Etude d'évaluation sur les services vélos

Enquête sur les services vélos en entreprise

Septembre 2016

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : *INDDIGO*
N° de contrat : 10004221

Coordination technique : *Mathieu CHASSIGNET* **– Direction\Service :** *Transport et Mobilité*

ADEME
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

CAHIER TECHNIQUE

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier l'ensemble des membres du comité de pilotage :

Sébastien BOURCIER (ADEME Pays de la Loire)

Mathieu CHASSIGNET (ADEME)

Muriel GRISOT (DGE)

Thomas JOUANNOT (CEREMA)

Véronique MICHAUD (CVTC)

Marie MOLINO (GART)

Olivier SCHNEIDER (FUB)

Pierre TOULOUSE (CIDUV)

Nous remercions également l'ensemble des partenaires, collectivités et entreprises ayant permis la consolidation des données au niveau national, ainsi que la réalisation de l'enquête sur un panel élargi de services vélos.

CITATION DE CE RAPPORT

Christian GIORIA. 2016. Etude d'évaluation sur les services vélos – Enquête sur les services vélos en entreprise. ADEME. 28 pages.

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par la caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

TABLE DES MATIERES

1. Introduction générale 4
2. Caractérisation des services vélos en entreprise 5
2.1. Echantillon de travail 5
2.2. Les évaluations existantes 5
2.3. L'offre de stationnement vélo 6
2.4. Les services autour des tests ou mise à disposition de vélos 7
2.5. Les mesures de soutien financier 8
2.6. Les formations cyclables et la remise en selle 9
2.7. Les mesures événementielles 10
2.8. Les services additionnels 10
3. L'enquête auprès des usagers 12
3.1. Méthodologie de l'enquête 12
3.2. Redressement de l'enquête 12
4. Présentation des résultats d'enquête 13
4.1. Profil des répondants 13
4.2. Profil des entreprises : taille et secteurs d'activités 15
4.3. Usages des services vélo 17
5. Impact de certains services vélos en entreprise 18
5.1. Impact de l'aide à l'achat et des opérations de test de VAE 18
5.2. Impact de la mise à disposition de flottes de vélos 21
5.3. Attentes des salariés pour des services complémentaires 24
6. Conclusions 25
7. Recommandations 26

1. Introduction générale

L'ADEME est présente de longue date dans les politiques cyclables et a ainsi lancé une première étude sur les services vélo en 2003 avec l'évaluation de 15 services précurseurs de collectivités. Elle a également, avec l'évaluation nationale des PDE de 2009, abordé la question des services vélo en entreprise, et plus récemment piloté l'évaluation de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) en 2014 et 2015.
Si de nombreuses études ont déjà été réalisées pour mieux connaître l'offre de services dans les collectivités (enquête Club des Villes et Territoires Cyclables[1], GART[2], SNCF), les usages, leur efficacité ou encore leur coût sont encore très largement méconnus. Quelques monographies et évaluations locales ont récemment montré tout l'intérêt et l'efficacité des services dans le développement de la pratique du vélo.

Un des objectifs de cette étude est donc de mieux connaître ces services au travers d'un état de l'art sur le sujet en France et dans le monde. Le second objectif, à travers le lancement d'une large enquête nationale directement auprès des bénéficiaires des services, est de mieux connaître les usages et les usagers de ces services afin de mesurer leur impact et leur efficacité.

Les résultats peuvent donner aux décideurs:

- au niveau de l'offre : la caractérisation d'un ensemble de services permet de produire des éléments techniques très opérationnels (coûts et moyens humains pour l'organisation du service, coût par habitant, coût par km parcouru, horaires, tarification…), dans le prolongement du document déjà réalisé par le GART. Des recommandations très opérationnelles sont proposées pour les exploitants.
- au niveau des usages et des impacts : les enquêtes auprès des usagers ont permis de mesurer l'impact environnemental, économique et en termes de santé de chaque catégorie de services.

Les services suivants ont été analysés :

- la location de vélos classiques,
- la location de vélos à assistance électrique (VAE),
- les systèmes d'aide à l'achat de VAE,
- les vélos-écoles,
- le stationnement sécurisé intermodal en gare,
- le stationnement sécurisé intermodal en milieu urbain,
- les services vélos en entreprises.

Les ateliers d'autoréparation de vélos et les systèmes de vélos en libre-service ont également été analysés mais uniquement sous l'angle de l'offre.

Cette étude se compose des éléments suivants :

- un rapport de diagnostic qui comprend la caractérisation des services étudiés et les recommandations opérationnelles,
- 5 cahiers techniques dans lesquels se trouve l'analyse des enquêtes auprès des usagers des services. Par commodité, les 2 formes de stationnement sécurisé intermodal ont été regroupées dans un seul cahier, de même que les 2 formes de location,
- une synthèse des principaux résultats,
- des infographies ont également été réalisées pour présenter de manière graphique les principaux enseignements sur les usages et les impacts des services.

Ce cahier est composé de deux parties :

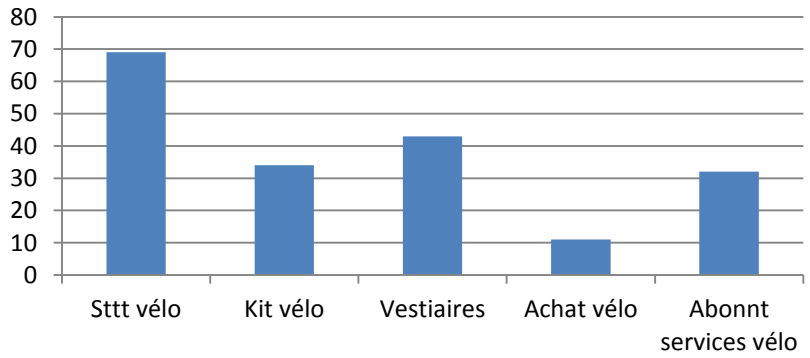
- la première partie s'attache à caractériser les services vélos en entreprise sur la base de la documentation disponible et d'entretiens réalisés avec les principaux acteurs,
- la seconde partie présente une analyse de l'enquête quantitative auprès des salariés d'entreprises ayant mis en place des services vélos.

[1] http://www.villes-cyclables.org/?mode=observatoire-mobilite-actives-enquete-club
[2] Deux études ont été produites par le GART. Une première porte sur les questions d'intermodalité en 2015 : https://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Etude-les-pratiques-d-intermodalite-velo-transports-collectifs
La seconde étude porte sur une évaluation des services vélos en 2009 : https://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Tour-de-France-des-services-velos-resultats-d-enquete-et-boite-a-outils-a-l-attention-des-collectivites

2. Caractérisation des services vélos en entreprise

2.1. Echantillon de travail

Cette partie a essentiellement consisté à recenser des entreprises proposant des services vélos en interne. Les évaluations PDE réalisées, notamment l'évaluation nationale de 2009 ou celles de Rhône-Alpes, Provence Alpes Côte d'Azur et Rennes Métropole, ont été prises en compte. Ces bases de données entreprises ont permis d'identifier plus de 190 structures avec des services vélos qui ont été enquêtées dans le cadre de cette évaluation.
L'échantillon de départ pour l'enquête est de l'ordre de 360 000 salariés (pour 190 structures). L'échantillon final sera différent dans le sens où certaines entreprises ne souhaitent pas participer à l'enquête, alors que d'autres structures (partenaires, cotraitants, filiales) ont souhaité y participer.
Les deux tiers des entreprises sont situés au sein des régions Alsace, Rhône Alpes et PACA.



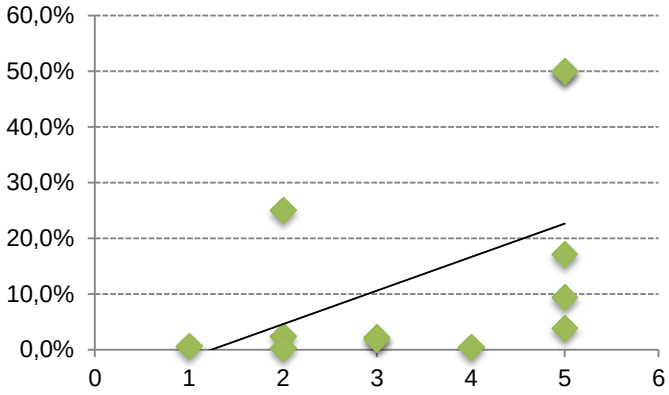
Ventilation des services présents dans les structures initiales

Dans le graphique ci-dessus, nous entendons les définitions suivantes :

- Stationnement vélo : tout local ou aire de stationnement (abrité ou non) présent(e) sur la parcelle privé de l'entreprise
- Kits vélo : matériel de réparation mis à disposition au sein de l'entreprise, ainsi que les éléments de sécurité (gilet fluo, …) ou matériel permettant le transport de charge (sacoches vélo notamment)
- Vestiaires : un espace identifié permettant de se changer. Certains intègrent des douches et des casiers réservés aux cyclistes
- Les systèmes d'aides à l'achat de vélos
- Abonnement services vélos ; à savoir la mise à disposition de flottes de vélos privés réservées aux déplacements professionnels ou par extension aux usages domicile travail.

2.2. Les évaluations existantes

En France, les évaluations des PDE ayant logiquement une approche multimodale ne proposent pas d'évaluation spécifique de l'impact des actions vélos au sein des entreprises.
La récente expérimentation sur l'indemnité kilométrique vélo a permis notamment de mettre l'impact positif des services vélos sur la part modale au sein de l'entreprise.
Au sein du panel d'enquête, parmi les 18 entreprises ayant participé à l'expérimentation un lien direct entre la part modale et la présence de services en faveur du cycliste en entreprise a pu être mis en avant.



Lien entre la part des usagers vélo présent dans l'entreprise (ordonnée) et le nombre d'actions en faveur du vélo déployées au sein de l'entreprise (abscisse) – avant la mise en place de l'expérimentation IK

2.3. L'offre de stationnement vélo

Deux types d'offres peuvent être proposés ; à savoir :

- Un stationnement libre accès permettant le stationnement de moyenne durée de jour
- Un stationnement avec un accès sécurisé permettant le stationnement de longue durée (jour et nuit)

Dans le premier cas, La distance à parcourir doit être la plus faible possible en restant inférieur à 30 mètres de l'entrée d'un site.
De la même façon le parc devra être abrité, visible, positionné devant un endroit passant, et si possible éclairé la nuit.
De nombreux mobiliers existent comme le montrent les photos ci-après.

Dans le cas de stationnement sécurisé, ce dernier prendra la forme d'une consigne collective sécurisée grâce à un contrôle d'accès. Il peut également s'agir d'un local aménagé ou bien des arceaux dans une zone définie au premier niveau d'un parking en sous-sol.
La consigne peut :

- Soit être intégrée à un bâtiment existant,
- Soit être construite indépendamment.

Un guide d'implantation du stationnement a été réalisé par la FUB[3] et permet de prendre en compte l'ensemble des recommandations d'implantation de ce stationnement.

2.4. Les services autour des tests ou mise à disposition de vélos

Plusieurs solutions sont envisageables. Il est possible d'acheter uniquement une flotte de vélos qu'ils soient classiques, pliants, à assistance électrique (VAE) ou vélo cargo. Dans ce cas, l'investissement porte uniquement sur l'achat des vélos. Il est nécessaire de prévoir dès le départ un contrat de maintenance pour les vélos sur la partie mécanique comme la partie électrique, ce que proposent de plus en plus de fournisseurs en faisant du leasing vélo en entreprise. Il faut compter de l'ordre de 35 € / mois d'entretien pour un vélo électrique (ces coûts de maintenance mensuels peuvent être divisés par deux pour une flotte de vélos classiques)

Pour les VAE, il est essentiel de prévoir le stockage des vélos dans un endroit sec avec un écart de température réduit pour limiter le vieillissement accéléré des batteries. La durée de vie moyenne de la batterie est de l'ordre de 3 à 5 ans. Le renouvellement de la batterie a un coût de l'ordre de 300 € à 500 € par batterie pour des batteries de type lithium ion. Pour les batteries de nouvelles générations au lithium polymère, le coût est plutôt compris entre 500 et 800 €.

Une autre solution consiste à proposer la mise à disposition de vélos avec un accès par une station de mise à disposition. Ces solutions plus onéreuses peuvent être adaptées à des entreprises de taille plus importantes.

- le point d'accroche du vélo peut également faire office de recharge pour les systèmes à assistance électriques. Certaines solutions proposent des systèmes plus basiques avec uniquement un point de stationnement et une recharge qui s'effectue par un branchement sur une prise 220V classique ou une borne de recharge dédiée. Les prix de mise en œuvre varient donc entre
    - 100 euros / place pour un système de stationnement sous forme d'accès classique
    - 500 euros / place pour un totem / bornette de blocage du VAE
    - 1200 euros / place pour un système de blocage incluant la recharge du vélo. Cette dernière solution ne semble pas vraiment nécessaire pour du libre-service à usage interne
    - Le point de recharge centralisé pour 10 ou 15 batteries, si les totems ne permettent pas la recharge, peut varier entre 2500 € et 4000 €. Ces solutions obligent le salarié à déposer la batterie dans une borne de recharge après usage
- Un totem d'accès avec distribution de clés pour retirer le vélo. Des solutions moins automatisées se dispensent de ces totems avec un accès par clés remises par un gestionnaire du service.

[3] http://www.fub.fr/boutique/etudes-dossiers-outils-pedagogiques/guide-stationnement-velos-immeubles-habitation-bureaux

Exemple de stations de VAE au sein d'un parc en ouvrage : le système d'accroche est simplifié à un rack et la borne de recharge est ici commune aux 10 vélos à assistance électrique

Exemple de stations avec 5 vélos à assistance électrique avec une recharge solaire

Dans le cas de la solution automatisée, les fournisseurs peuvent garantir la maintenance non seulement sur les vélos, la station, mais aussi sur le service de mise à disposition.

2.5. Les mesures de soutien financier

Parmi les mesures de soutien financier existe tout d'abord l'indemnité kilométrique vélo introduite par la loi de transition énergétique et qu'il est possible de mettre en application depuis le décret 2016-144 du 11 février 2016. Ainsi pour toute entreprise volontaire, il est possible d'indemniser les salariés venant au travail à vélo à hauteur de 25 centimes / km. 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.

Par ailleurs, d'autres solutions consistent à **récompenser les salariés effectuant des trajets domicile travail à vélo par des réductions**, notamment dans un réseau de vélocistes locaux.
Lors de chacun de ses trajets domicile-travail le salarié cumule des points qu'il pourra utiliser chez les vélocistes du territoire. Ce dispositif a pour but d'inciter les travailleurs à utiliser leur bicyclette en récompensant leurs déplacements vélos domicile-travail sous forme de points à dépenser chez des fournisseurs.
Cette action a l'avantage de travailler sur la mise en réseau des différents acteurs vélo du territoire (cyclistes, vélocistes…). Elle existe déjà sur des sites étrangers comme le système « Trappers » en Hollande. Des développements sont en cours en France : « Mon beau vélo » à Nantes ou le système « Gotoo avec Soleillos ».
Pour sa transposition en France, la mise en œuvre de ce dispositif soulève des questions qui restent à creuser : comment suivre et contrôler les trajets effectifs à vélo ? Comment justifier un avantage aux employés qui utilisent le vélo ?
L'objectif de l'expérimentation est d'identifier les conditions de réussite de ce dispositif en France.

De plus, comme pour les systèmes proposés par les collectivités, il est possible de proposer des **systèmes d'aides à l'achat**. Plusieurs expériences existent déjà en France et ne concernent pas forcément le VAE. A titre d'exemple, un des exemples le plus abouti concerne la société Orange sur les structures régionales en Ile de France. Ainsi, depuis le 1er Janvier 2014, la société propose une aide à l'achat dont le montant est variable selon le type de vélos :

- 50% du montant avec plafond de 150 € pour les vélos
- 30% du prix d'achat avec plafond de 250 € pour les VAE

Notons qu'une aide financière est également disponible pour les questions de maintenance et l'achat d'équipement de sécurité selon les critères suivants :

- Plafond de 20 €, limités aux équipements utiles à la sécurité.
- Pour la partie maintenance annuelle, les plafonds sont les suivants
    - 50€ pour les vélos
    - 60€ pour les VAE

Cette aide financière pour la maintenance des vélos peut aussi se traduire par l'intervention d'un vélociste sur le parking vélo de l'entreprise aux heures de bureaux des salariés du site pour assurer des opérations de maintenance groupée du parc.

Parmi les mesures de soutien financier, notons également que depuis le 1er janvier 2016, une entreprise qui met, de façon facultative, 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 (cf : Article 39 de la loi n°2015-992 du 17 août 2015).
Il convient de souligner qu'il existe à l'étranger de nombreuses mesures de soutien financier plus inclusif pour le salarié. Le cas du Royaume-Uni est le plus éloquent avec le programme « **Cycle to Work** ».
Un système de prêt à taux zéro est mis à disposition par l'entreprise en faveur du salarié pour bénéficier d'un vélo et des équipements connexes. Ce système a été instauré par La Loi de Finance 1999 (Finance Act), complétée en 2005 qui a instauré un régime d'incitation fiscale, pour favoriser l'usage du vélo dans les trajets domicile-travail.
A la fin de la période de location, correspondant à la période où le salarié rembourse le vélo à son employeur, le vélo peut être la propriété du salarié. Il entraîne des exonérations fiscales pour les entreprises et les salariés (cotisations sociales et imposition sur le revenu).
Selon le prix et le type de vélo, ces déductions fiscales reviennent à économiser 25% à 40% sur le prix d'achat.
Ce système a largement fait ses preuves au regard des données chiffrées ci-dessous :

- 55 000 entreprises participantes fin 2013
- 100 à 140 000 engagements/an
- 3200 revendeurs de cycles participants
- 3 trajets domicile-travail en moyenne par semaine / salarié
- 65% des participants n'auraient pas pu financer leur vélo sans les avantages fiscaux

2.6. Les formations cyclables et la remise en selle

Les **formations cyclables** sont des temps identifiés pour proposer une remise à niveau du salarié en matière de pratique cyclable. Elles sont intéressantes pour lever les freins (peur de la circulation, méconnaissance des aménagements ou des règles de circulation, etc.) que peuvent avoir certains salariés sensibilisés au vélo mais n'ayant pas passé le cap d'une pratique quotidienne. Elles permettent également à l'employeur de participer à la sécurité de ses salariés cyclistes en leurs donnant accès à une formation sur les habitudes d'une bonne conduite à avoir.

Des entretiens complémentaires ont été réalisés avec deux structures ayant répondu à l'enquête proposant ces services. Les retours suivants ont été mis en avant :

- Une seule séance de formation a été proposée aux salariés, sur la pause du déjeuner.
- Les séances ont à chaque fois durée entre 1h30 à 2h sur un parcours déterminé avec des groupes d'environ 5 à 8 personnes
- L'animation de ces séances variaient pour l'entreprise d'un coût compris entre 500 € et 800 € / séance.
- Les personnes assistant à la formation pratiquaient toutes déjà le vélo dans différentes proportions. Contrairement aux vélos-écoles grand public, le public cible semble donc déjà plus aguerri à la pratique du vélo.

Une des deux entreprises ayant participé à l'enquête a également organisé des vélo-bus dont l'action consiste à organiser des circuits entre les lieux de résidence des salariés et le lieu de travail. Chaque circuit est réalisé par un animateur chargé (souvent un salarié cycliste) de la sécurité et d'organiser la rencontre avec les autres salariés sur le parcours.

2.7. Les mesures événementielles

Au-delà des services à promouvoir sur le long terme, d'autres actions peuvent être prévues de manière plus occasionnelle avec des pas de temps qui peuvent être semestriels ou annuels.

A titre d'exemple, depuis 2012, le **challenge européen du vélo** est organisé via un programme européen de promotion du vélo chez les habitants et plus particulièrement les salariés des villes volontaires.
Concrètement ce challenge se décompose en trois temps :

- Une première étape d'inscription.

Les villes volontaires doivent signer un accord et payer 1 000€ de frais de participation.
Une fois la ville inscrite, toute personne intéressée (salarié ou résident) doit s'inscrire et s'équiper d'un GPS pour son vélo et d'une application pour enregistrer ses parcours. Le GPS utilisé est bien souvent celui inclus dans le smartphone de l'usager.

- Une seconde étape de challenge à proprement parler

Celui-ci se déroule pendant le mois de mai, chaque trajet effectué dans le cadre d'un déplacement hors balade doit être enregistré par le participant via une application. A Lille en 2015, l'application Endomondo était utilisée.
Les trajets complétant un trajet de train sont pris en compte.

- Une dernière étape facultative d'analyse des données

Les tracés GPS ne sont pas intéressants uniquement pour compter le nombre de trajets effectués et déterminer le vainqueur du challenge. En effet, ils servent avant tout à compiler un certain nombre d'informations sur les usages à vélos. Ces informations peuvent être très intéressantes pour déterminer une politique cyclable.
En 2014 seule la ville de Lille participait à ce challenge pour représenter la France. En 2015, Amiens Métropole et Nantes Métropole ont rejoint cette expérience.

Des mesures plus locales existent telles que le challenge mobilité en région Rhône-Alpes, ou le challenge vélo interentreprises de Chambéry Métropole.
Contrairement au challenge européen du vélo organisé sur un mois entier, ces initiatives sont mises en place uniquement sur une journée. La durée limitée de l'action permet d'avoir une communication intensive sur le vélo, mais on peut s'interroger sur l'effet à plus long terme sur la pratique. Des éléments d'évaluation du challenge « Au travail j'y vais autrement » à Bordeaux semblent indiquer qu'il y a tout de même un effet durable sur l'utilisation du vélo parmi certains participants de ce challenge d'une journée. Il reste toutefois utile de renforcer cette action ponctuelle par d'autres actions de communication tout au long de l'année.

Au-delà des challenges vélos, la mise en scène des pratiques sous forme par exemple de **reportages photographiques itinérants** permet en interne et vers l'extérieur de valoriser les pratiques. De plus, la création d'une telle exposition induit l'implication des usagers et de la direction, cela peut vraiment permettre une adhésion de tous sur la valorisation des pratiques.

Enfin, **la communication sur les avantages de la pratique du vélo** orienté vers le salarié et l'employeur sont à considérer. Ce dernier peut mettre en avant les avantages :

- Financiers pour le salarié et l'employeur
- En termes de santé et l'impact sur la productivité et l'absentéisme
- Concernant la sécurité des trajets effectués à vélo

A ce titre, le document publié par le Club des Villes de Territoires Cyclables et l'ADEME[4] parallèlement à la mise en place de l'indemnité kilométrique pourra être utilement diffusé au sein des entreprises.

2.8. Les services additionnels

Plusieurs actions complémentaires peuvent être mises en place et sont évoquées dans la partie enquête ; à savoir :

- Des systèmes de **douches et vestiaires**. Les résultats de l'enquête présentés ci-dessous apportent des éclairages et amènent à la prudence sur la plus-value de ces équipements.
- Le **kit vélo** peut être mis en place pour valoriser la pratique cyclable quotidienne. Il est distribué en contrepartie d'un certain nombre de trajets domicile-travail effectués à vélo par mois. Il est alors

[4] http://www.villes-cyclables.org/?mode=observatoire-indemnite-kilometrique-velo&subMode=argumentaire

intéressant de proposer des équipements de qualité permettant au cycliste de rouler en sécurité, de réparer son vélo, etc... Le kit présente un intérêt pour susciter une pratique cyclable, rassurer les salariés et montrer que l'entreprise s'engage en faveur de la sécurité de ses salariés

- La **mise en place de guide informatif** permettant de construire un argumentaire solide afin de sensibiliser les employeurs à l'intérêt de mettre en place des services et actions favorables à la pratique du vélo pour les déplacements domicile-travail. Pour ce faire, plusieurs éléments peuvent être exposés :
    - Les avantages que l'employeur peut percevoir en contrepartie de la mise en place d'actions en faveur du vélo
    - La diffusion de chiffres pour rassurer sur les risques réels autour de la pratique cyclable
    - La diffusion de la culture cyclable et du panel d'actions à leur disposition

3. L'enquête auprès des usagers

3.1. Méthodologie de l'enquête

Une fois les questionnaires réalisés, testés et validés, ces derniers ont été diffusés auprès des usagers par mail. Les questionnaires ont été proposés sous le logiciel Sphinx on line prenant la forme d'un lien web transmis aux usagers. Les liens vers les questionnaires ont été transmis directement aux responsables des ressources humaines des entreprises.
Les temps de réponse ont généralement été de 15 jours. Pour autant, au regard des contraintes internes aux entreprises, les enquêtes ont été disponibles en ligne plusieurs mois entre septembre 2015 et novembre 2015.

Une fois les réponses obtenues sur internet, l'ensemble des données a été vérifié et apuré en faisant des tests de cohérence sur les données quantitatives notamment (fréquence, distance…) en supprimant ou corrigeant les données aberrantes.
Enfin, nous avons regardé s'il existait des données sources permettant de redresser les enquêtes afin de corriger certains biais inévitables dans ce genre d'enquêtes.

Une fois les données vérifiées, apurées puis redressées, l'analyse détaillée des données a permis la rédaction de ce cahier technique qui se décompose de la manière suivante :

- Profils d'usagers : âge, CSP, sexe, situation familiale, revenus, …
- Profils d'usages de mobilité : fréquence de pratique du vélo et des autres modes, taux de motorisation, distance parcourues
- Niveau de satisfaction du service, freins et leviers à son développement
- Impacts en termes de report modal, de bilan environnemental et de bilan économique
- Conclusion et recommandations

Ces données font par ailleurs l'objet d'une analyse comparée entre les différents services dans la synthèse de l'étude, notamment afin d'établir des ratios par grand champ d'application :

- Impacts sur la mobilité : nombre de jours d'utilisation, km parcourus à vélo, km transférés depuis les autres modes, distances moyennes, motifs d'utilisation
- Impacts économiques
    - Coût par km parcouru à vélo et par km évités en voiture particulière
    - Coût par an et par utilisateur
- Impacts environnementaux : émissions de CO_2
- Impacts sociaux : accès à la mobilité de nouveaux publics, impacts sur la santé

Cette enquête a été envoyée à environ 190 entreprises avec un plan de mobilité ayant déjà des actions ciblées en faveur des modes actifs. Ces structures ne sont donc pas forcément représentatives de l'ensemble des entreprises françaises. Pour autant, l'objet est de pouvoir mettre en avant l'impact sur la pratique de ces services vélos développés en entreprise.

Environ 40 entreprises ont répondu à l'enquête pour un volume de 1002 réponses exploitables.

3.2. Redressement de l'enquête

Le questionnaire a été rempli par des salariés cyclistes et non-cyclistes. Les cyclistes ayant tendance à accepter plus facilement de répondre à une enquête sur le vélo, un redressement a été fait pour éviter les biais de sympathie. Le questionnaire à destination des salariés a pour cela été doublé d'un questionnaire à destination des services supports (services RSE en général) de chacune des structures afin de connaître les données d'usages réel du vélo (part modale).
Le questionnaire a donc été redressé sur la base de la proportion de cyclistes au sein de chacune des structures afin que les cyclistes ne soient pas surreprésentés dans notre échantillon de travail.

4. Présentation des résultats d'enquête

4.1. Profil des répondants

Genre :

Taux de réponse : **100,0%**

	Nb	
Femme	492	49,0%
Homme	513	51,0%
Total	1 005	

L'échantillon des répondants est très équilibré avec 49% de femmes et 51% d'hommes.

Age :

Taux de réponse : **99,4%**
Moyenne = **43** Médiane = **43** Ecart-type = **11**
Min = **5** Max = **68**

	Nb	
Moins de 10	1	0,1%
De 10 à 19	0	0,0%
De 20 à 29	142	14,2%
De 30 à 39	258	25,8%
De 40 à 49	273	27,3%
50 et plus	325	32,5%
Total	999	

L'échantillon est surtout représenté par des plus de 40 ans avec une moyenne de 43 ans.

Votre Catégorie Socio Professionnelle :

Taux de réponse : **100,0%**

	Nb	
Cadres et professions intellectuelles supérieures	507	50,4%
Employés	349	34,7%
Professions Intermédiaires	115	11,4%
Etudiant	16	1,6%
Ouvriers	14	1,4%
Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	3	0,3%
Au foyer	1	0,1%
Total	1 005	

Une part importante de CSP + avec 50% de l'échantillon, composé de cadres et professions intellectuelles supérieurs.

Dans quelle tranche de revenu mensuel net se situe votre ménage ?

Taux de réponse : **100,0%**

	Nb	
Moins de 400 €	5	0,5%
De 400 € à 600 €	2	0,2%
De 600 € à 800 €	2	0,2%
De 800 € à 1000 €	5	0,5%
De 1 000 € à 1 200 €	16	1,6%
De 1 200 € à 1 500 €	38	3,8%
De 1 500 € à 1 800 €	62	6,2%
De 1 800 € à 2 000 €	59	5,9%
De 2 000 € à 2 500 €	93	9,3%
De 2 500 € à 3 000 €	108	10,7%
De 3 000 € à 4 000 €	226	22,5%
De 4 000 € à 6 000 €	272	27,1%
De 6 000 € à 10 000 €	103	10,2%
Plus de 10 000 €	14	1,4%
Total	1 005	

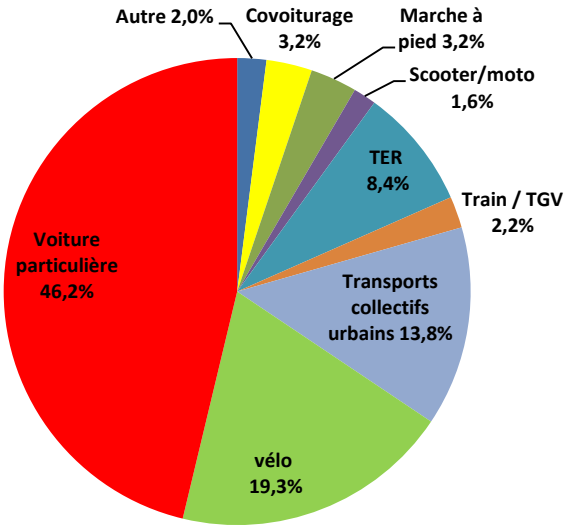
Cette part importante de CSP + est confirmée également par l'analyse des tranches de revenus.
39% des répondants ont des revenus supérieurs 4000 € / mois, et le revenu moyen est de 3875 € / mois. A titre de comparaison, le revenu moyen français par ménage est de l'ordre de 2 995 € et 2460 € si l'on retient la valeur médiane (source : données INSEE)

Votre ménage possède ?

Taux de réponse : **100,0%**

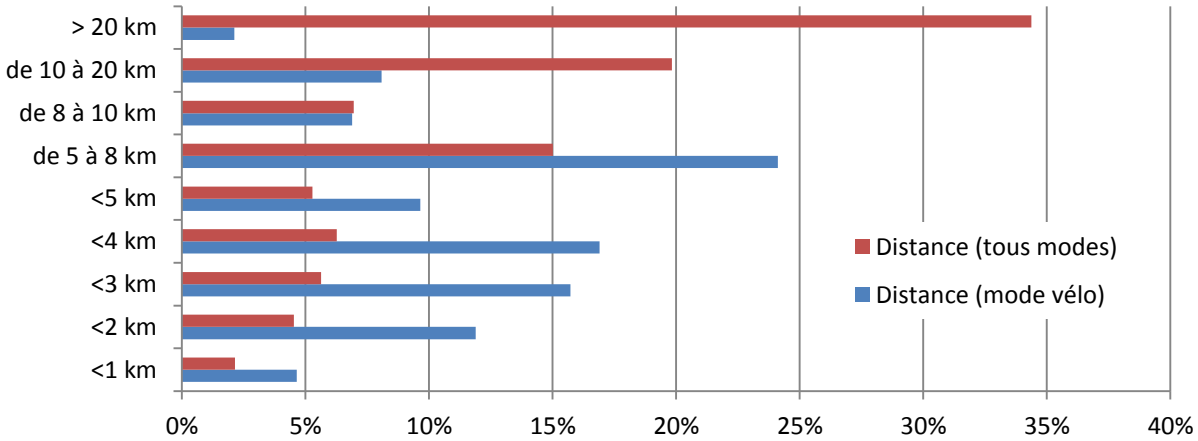
	Nb	
Aucune voiture	84	8,4%
1 voiture	453	45,1%
2 voitures	408	40,6%
+ de 2 voitures	60	6,0%
Total	**1 005**	

Les répondants ont également un fort taux de motorisation. Seulement 8% des ménages sont non motorisés, contre 19% en moyenne nationale (source : données de l'enquête nationale transports).



Mode principal (1005 réponses)

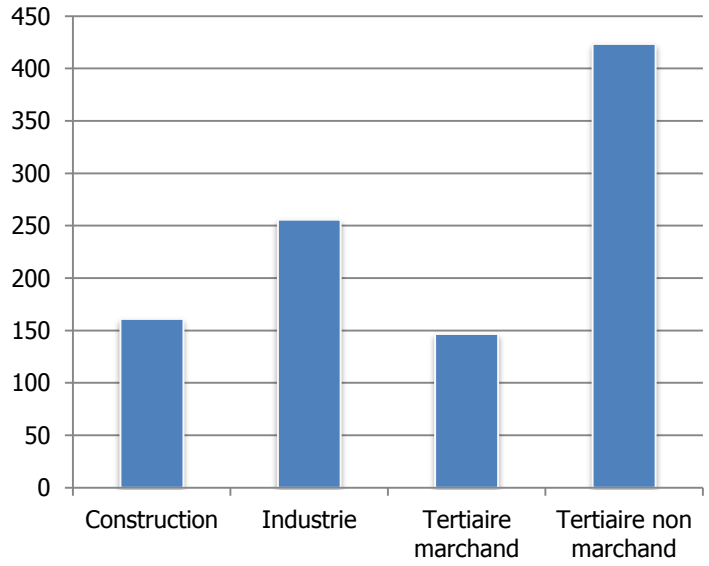
Malgré ce fort taux de motorisation et après redressement de l'échantillon prenant en compte la part modale vélo déclarée par les entreprises, la part des salariés utilisant le vélo comme mode principal est de 19,3%. Les entreprises ayant participé ont donc une pratique du vélo particulièrement importante dans la mesure où la part modale du vélo est d'environ 3 % en moyenne dans les entreprises françaises.



La distance moyenne parcourue par les cyclistes pour se rendre au travail est de l'ordre de 5,3 km (aller simple). Cette distance s'élève à 14,2 km en moyenne tous modes confondus.
A titre de vérification, les distances déclarées ont été comparées aux distances estimées sous SIG en fonction des codes postaux de résidence fournis par les enquêtés et l'adresse exacte du lieu de travail.
Les données aboutissent à des résultats similaires. La moyenne des distances calculées est de l'ordre de 4,9 km.
Là encore, le profil des répondants est plutôt atypique avec des distances importantes parcourues à vélo, puisqu'en moyenne nationale, la distance par trajet se situe autour de 3,4 km.

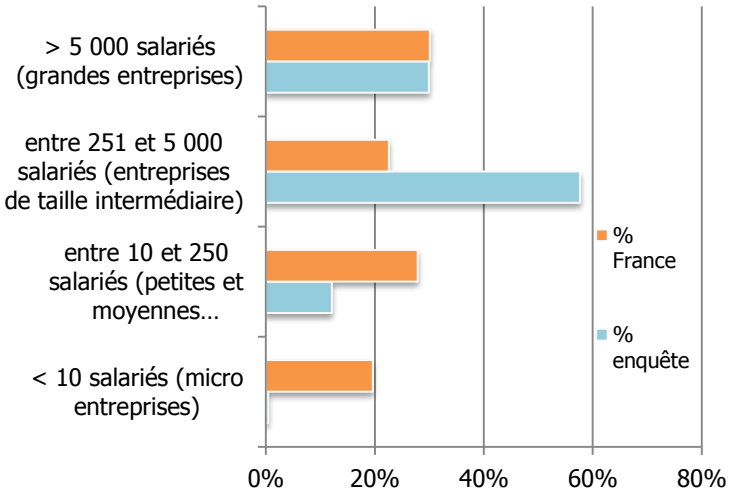
4.2. Profil des entreprises : taille et secteurs d'activités

Q : Le secteur d'activité de l'entreprise? (1002 réponses)



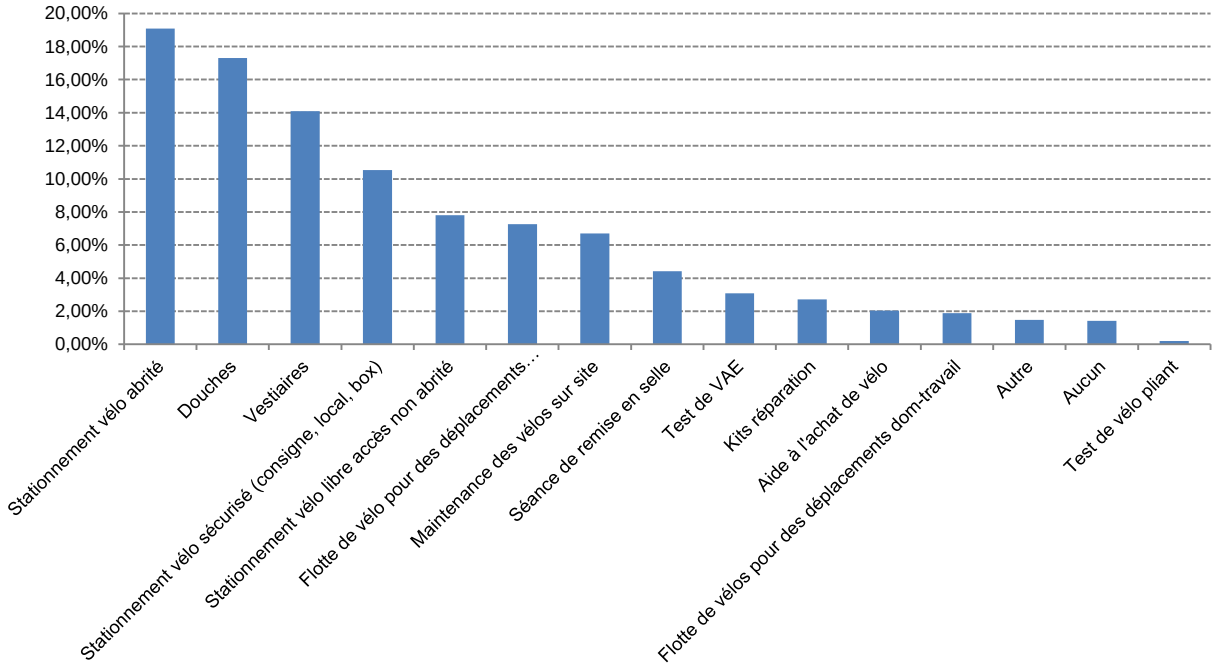
Les réponses obtenues en provenance du secteur tertiaire non marchand sont majoritaires. Autrement dit, nous avons une part importante de collectivités et agents hospitaliers comme le CHU de Strasbourg (282 réponses).
Deux autres entreprises ont également largement répondu au questionnaire, à savoir le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (115 réponses - Construction) et SAGEM (101 réponses - Industrie).

Q : Quelle est la taille de votre entreprise (uniquement sur le site où vous travaillez) ? (1002 réponses)



Répartition des salariés selon la taille de la structure en France et au sein de l'échantillon

Il s'agit plutôt de grandes structures qui ont répondu à l'enquête. On distingue une importante contribution des entreprises entre 250 à 5 000 salariés, par rapport au contexte français. Ainsi, les retours des PME ont été minoritaires par rapport à leur poids relatif au niveau national. Les entreprises de plus de 5000 salariés / employés sont le CHU de Strasbourg, la ville de Rennes, le groupe La Poste et Air France (1 seule réponse).



Répartition de l'implantation des différents services en entreprise parmi l'échantillon d'enquête.

En moyenne, les entreprises enquêtées ont déployé une offre de 4 à 5 services par site. Seul deux structures ont plus de 10 services vélo à destination de leurs salariés.
L'offre de stationnement vélo abritée est la plus répandue avec 19% des sites équipés. Viennent ensuite les douches (17%) et les vestiaires (14%). Les aires de stationnement sécurisés avec un accès fermé sont beaucoup moins développées que les systèmes en libre accès avec seulement 10% des sites proposant un tel service. Par ailleurs, les services plus ponctuels comme la possibilité de test d'un VAE ou les vélo-écoles en entreprises sont peu répandues (moins de 5% de l'échantillon).

Il n'existe pas de recensement exhaustif des services vélos présents au sein des entreprises, excepté les données d'évaluation nationale des PDE. D'après l'étude réalisée en 2012, 25% des entreprises enquêtées ont une aire de stationnement vélo à l'échelle nationale. Peu d'autres données sont comparables avec le graphique ci-dessus.

Des données plus complètes sont disponibles à l'étranger notamment via les études de recensement faîtes par le ministère des transports belges. Le tableau ci-dessous est un état des lieux des données disponibles en Belgique.

Mesure	%unités	%trav.
Indemnité vélo	86%	83%
Abris couverts pour vélos	62%	79%
Vestiaire pour se changer	58%	76%
Disponibilité de douches	56%	77%
Emplacements sécurisés sur le terrain de l'unité d'établissement	42%	62%
Campagne de sensibilisation	23%	32%
Mise à disposition de vélos de service	15%	19%
Service d'entretien des vélos dans l'unité d'établissement	6%	15%

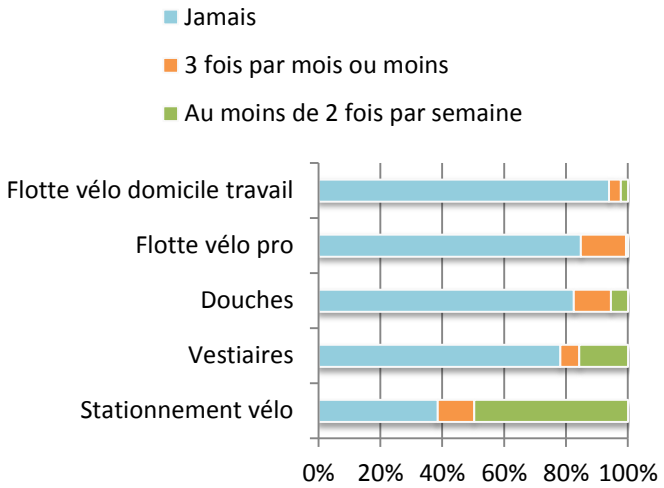
Niveau de déploiement des services vélos en entreprise en Belgique

La comparaison des tableaux permet de souligner qu'hors indemnité kilométrique, existante depuis 1999 en Belgique, la hiérarchisation des services restent à peu près similaire. Les abris vélos, ainsi que les vestiaires et douches sont largement implantés. Pour autant, des écarts significatifs en termes de

déploiement apparaissent. Alors que seulement 45% des entreprises ayant un plan de mobilité active en France ont une aire de stationnement vélo, ce ratio est de l'ordre de 62% en Belgique.

4.3. Usages des services vélo

Q : A quelle fréquence utilisez-vous les services ci-dessous ? (295 réponses – population cycliste uniquement)



Le stationnement vélo reste la priorité pour les cyclistes. 45% l'utilisent au moins deux fois par semaine. A l'inverse, 37% des cyclistes ne l'utilisent pas, ce qui reste une valeur très élevée. Peu de retours qualitatifs ont été disponibles dans le cadre de cette enquête. L'explication ne semble pas venir du côté de la saturation potentielle du parc au regard des données fournies par les services supports des entreprises. Cette importante part des cyclistes n'utilisant pas l'équipement mis à disposition pourrait donc venir d'un problème de qualité du matériel (emplacement mal adapté et système d'accroche).

De l'ordre de 20% des cyclistes utilisent douches et/ou vestiaires. Pour autant, des écarts de fréquence d'utilisation sont visibles. Alors que 6% des salariés utilisent les douches au moins deux fois par semaine, cette valeur est de 18% pour les vestiaires. Souvent affiché comme un équipement nécessaire, les douches ne semblent pas être un levier vraiment efficace.

Entre 10 et 15% des cyclistes utilisent les flottes de vélos pour leurs déplacements domicile-travail ou professionnels. Cette faible part s'explique par le fait que les salariés utilisent préférentiellement leur propre vélo. En revanche, 5 à 10% des « non-cyclistes » (personnes qui n'utilisent pas le vélo pour se rendre au travail de manière régulière ou occasionnelle) utilisent aussi ces services au sein de l'entreprise pour des déplacements professionnels, représentant ainsi une part non négligeable de l'utilisation du service.

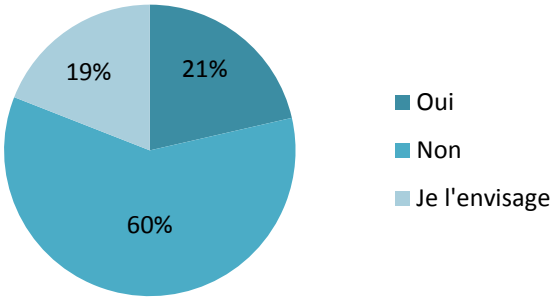
5. Impact de certains services vélos en entreprise

5.1. Impact de l'aide à l'achat et des opérations de test de VAE

Dans le cadre des services vélos en entreprise autour du VAE, deux volets ont été testés dans la présente enquête :

- Le test de VAE, se concrétisant par la possibilité de tester sur son lieu de travail, sur de courts circuits, un ou plusieurs modèles de VAE. Généralement, ces tests ont lieu sur les pauses du midi auprès d'un stand exposant les différents modèles de VAE.
- L'aide à l'achat. Comme pour les systèmes mis en place par les collectivités, il s'agit d'un appui financier de l'entreprise pour l'achat de vélos à assistance électrique. Dans de nombreux cas, cette aide peut être cumulée à celle mise à disposition par une collectivité

Q : Avez-vous acheté un VAE suite au test réalisé ? (130 réponses)



21% des salariés ont acheté un VAE suite au test réalisé en entreprise et 19% l'envisagent.
Quasiment l'intégralité des salariés (98%) ayant acheté un VAE suite au test ont bénéficié d'une aide à l'achat.

En revanche, contrairement, au système de soutien proposé par les collectivités, le montant de l'aide est souvent moins important.

Quel était le montant du bon d'achat ?

Taux de réponse : **2,1%**
Moyenne = **183** Médiane = **80** Ecart-type = **312**
Min = **0** Max = **1 500**

	Nb	
Moins de 50	3	14,3%
De 50 à 99	9	42,9%
De 100 à 199	2	9,5%
De 200 à 299	5	23,8%
300 et plus	2	9,5%
Total	**21**	

En effet, alors que dans le cas des collectivités, la moyenne de l'aide à l'achat est de 246 € (cf : enquête aide à l'achat), la moyenne en entreprise est de l'ordre de 183 €. Notons qu'une comparaison des médianes permet de souligner encore plus clairement ces écarts. Dans le cas présent, le montant de l'aide médian est de 80 €, contre 250 € via les systèmes d'aides mis en place par les collectivités. Cet écart entre valeur médiane et valeur moyenne montre que selon les entreprises du panel, certaines proposent des montants d'aides assez bas (57% sont inférieurs à 100 €) et d'autres des montant plutôt élevés (9,5% des montants d'aides sont supérieurs à 300 €).
Notons malgré tout que dans 15% des cas, l'aide a été cumulée avec un système d'aide public.

Peu de données sont disponibles concernant les prix d'achat, puisque seulement 19 salariés ont souhaité transmettre une information sur le prix d'achat du VAE. 8 salariés sur 19 ont acheté un vélo d'une valeur supérieure à 1500 € TTC.

Plus que le montant de l'aide à l'achat, c'est un couplage de l'opération de test en entreprise avec une participation financière qui semble réellement inciter le salarié à s'équiper d'un VAE.

Avez-vous augmenté votre fréquence de pratique hebdomadaire pour vos trajets domicile travail depuis l'achat d'un VAE ?

Taux de réponse : **2,9%**

	Nb	
Oui	23	79,3%
Non	6	20,7%
Total	**29**	

Dans près de 80% des cas les nouveaux propriétaires de VAE ont augmenté leur pratique du vélo.

***Si "oui" :* A quelle fréquence ?**

Taux de réponse : **2,3%**
Moyenne = **3** Médiane = **3** Ecart-type = **2**
Min = **1** Max = **6**

	Nb	
Au quotidien	2	8,7%
Tous les jours travaillés	6	26,1%
3 à 4 fois par semaine	5	21,7%
1 à 2 fois par semaine	4	17,4%
1 à 4 fois par mois	2	8,7%
Moins souvent	4	17,4%
Total	**23**	

35% des nouveaux propriétaires de VAE l'utilisent à minima tous les jours travaillés. Ce pourcentage est assez proche des données observées pour l'aide à l'achat en général puisque 40% des bénéficiaires déclarent utiliser au moins tous les jours travaillés leur VAE ayant fait l'objet d'une subvention d'une collectivité.

***Si "Oui" :* Les déplacements supplémentaires que vous faites en VAE, vous les faisiez avant en :**

Taux de réponse : **2,3%**

	Nb	
Voiture particulière	16	69,6%
Covoiturage	1	4,3%
Transports collectifs urbains	4	17,4%
Scooter/moto	2	8,7%
Total	**23**	

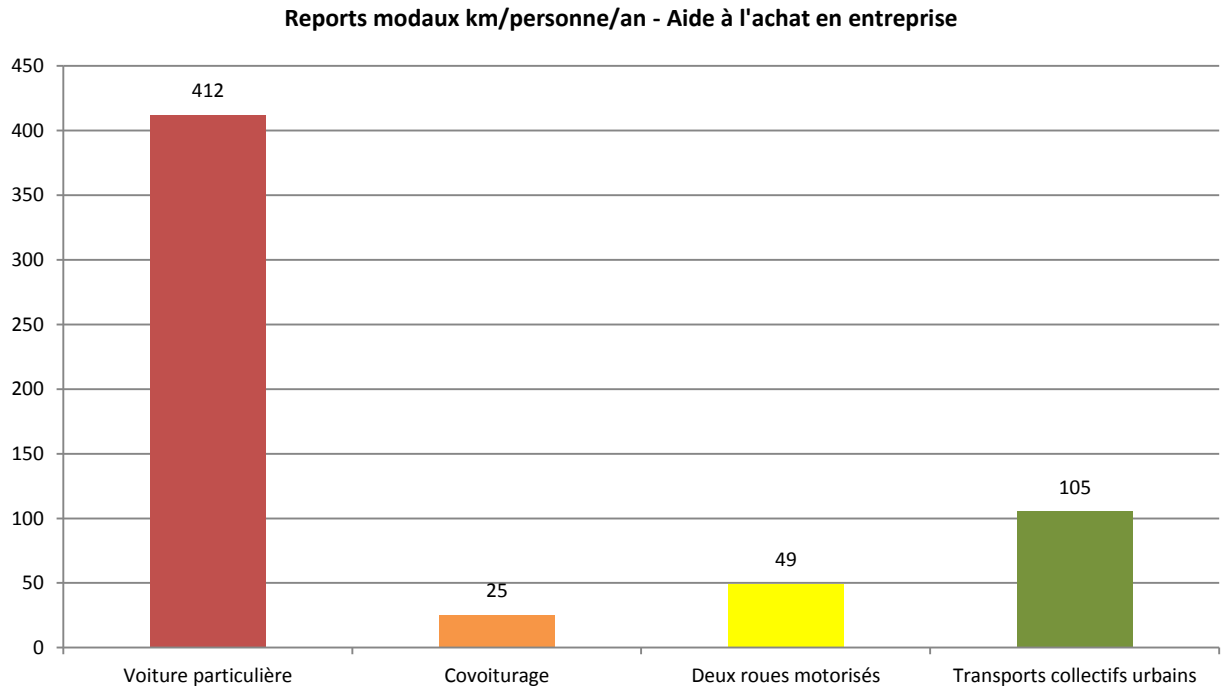
L'utilisation du VAE se fait largement au détriment d'une baisse de l'usage de la voiture particulière. Là encore des similitudes sont à mettre en avant en comparaison de l'enquête « aides à l'achat » auprès du grand public. Pour l'aide à l'achat en entreprise, 69% des usagers utilisant leur nouveau VAE déclarent avoir réduit l'usage de la voiture individuelle. Aucun utilisateur du VAE n'était usager d'un vélo avant. Cette valeur est de 65% pour les systèmes d'aides à l'achat de VAE mis en place par les collectivités.

La présente enquête ne permet pas de vérifier si l'achat d'un VAE a également induit une baisse de l'usage de la voiture pour les autres motifs en dehors du trajet « domicile – travail ». Pour autant, au regard des ressemblances évoquées ci-dessus, les données pourraient être similaires.
Des similitudes sont aussi visibles en termes de distances parcourues. Dans la présente enquête, la distance moyenne par trajet est de l'ordre de 5,4 km (contre 5,3 km pour l'enquête sur la location de VAE et 7,6 km pour l'enquête sur l'aide à l'achat grand public).
Des questions similaires ont été posées concernant le test de vélo pliant ou de vélo classique. Trop peu de réponses ont été récoltées et ne permettent pas de présenter des résultats fiables. De manière qualitative, deux entreprises proposent des tests de vélos pliants et de vélos classiques couplées à de l'aide à l'achat. Des contacts téléphoniques ont été pris afin de mettre en avant les informations suivantes :

- Possibilité d'acquérir un vélo plus haut de gamme ou en renouvellement d'un ancien vélo
- Possibilité d'acheter un second vélo d'appoint notamment pour le vélo pliant utilisé en intermodalité

D'un point de vue méthodologique, le report modal est estimé dans cette enquête sur plusieurs bases :

- Les distances par déplacement. Pour le motif domicile-travail, la distance déclarée par l'enquêté entre son domicile et son lieu de travail est prise en compte.
- La fréquence de déplacement. Sur ce point, nous prenons en compte à la fois la fréquence de déplacements déclarée dans l'enquête, mais aussi l'effet de saisonnalité et de pluviométrie sur la pratique. Ces deux éléments ont également été déclarés dans l'enquête. Les coefficients de pondération suivants ont été retenus :
    - Lorsqu'un usager déclare utiliser son vélo « plutôt à la belle saison », un coefficient de pondération à hauteur de 60% est retenu. Autrement dit, le vélo est utilisé selon la fréquence hebdomadaire déclarée sur 60% des semaines de l'année
    - Lorsqu'un usager déclare utiliser le vélo « plutôt lorsqu'il ne pleut pas », un second coefficient de pondération a été retenu (pouvant être cumulé au premier). Une analyse des données météo disponibles pour la région Ile-de-France montre qu'il ne pleut que 6% du temps à l'heure de pointe du matin. Dans le cadre de cette évaluation nationale, nous n'avons pas retenu de coefficient variant d'une région à l'autre. A ce stade, un coefficient de réduction de la pratique identique au niveau national à hauteur de 15% est choisi, afin de prendre en compte la possibilité de pluie à l'heure de pointe du matin ou à l'heure de pointe du soir.
    - A également été pris en compte un nombre de semaine de non-utilisation du vélo (congés, arrêts maladie, déplacements professionnels, …), fixé à 8 semaines par an.
- Le mode de déplacement déclaré avant l'aide à l'achat.



Estimation des kilomètres économisés grâce à l'usage du VAE depuis acquisition

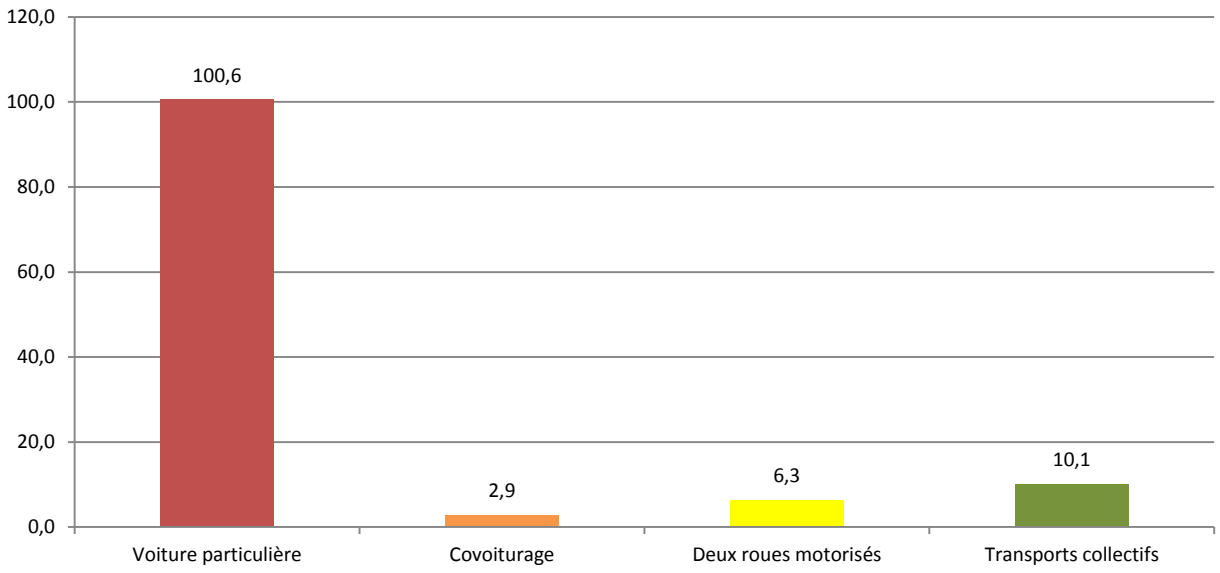
En combinant la fréquence des déplacements avec la distance parcourue pour ces déplacements, on s'aperçoit que la voiture particulière est la principale source d'économies de km parcourus. Ainsi, par aide à l'achat distribuée, environ 412 km / an parcourus en voiture particulière sont économisés.
Les données se rapprochent des systèmes d'aide à l'achat grand public qui présentent une réduction du nombre de km parcourus de 469 km sur le motif domicile-travail par bénéficiaire.

Afin de calculer l'impact en termes d'émissions de CO_2, les facteurs d'émission retenus par mode de déplacement sont regroupés dans le tableau ci-dessous.

Mode	Ratio	Valeur
Voiture	Voiture [6-10 CV] avec une émission moyenne entre gazole et essence	0,224 $kgCO_2e$ (véhicule.km)
Voiture passager	Correspond à la moitié du taux d'émission voiture ci-dessus	0,112 $kgCO_2e$ (passager.km)
TC	Correspond à la moyenne entre l'émission d'un Tram et d'un Bus classique	0,096 $kgCO_2e$ (passager.km)
2 roues-motorisé	Voiture [6-10 CV] avec une émission moyenne entre gazole et essence	0,129 $kgCO_2e$ (véhicule.km)

Tableau des émissions de CO_2 retenues (source : calculette ADEME)

D'un point de vue environnemental, le dispositif permet donc d'économiser de l'ordre de 118 kg de CO_2 / an / nouvel utilisateur du VAE.



Economie de CO_2 généré / abonné / an à un système d'aide à l'achat en entreprise

5.2. Impact de la mise à disposition de flottes de vélos

Est-ce des vélos à assistance électrique ?

Taux de réponse : **14,9%**

	Nb	
Oui	85	56,7%
Non	65	43,3%
Total	150	

Dans près d'un cas sur deux, les vélos mis à disposition ne sont pas à assistance électrique.

A quelle fréquence l'utilisez-vous ?

Taux de réponse : **31,7%**
Moyenne = **5** Médiane = **5** Ecart-type = **0,8**
Min = **1** Max = **7**

	Nb	
Au quotidien	4	1,3%
Tous les jours travaillés	2	0,6%
3 à 4 fois par semaine	2	0,6%
1 à 2 fois par semaine	5	1,6%
1 à 4 fois par semaine	7	2,2%
Moins souvent	38	11,9%
Jamais	261	81,8%
Total	**319**	

11,9% des salariés utilisent moins d'une fois par mois un vélo de service et 2,2% l'utilisent une à quatre fois par mois.

Il est intéressant de noter que parmi les 18,2% de salariés qui utilisent un vélo d'entreprise, la grande majorité (70%) n'est pas utilisatrice du vélo en tant que mode principal entre le lieu de domicile et le travail

Quel autre mode de déplacement utilisez-vous pour vos déplacements professionnels ?

Taux de réponse : **14,9%**

	Nb	
Mon véhicule personnel	10	6,7%
Une voiture de fonction	3	2,0%
Une voiture de service	97	64,7%
Le TER	6	4,0%
Les transports collectifs urbains	24	16,0%
Un scooter/moto	1	0,7%
Autre	9	6,0%
Total	**150**	

En revanche, ils constituent une véritable alternative aux véhicules de services dans près de 65% des cas.

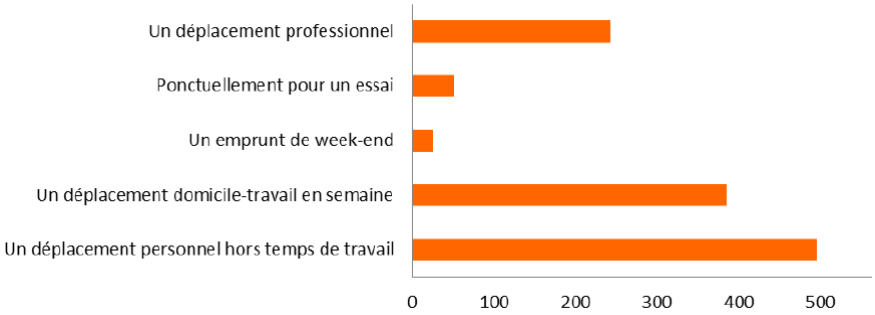
Le présent questionnaire ne permet pas de reconstituer l'impact environnemental et le report modal de ce type de service puisque le nombre de km parcourus par trajet n'est pas connu.
De manière qualitative, on note qu'en moyenne 25 trajets par semaine sont réalisés pour 300 salariés ayant répondu à l'enquête. Cela représente environ 0,1 trajet / salarié / semaine.

Certains services de mise à disposition de vélos pour les déplacements professionnels autorisent également le remisage du vélo à domicile, soit la possibilité d'utiliser le vélo de manière occasionnelle ou régulière pour le déplacement entre le lieu de résidence et le lieu de travail.
Peu de réponses sont disponibles sur cette partie du questionnaire, puisque seulement 23 salariés ont répondu.
Pour autant, d'un point de vue qualitatif, il est possible de mettre en avant les observations ci-dessous :

- 9 salariés sur 23, soit 39% déclarent utiliser le vélo mis à disposition au moins 3 à 4 fois par semaine
- Sur ces 9 salariés, 5 empruntaient auparavant les transports collectifs et 4 utilisaient la voiture.

Par extrapolation, on peut donc affirmer que dans le cas de l'ouverture d'une flotte de vélos d'entreprises pour des trajets domicile travail, environ 8% à 10% des salariés de la structure l'emprunteraient au moins 3 fois par semaine pour un trajet domicile travail.
Dans ce cas, le taux de rotation / salarié / semaine pourrait passer de 0,1 à environ 0,4 trajet / salarié / semaine.

Une enquête a été réalisée en 2015 par le fournisseur de services vélos Colibree auprès 686 salariés. L'échantillon d'enquête présente un profil similaire au présent travail, puisque la part modale du vélo est la même (19%) et les caractéristiques socio-économiques des répondants sont également assez proches. Cette enquête a par ailleurs été adressée à des salariés uniquement franciliens. Les résultats mettent également en avant une forte baisse de l'usage des voitures de service grâce à la mise en place des flottes de VAE.
Par ailleurs, l'enquête met également en avant 250 trajets réalisés par an et par vélo pour une sortie moyenne (aller-retour) d'environ 5,5 km. Il s'agit de chiffres atteints en année 2, l'utilisation étant en moyenne multipliée par deux entre l'année 1 et l'année 2.



Notons que sur le nombre de trajets réalisés, nombreux sont ceux réalisés pour d'autres motifs que les déplacements professionnels, ce qui souligne l'impact du VAE d'entreprise sur tous les motifs de déplacements.

Le croisement de ces deux données dans deux enquêtes différentes peut permettre d'esquisser un ratio du nombre de salariés par vélo :

- En cas d'autorisation de remisage à domicile (utilisation du vélo le soir / matin pour des trajets domicile travail ou un usage du week-end), il est possible de générer environ 6300 emprunts / an pour 300 salariés. Sur une base de 250 trajets / vélo / an, le ratio est donc environ de 20 à 30 vélos par site de 300 salariés, soit 1 vélo pour 10 à 15 salariés.
- Sans autorisation de remisage à domicile, le nombre de trajets générés est bien moins important soit environ 1 600 emprunts / an pour 300 salariés. Sur une base de 250 trajets / vélo / an, le ratio est donc environ de 7 à 10 vélos par site de 300 salariés, soit 1 vélo pour 30 à 40 salariés.

Notons que ces ratios concernent ici des entreprises ayant déjà une bonne culture vélo et un usage significatif

Quels sont les inconvénients de vos déplacements professionnels à vélo ?

Taux de réponse : **14,9%**

	Nb	
La météo	86	57,3%
La distance	47	31,3%
Un sentiment d'insécurité sur la route	37	24,7%
Le transport de charge peu évident	35	23,3%
Aucun	21	14,0%
La nécessité de ramener le vélo tous les soirs sur mon lieu de travail	19	12,7%
Les vélos sont mal entretenus	16	10,7%
Le type de vélo peu confortable	15	10,0%
Le mode de réservation trop compliqué	7	4,7%
Total	**150**	

Les principaux inconvénients mis en avant par les répondants sur ces services sont exogènes au service et concernent la météo (57% des réponses), ainsi que la distance à parcourir (31,3% des réponses).
D'autres points d'amélioration concernent pour autant le service lui-même, à savoir :

- La prise en compte de la maintenance de ces flottes de vélos (10,7%)
- La possibilité de pouvoir assurer du transport de charges des vélos (23,3%). A ce titre, la présence d'un porte bagage et la possibilité de réserver des sacoches vélo est un avantage
- Le mode de réservation jugé trop compliqué (4,7% des réponses). L'analyse des réponses qualitatives permet de souligner la nécessité d'avoir un système de réservation simple et accessible à tous, notamment via les calendriers partagés des messageries d'entreprise. Les outils type agenda papier / intranet ne sont pas plébiscités. De même, la possibilité de pouvoir récupérer les clés sans passer par un agent d'accueil (absent aux horaires matinales ou tardives), mais via un système de boîte à clés accessible à tous est à favoriser.

Notons également que la nécessité de ramener le vélo sur le lieu de travail tous les soirs après le déplacement professionnel est également vécue comme un frein à l'utilisation dans 12,7% des cas. Ainsi, la possibilité, de pouvoir remiser le vélo à domicile à minima lors du déplacement généré le jour du déplacement professionnel pourrait amener de nouveaux salariés à utiliser la flotte mise à disposition.

5.3. Attentes des salariés pour des services complémentaires

Une majorité des salariés semblent largement intéressés par des mesures de soutien financier, que ce soit par la mise en place d'une indemnité kilométrique vélo (64%) ou par des systèmes d'aide à l'achat (44%).
Des mesures d'accompagnement sont également attendues telles que la proposition d'opérations de maintenance des vélos personnels ou la proposition de kits de réparation en libre-service.

Le stationnement vélo qu'il soit abrité ou sécurisé ne semble pas remonter dans les principales préoccupations. Pour autant, l'essentiel des répondants étant plutôt des non cyclistes, il ne constitue pas l'un des premiers leviers à activer pour amorcer une pratique.
En revanche, ce dernier devient rapidement une action nécessaire si l'on veut maintenir le niveau de pratique une fois la remise en selle effectuée (lutte contre le vol, confort d'accès au lieu de travail, …). Les douches et vestiaires arrivent respectivement en septième et huitième position des services demandés. Un salarié sur 6 seulement souhaite ce type d'équipement.

Quel service vélo vous intéresserait le plus au sein de votre entreprise ?

Taux de réponse : **100,0%**

	Nb	
Une indemnité financière mensuelle en faveur des cyclistes qui se rendent au travail à vélo	**643**	64,0%
Aide à l'achat de vélo	**442**	44,0%
Maintenance des vélos sur site	**342**	34,0%
Kits réparation	**228**	22,7%
Mise à disposition de vélo pour des déplacements personnels entre le domicile et le travail	**200**	19,9%
Stationnement vélo sécurisé (consigne, local, box)	**191**	19,0%
Douches	**148**	14,7%
Vestiaires	**121**	12,0%
Stationnement vélo abrité	**101**	10,0%
Mise à disposition de vélos pour des déplacements professionnels	**87**	8,7%
Autre	**80**	8,0%
Test de VAE	**65**	6,5%
Test de vélo pliant	**61**	6,1%
Séance de remise en selle / apprentissage de la pratique du vélo	**23**	2,3%
Stationnement vélo libre accès non abrité	**15**	1,5%
Total	**1 005**	

6. Conclusions

SYNTHESE

De manière générale, le stationnement vélo et les douches sont les deux services les plus largement répandus dans les entreprises ayant répondu au questionnaire, avec respectivement 45% et 16% de taux d'équipement.

Sur le volet stationnement,

- **Seulement 45% des sites sont équipés alors que le questionnaire s'adresse plutôt à des entreprises volontaires en termes de démarche d'écomobilité.**
- **Par ailleurs, le stationnement mis en place par les entreprises enregistre un niveau d'utilisation qui reste limité, puisque 40% des cyclistes ne l'utilisent pas. On ne dispose que de peu de données sur les raisons de la non-utilisation. Pour autant, des contraintes d'emplacement peu accessible ou des problèmes de sous dimensionnement pourraient en être l'explication**

Concernant les douches et vestiaires, environ 20% des cyclistes les utilisent mais avec une très forte variation des fréquences selon le service. Ainsi, alors que les douches sont utilisés régulièrement (au moins deux fois par semaines) par seulement 6% des salariés cyclistes, les vestiaires sont utilisés avec la même fréquence par 18% des salariés cyclistes. Souvent mis en avant comme indispensables à toute action PDE en faveur des modes actifs, cette action est donc à nuancer pour les douches.

En revanche, il est intéressant de noter que ce sont les services actuellement les moins répandus qui ont la plus forte utilisation par les non-cyclistes ainsi qu'une forte capacité à inciter à la remise en selle des non usagers. Ainsi :

- **10% des non-cyclistes (c'est-à-dire les personnes qui n'utilisent pas le vélo pour se rendre au travail de manière régulière ou occasionnelle) utilisent les flottes de vélos d'entreprise**
- **De même 69% des salariés ayant bénéficié d'une aide à l'achat d'un VAE sont des anciens automobilistes. De même, le simple test de VAE est efficace, puisque 40% des personnes ayant testé un VAE sur leur lieu professionnel ont acheté un VAE ou envisagent d'en acheter un. Ces valeurs sont d'autant plus intéressantes qu'aucun n'était cycliste avant le test.**

Par aide à l'achat distribué en entreprise, les effets sont largement positifs avec environ 120 kg de CO_2 économisés et environ 600 km de vélo généré par an. Les impacts de ces services ciblés sur les salariés sont donc très intéressants.

7. Recommandations

La promotion du vélo en entreprise comprend différents aspects ne touchant pas uniquement à la question de la desserte en aménagement cyclable du site. Plusieurs sujets sont essentiels : autour de l'image du vélo, des équipements aux abords immédiats, des services vélos, de l'incitation à l'utilisation des autres modes via des plans de mobilité ou des actions visant à contraindre l'offre de stationnement voiture, etc.
Le présent document traite de la partie liée aux services. Les résultats montrent que les services vélos sont un levier efficace et qui doit s'intégrer dans une politique plus globale de l'entreprise pour développer au mieux la pratique

Plusieurs recommandations peuvent être présentées à ce stade :

- Sur le stationnement vélo :
    - Travailler en concertation avec les cyclistes de l'entreprise pour déterminer le choix de l'emplacement et le type de stationnement à privilégier
    - Déterminer des endroits passants pour faciliter la surveillance passive de l'aire de stationnement et répondant aux recommandations de la FUB sur les manières d'implanter l'équipement
    - Adosser l'offre de stationnement à des services additionnels dont la maintenance des vélos sur le site. Cette maintenance peut être couplée avec celle effectuée sur la flotte de vélos mis à disposition par l'entreprise si elle existe.
- Concernant les systèmes d'aides à l'achat :
    - Il sera utilement accessible à tous type de vélos (classique, électrique, pliant)
    - Le montant de l'aide fixé par l'entreprise doit prendre en compte l'existence ou non sur le territoire d'un système de soutien financier préexistant. Dans le cas positif, l'aide doit être envisagée comme un complément
- La mise en place de formations vélo sur la pause du midi deux fois par an avec un nombre minimum de séance (2 à 5) permettraient de générer une plus forte attractivité que la seule séance de découverte, bien souvent insuffisante pour les cyclistes débutants. Ces tests constituent par ailleurs des sources de recettes importantes pour la pérennité des vélos-écoles.
- Concernant la mise à disposition de vélos par l'entreprise :
    - Proposer une flotte de vélos en libre accès avec possibilité de remisage à domicile pour les salariés souhaitant tester un vélo. L'aide à l'achat peut être proposée en complément par la suite pour que le salarié investisse dans son propre équipement et éviter les dérives de charge supportées par l'entreprise en cas d'augmentation de la taille de la flotte. Au regard de la fréquence d'utilisation mise en avant à travers l'enquête, des ratios de dimensionnement d'une flotte de vélos peuvent être proposés. Etant issus d'entreprises volontaires avec des plans de mobilité, il s'agit plutôt de ratios à retenir au sein des structures ayant déjà une part modale vélo conséquente, ainsi qu'une culture cyclable établie :
        - de l'ordre de 1 vélo pour 5 salariés pour les plus petites structures (inférieur à 100 salariés)
        - 1 vélo pour 10 salariés pour les entreprises < 200 salariés dans le cas d'autorisation de remisage à domicile à titre d'essai
        - Enfin pour les plus grands sites, on peut retenir les valeurs de 1 vélo pour 15 à 20 salariés.
    - Les questions de maintenance sont à prendre en compte au moment de l'achat des vélos. Une formule d'achat incluant la maintenance via le même fournisseur, ou bien via des prestations complémentaires du vélociste local doivent être prévu
    - Des prêts de sacoche permettant le transport de charge sont très utiles
    - Des modalités de réservation simple via un agenda partagé et un accès à la boîte à clés à tous les salariés est nécessaire

En termes de couplage de services, il apparaît particulièrement intéressant de permettre la mise à disposition de vélos à la fois par des déplacements professionnels mais aussi pour des déplacements personnels. Cette solution semble présenter deux avantages

- Attirer plus d'utilisateurs vers la flotte de vélos professionnels
- Inciter à l'usage du vélo pour d'autres motifs que le déplacement professionnel. Il garantit un plus grand turn-over de la flotte, et une incitation plus forte au report modal. Dans le cas où l'usage de la

flotte devient trop important, il est possible d'inciter le salarié à l'usage du vélo sur son trajet domicile – travail via un système d'aide à l'achat évoqué plus haut.

Enfin, dans le cas d'une entreprise souhaitant activer une politique incitative en faveur du vélo, les mesures financières (aide à l'achat, mise en place de l'IKV) semblent être prioritaires par rapport aux autres services. Les retours d'expériences issus de l'étranger, notamment via le programme *Cycle to Work* montrent l'intérêt d'avoir une mesure incitative au niveau fiscal sur l'acquisition de vélo dépassant le cadre de la loi de finance actuelle. Il serait particulièrement intéressant dans le cadre du plan d'actions sur les mobilités actives de définir un cadre fiscal permettant de tester en France ce type de programme existant au Royaume Uni mais aussi de manière plus ou moins active dans de nombreux pays européens, dont l'Irlande ou l'Allemagne. Un aménagement de la loi permettant de garantir le prêt aux salariés via les entreprises et un réseau national de vélocistes partenaires faciliterait l'acquisition de vélos. Cette mesure impliquant à la fois le salarié et l'employeur viendrait utilement compléter l'indemnité kilométrique.

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
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE

ADEME
20, avenue du Grésillé
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

www.ademe.fr