

Instauration d'une indemnité kilométrique vélo

CETTE FICHE A ETE REALISEE PAR LE FEDERATION DES USAGERS DE LA BICYCLETTE (FUB).
ELLE N'ENGAGE EN RIEN LA POSITION DES ASSOCIATIONS SIGNATAIRES DE L'APPEL.
POUR PLUS D'INFORMATIONS, MERCI DE CONTACTER L'ORGANISATION REDACTRICE.

Contexte : le très faible usage du vélo dans les déplacements quotidiens



Malgré les trois millions de cycles vendus en France chaque année (ce qui la place au 3^{ème} rang européen), on constate une pratique moyenne du vélo en tant que mode de déplacement de l'ordre de 3 % en 2011 alors qu'elle est de 27 % aux Pays-Bas, de 18 % au Danemark, et de 10 % à 20 % dans bon nombre de villes allemandes, suisses, belges ou scandinaves, voire italiennes.

Pour la France, l'actuelle désaffection de ce mode de déplacement contribue en partie à l'augmentation des émissions de gaz à effets de serre du secteur des transports qui représente plus de 25 % des émissions nationales. Cet impact négatif dans la lutte contre le changement climatique hypothèque l'atteinte des objectifs de diminution des émissions de GES dues aux transports que le Grenelle de l'environnement prescrivait de ramener à leur niveau de 1990 d'ici 2020.

Le récent Plan National Vélo initié par le précédent gouvernement a souligné cet aspect dans son document final en écho aux préoccupations du Grenelle de l'environnement. Il précise qu'un report modal vers les modes actifs est indispensable si la France veut remplir ses engagements internationaux (application du facteur 4 : division par quatre des émissions de GES d'ici 2050).

En outre, la place prépondérante de la voiture au détriment des modes actifs comme le vélo ou la marche ont un impact très néfaste sur la pollution atmosphérique. La France, condamnée par l'Union Européenne pour le dépassement des plafonds d'émissions de particules fines, doit prendre des mesures efficaces pour enrayer ces pollutions, parmi lesquelles l'indemnité vélo, ce qui encouragera les déplacements utilitaires des cyclistes en ville, eux-mêmes dissuadés par la pollution de l'air.

Malgré son rang de troisième consommateur de cycles européen, la France peine également à se rapprocher des objectifs fixés par plusieurs villes européennes à l'issue de la Conférence internationale Vélo city, à savoir une part modale vélo de 15% en 2020. Un objectif réduit à 10% au cours du lancement du plan national vélo début 2012 et qui doit être rehaussé par le nouveau gouvernement.

Il est urgent d'agir pour faire progresser l'usage du vélo. L'indemnité kilométrique vélo dans les trajets domicile-travail est une mesure importante pour contribuer à atteindre les objectifs du Grenelle. Mentionnée dans le Plan

National Vélo de janvier 2012, il est impératif maintenant qu'elle fasse l'objet d'une étude de mise en œuvre pour une application dans la prochaine loi de finance.

Le problème : une politique fiscale contre-productive et une non-prise en compte des coûts et gains externes

Une des causes du désintérêt du vélo comme moyen de transport peut résider dans l'existence d'**avantages fiscaux** pour le contribuable, lui accordant d'inclure dans sa déclaration de revenus les frais de transport en **véhicule individuel motorisé**. Il s'agit là d'une mesure propre à produire de la dépendance à l'automobile avec ses effets néfastes sur l'environnement et la société, incitation à l'éloignement domicile-travail et ainsi génératrice d'étalement urbain.

Des disparités, sources d'inégalité sociale et facteurs de nuisances environnementales, existent également dans les différents régimes d'indemnités kilométriques accordés aux salariés des entreprises. Les transports motorisés font fréquemment l'objet de défraiements là où l'usage du vélo est le plus souvent ignoré. Le versement transport acquitté par les employeurs pour financer le transport collectif a certes été étendu aux systèmes de vélo en libre service, mais le possesseur d'un vélo personnel rencontre bien des difficultés pour obtenir une participation à sa dépense et une reconnaissance de son engagement citoyen. La perspective de mettre en place des mesures incitatives auprès des entreprises pour qu'elles développent l'usage du vélo chez leurs salariés reste en devenir.

Une étude de l'Organisation Mondiale de la Santé, programme Pan européen sur les transports, la santé, et l'environnement, les ministères et les agences, les universités... s'accordent pour recommander une pratique régulière (de l'ordre de 30 minutes par jour) d'**activité physique, telle que la marche et le vélo**. Pour la France, on évalue – méthode OMS – à 5,6 milliards d'€ par an l'économie permise par l'usage actuel du vélo. Cette économie serait accrue de 10 milliards d'€ avec une pratique du vélo atteignant 10 % à 12 %.¹ Ce chiffre est à confronter aux 14 milliards d'€ de déficit de la sécurité sociale prévu en 2012.²

Concernant le **climat et l'environnement**, l'usage du vélo contribue évidemment à la réduction des pollutions, à la fois des polluants atmosphériques (particules, dioxyde d'azote, benzène...) et des Gaz à effet de serre (GES). Une étude de la Fédération des cyclistes européens (ECF) a calculé que si **chaque européen pédalait** comme les Danois, à savoir **2,6 km par jour**, l'UE serait en mesure de remplir un quart de son objectif de réduction des émissions pour le secteur du transport. Rappelons que d'ici à 2020, l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions totales de CO2 de 20% par rapport au niveau de 1990, et de 80% en 2050. Des objectifs plus ambitieux s'avèrent aujourd'hui indispensables pour parvenir à un résultat permettant de limiter les changements climatiques en cours.³

¹ Plan national vélo page 6, § 2.1 a)

² <http://www.securite-sociale.fr/Soldes-tendanciels-et-soldes-de-la-loi-de-financement-de-la-Securite-sociale-pour-2012-du>

³ [Quantifier les économies de CO2 permises par le vélo](http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_BROCHURE_FR_planche.pdf), novembre 2011. Version française: http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_BROCHURE_FR_planche.pdf

L'action gouvernementale doit entreprendre une réforme en profondeur des mécanismes qui conditionnent les politiques publiques de transport des personnes en réorientant des dispositions aujourd'hui anachroniques vers des solutions d'avenir dont le vélo fait partie.

- **Réexaminer les barèmes de frais réels automobile dans la fiscalité des ménages.** La finalité de la démarche doit conduire à une remise en cause de son principe actuel dans l'impôt sur le revenu.
- **Instaurer, dans un mécanisme fiscal ad hoc, une incitation financière versée par l'employeur, basée sur le nombre de kilomètres parcourus à vélo** comme en Belgique (0,21 € par km parcouru), au Danemark, aux Pays-Bas, etc.
- **Orienter l'emploi du versement transport collecté auprès des employeurs et géré par l'autorité organisatrice de transport urbain vers une participation au financement des infrastructures favorables aux cyclistes et à l'efficacité des intermodalités.**
- **Déployer des démarches d'organisation et de gouvernance pour rationaliser le rôle des acteurs publics et privés.**
- **L'instauration d'une indemnité kilométrique vélo est une mesure clé pour opérer un transfert modal dans les déplacements. Elle doit néanmoins être accompagnée d'une véritable transformation des politiques de transports actifs, avec notamment le développement des infrastructures facilitant l'inter-modalité vélo-transports collectifs, des capacités de stationnement et la lutte contre le vol.⁴**
- **Mettre en œuvre une contribution climat énergie et l'éco-redevance poids-lourds et intégrer le développement du vélo utilitaire dans un programme d'actions financé par l'affectation d'une partie des recettes générées par ces taxes, en particulier :**
 - La poursuite de la réforme du code de la route en lien avec les travaux du « code de la rue » pour établir une législation privilégiant les alternatives à l'automobile
 - La requalification de l'espace urbain, des aménagements, équipements et services en faveur des modes actifs et du vélo :
 - Infrastructures cyclables continues sécurisées et agréables
 - Desserte des périphéries urbaines où le vélo représente une solution de combinaison économique et performante avec les transports collectifs ainsi qu'une opportunité dans la lutte contre les précarités énergétiques des ménages.
 - Lutte contre le vol des vélos par marquage et maintenance d'une base de données centrale - système Bicycode® développé par la FUB -
 - L'implication forte des responsables de la Santé publique, de l'action sociale et de l'éducation.

⁴ FUBicy, 10 mesures clés pour réussir la transition. http://www.fubicy.org/IMG/pdf/velo_-_des_clefs_pour_reussir_la_transition.pdf

Fiché réalisée par
La FUB
Fédération des Usagers de la Bicyclette