

Strasbourg, le 13 octobre 2015



Sans indemnité kilométrique vélo accessible à tous, quelle crédibilité de la France à la COP21 ?



La Loi de transition énergétique (LTE) a instauré une indemnité kilométrique vélo à titre obligatoire. Le Réseau Action Climat et la FUB appellent le gouvernement à traduire de manière fidèle et ambitieuse cette mesure en décret le plus tôt possible.

En tant que future présidente de la COP21, la France a une responsabilité particulière pour mener une politique climatique exemplaire. Celle-ci ne peut laisser de côté le secteur des transports, premier émetteur de gaz à effet de serre en France (27% du total) en raison de la prédominance du transport routier. Le report modal vers des mobilités moins polluantes est incontournable, il contribuera de façon déterminante à améliorer la qualité de l'air.

La loi de transition énergétique, adoptée récemment, a franchi un premier pas en créant une indemnité kilométrique vélo pour les salariés se rendant au travail à vélo, mettant ainsi sur un pied d'égalité le vélo avec les autres modes de transports. Cette mesure pourrait contribuer à doubler l'utilisation du vélo si son montant est fixé à un niveau suffisamment incitatif, comme en a témoigné l'expérimentation menée par l'Ademe⁽¹⁾.

Non à une indemnité kilométrique vélo au rabais !

Par conséquent, le RAC⁽²⁾ et la FUB regrettent les effets d'annonce récents, avec une indemnité annoncée tantôt à 12 ou 15 centimes, tantôt à 25 centimes, tantôt "obligatoire", tantôt "facultative" (note 8 sur obligation dans la réponse ministérielle⁽³⁾). Elles demandent la publication sans délai du décret précisant les conditions de versement de l'indemnité kilométrique vélo prévue par la loi de transition énergétique. L'Etat, qui se veut porteur d'une politique ambitieuse pour le climat et lutter contre la pollution de l'air, et s'est dit récemment "déterminé" pour l'accompagnement du développement inéluctable des modes actifs, doit envoyer un signal fort avec une indemnité vélo :

- à 25 centimes par km
- sans plafonnement
- obligatoire
- ouverte à tous et donc aux fonctionnaires
- exonérée de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu, comme le prévoit la loi.

Il serait très incohérent de vider de sa substance la plus importante mesure en faveur du vélo que contient la loi de transition énergétique. L'enjeu de la COP21 l'exige : la France doit donner l'exemple en mettant en place une indemnité kilométrique vélo efficace pour reconnaître le vélo comme un mode de transport à part entière.

Plus d'infos :

⁽¹⁾ Site de l'ADEME : <https://goo.gl/MwFVHD>

⁽²⁾ Site du RAC-F : <http://goo.gl/H38rDR>

⁽³⁾ Site du MEDDE : <http://goo.gl/7Molvn>

Contacts presse >

Olivier Schneider, président FUB
Tél : 06 16 09 12 29
E-mail : o.schneider@fubicy.org

Bernadette Caillard-Humeau, vice-présidente FUB
Tél : 06 66 62 85 25
E-mail : bernadette.humeau@wanadoo.fr

Lorelei Limousin,
Responsable transports au Réseau Action Climat
Tél : 01 48 58 89 79
E-mail : lorelei@rac-f.org

Communiqué

Pour aller plus loin

Mettre le vélo au cœur de la lutte contre les changements climatiques

Les événements climatiques récents, comme les intempéries dans le Sud de la France, illustrent de manière tragique l'urgence d'agir pour préserver le climat : la pratique du vélo, encore marginale en France, constitue un levier potentiel significatif et trop ignoré pour diminuer la pollution atmosphérique et participer de manière probante à la lutte contre le réchauffement climatique.

Fait notable, le 7 octobre : pour la première fois, le Conseil des ministres des transports européens, réuni autour du développement de la pratique du vélo⁽⁴⁾, a reconnu ses effets bénéfiques sur la santé, le climat ou encore l'économie européenne. Rappelons que si chaque Européen parcourait quotidiennement 2,6 km à vélo (ce qui représente à peine 10 mn de pratique !) comme le font déjà les Danois, un quart de l'effort à faire dans les transports en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 serait atteint.

Les débats sur la loi LTE sur l'indemnité kilométrique vélo ont permis de relever que même au plus haut de l'Etat, et au-delà des divisions politiques, le vélo était désormais reconnu comme étant "un véhicule comme les autres", voire "le moins polluant au monde"⁽⁵⁾ notamment grâce à la phase d'expérimentation. Il est désormais identifié comme un moyen de lutte contre la pollution de l'air.

L'indemnité kilométrique doit être obligatoire, ouverte à tous et d'un montant réellement incitatif

-> 25 centimes par km minimum

L'expérimentation à 25cts/km a porté ses fruits puisque le nombre de cyclistes a doublé dans les entreprises concernées par l'opération. En deçà, l'effet incitatif serait perdu et la mesure ne serait qu'une mesure de réduction de l'inégalité entre salariés se déplaçant à vélo et se déplaçant autrement. En effet, les automobilistes bénéficient du très généreux système dit de frais réels, tandis que les usagers des transports en commun bénéficient d'une prise en charge de 50% de leur abonnement par l'employeur.

-> Sans plafonnement inférieur à ce qui est prévu pour les autres véhicules

En effet, l'expérimentation ADEME a montré que les néo-cyclistes arrêtaient leur pratique une fois le plafond atteint, quand un tel plafond a été défini.

Par ailleurs, certains vélos permettent de parcourir des distances importantes (par exemple vélo à assistance électrique) et il nous paraît impensable d'inciter les Français à ne prendre le vélo uniquement pour les distances courtes.

-> Obligatoire et non à discrétion des employeurs

L'obligation pour les employeurs de compenser les salariés cyclistes pour leur effort n'occasionnerait pas de coût pour l'entreprise, au contraire, puisque toutes les études montrent que les cyclistes sont moins souvent malades et plus productifs. Outre les économies faites sur les autres modes (ex : places de stationnement), l'indemnité kilométrique est exonérée de cotisations sociales. Mais sans obligation, la mesure risque de retomber comme un soufflé.

-> Ouvert à tous et donc aux fonctionnaires

Les fonctionnaires ne sont pas éligibles aux mesures facultatives. Il est simplement inimaginable que l'Etat ne donne pas l'exemple en refusant le bénéfice de l'indemnité aux fonctionnaires, dont la pratique du vélo peut engendrer un effet d'entraînement, auprès des jeunes publics notamment.

⁽⁴⁾ Site de la présidence luxembourgeoise : <http://goo.gl/mdL9vx>

⁽⁵⁾ L'article 50 rentre en vigueur le 1^{er} juillet : <http://goo.gl/PyRUhf>

Gagnant-gagnant

Rappelons d'ailleurs qu'au-delà de l'enjeu primordial du climat, le vélo a bien des atouts. Sobre en espace et en énergie, ne générant aucune pollution, le vélo permet également de combattre efficacement l'épidémie de sédentarité. Accessible et simple, il permet aussi de réduire les inégalités face à la mobilité quotidienne. Convivial et ouvert, il favorise l'attractivité de nos territoires, permet la création directe et indirecte d'emplois tout en réduisant la dépendance de la France aux importations de pétrole.

On estime les retombées actuelles du vélo en terme de santé publique à 5,6 milliards d'euros. En doublant la part modale liée au transport domicile travail, on compenserait donc largement le manque à gagner lié à la non-imposition de l'indemnité.

Les principaux enseignements de l'expérimentation

L'expérimentation de grande échelle menée par l'Ademe a fait ses preuves :

- La part modale du vélo (de 2,1% dans les entreprises concernées par l'expérimentation, niveau proche de la moyenne nationale) a augmenté de 50 à 70%.
- Multiplication par plus de deux du nombre d'usagers du vélo, en passant de 200 personnes déclarées comme ayant une pratique régulière avant la mise en place de l'indemnité à 419 personnes lors de l'expérimentation".
- La moitié des nouveaux cyclistes provient des transports collectifs (de l'ordre de 54%) ce qui laisse supposer un effet secondaire positif sur l'attractivité des transports en commun là où ils sont saturés.
- La voiture vient en deuxième position des moyens de transport abandonnés par les nouveaux cyclistes.

Le caractère obligatoire de l'indemnité kilométrique vélo

L'article 50 de la loi du 17 août 2015 prévoit que « l'employeur prend en charge, dans les conditions prévues à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant 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 ».

Le caractère obligatoire est confirmé dans réponse à une question au gouvernement posée après la publication de la loi :

Question de Mme Pascale Got publiée au JO le : 05/08/2015, page : 6626

Le principal enseignement de cette expérimentation est la hausse de 50 % de la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail, pour une indemnité de 0,25 €/km. L'issue positive de cette expérimentation a permis d'insérer dans le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) deux mesures importantes :

(....)

Réponse du Ministre des Transports publiée au JO le : 25/08/2015, page : 6540

- l'obligation pour chaque employeur du secteur privé de prendre en charge tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence et leur lieu de travail, sous la forme d'une indemnité kilométrique vélo dont le montant sera fixé par décret. Cette participation de l'employeur serait exonérée de cotisations sociales et fiscales, sur le même principe que le remboursement des abonnements de transport en commun.

La « détermination » du gouvernement pour développer le vélo

Extrait de l'édito de *Vélocité*, la revue du cycliste au quotidien, numéro 132 :

"Les modes actifs doivent prendre une plus grande place, ils représentent un marqueur de qualité de vie". Ce n'est pas moi qui le dit, mais Alain Vidalies, secrétaire d'état chargé des transports, lors du comité de pilotage du PAMA le 15 septembre. "Il faut élargir le choix des possibles, afin de rendre crédible le vélo en urbain et dans le périurbain, face à l'autosolisme", affirmait-il, avant de faire le bilan des 25 mesures annoncées par son prédécesseur, Frédéric Cuvillier, en mars 2014.

La FUB et le RAC ne demandent qu'à croire le ministre qui dit le gouvernement "déterminé" à promouvoir le vélo. Mais s'en donne-t-il les moyens ? Prenons le montant de l'IKV. Le décret est annoncé pour "avant la fin

de l'automne". 12 à 15 centimes par km, pour une prime d'environ 25€ par mois, tel serait, selon Ségolène Royal, le montant de l'IKV. Année de la COP21 : la mesure emblématique du plan vélo pourrait se concrétiser, mais a minima. Pour ceux qui vont déjà au travail à vélo, 300€ par an permettront sans doute de couvrir une partie des frais. Par contre, l'effet incitatif, mis en évidence par l'expérimentation à 25 centimes, tombe à l'eau. En l'attente du décret, nos organisations resteront vigilantes sur le montant définitif et le caractère obligatoire de la mesure.

Consensus politique autour de l'indemnité kilométrique vélo

Extrait de *Vélocité*, la revue du cycliste au quotidien, numéro 131 (mai/juin 2015) :

Les débats qui ont précédé le vote témoignent d'une belle unanimité politique déclarée en faveur du vélo. Le débat national sur l'intérêt du vélo serait-il ouvert ?

Extraits du débat parlementaire du 21 mai 2015 à l'Assemblée nationale, par ordre d'intervention.

"On doit surtout dire à quel point il est utile de favoriser le développement du vélo, et ce à plusieurs titres : pour la santé de ses utilisateurs, pour une moindre pression sur les transports en commun ; de plus, c'est un usage qui n'abîme que très peu les infrastructures existantes et qui a des effets positifs en matière de santé publique." (Cécile Duflot, EELV)

"... considérer le vélo comme un véhicule comme les autres et à le faire entrer dans un dispositif général... Il me paraît donc important de considérer un vélo utilisé pour se rendre au travail comme n'importe quel autre véhicule, avec son coût d'usage et son coût d'amortissement." (Jean-Yves Caullet, PS)

"... il faut examiner l'intérêt de cet article en termes de santé publique. S'il entre rapidement en application, il permettra dès demain de diminuer les dépenses de santé de notre pays... l'expérimentation qui a eu lieu du 1^{er} juin au 1^{er} novembre 2014 à l'initiative du ministère de l'écologie fait apparaître un bilan très positif. Le dispositif a permis une hausse de 50 % de la part modale du vélo ; il a attiré près de 20 % d'automobilistes et 9 % d'usagers de deux roues motorisés vers le vélo. On a également noté une division par deux du nombre de personnes dont l'activité physique est insuffisante, simplement grâce à cette expérimentation. Il s'agit d'un vrai sujet de santé publique. Le médecin que je suis tient à ce que cette disposition soit applicable le plus rapidement possible."

(Philippe Vitel, UMP-Les Républicains)

"Le levier financier, d'une moyenne de 30 euros mensuels, conduit les personnes à changer de mode de déplacement. Les entreprises qui ont procédé à l'expérimentation n'ont pas constaté d'abus."

(Julien Aubert, UMP-LR)

"Appuyer la pratique du vélo sur le plan professionnel constituera vraiment un atout très fort à la fois au regard de la problématique de santé et de la problématique environnementale, et désencombrera nos centres-villes."

(Jacques Krabal, radical)

"Votre projet de loi est le bon véhicule pour un tel sujet et [le] noyer dans une loi de finances, avec tous les aléas que cela comporte, ne serait sans doute pas un service à rendre à cette démarche à laquelle nous sommes attachés"

(Yves Jégo, UDI)

"Le dispositif ne fait que généraliser au vélo ce qui existe déjà pour l'automobile et le transport collectif : celui qui a un véhicule de fonction peut éventuellement l'utiliser le week-end ou encore à tout autre moment que pour un déplacement professionnel, celui qui a un abonnement à un transport collectif, un passe Navigo par exemple, peut aussi l'utiliser le week-end même s'il est en partie financé par son employeur... Même si l'utilisateur pourra avoir un autre but que le trajet domicile-travail, il y aura ainsi un intérêt pour la collectivité."

(Denis Baupin, EELV)

"Cette disposition est tellement consensuelle, elle a été votée au Sénat, est défendue sur tous les bancs, et concerne la promotion du véhicule le moins polluant au monde. Je vous encourage... à pratiquer le vélo, non seulement pour votre santé mais aussi pour la planète parce que vous ne polluerez plus. Il faut généraliser l'usage du vélo. À cet effet, je propose aussi que nous réfléchissions à la possibilité de prévoir, dans les schémas régionaux et dans les schémas départementaux, que les nombreuses pistes cyclables réservées au vélotourisme desservent également les collèges, les magasins, pour qu'on revienne à ce qu'était autrefois le vélo, c'est-à-dire un véritable moyen de locomotion."

(Philippe Plisson, PS)