



# Indemnité kilométrique vélo : c'est chiffré

*La reconnaissance du vélo comme moyen de transport est le grand enjeu du rapport présenté en novembre dernier par la Coordination interministérielle vélo. Celui-ci propose une indemnité kilométrique vélo pour les déplacements domicile-travail. Elle soulève déjà le scepticisme de Bercy et du patronat.*

Présentée comme « une mesure d'équité, incitant à des comportements vertueux et favorable à tous les salariés », une indemnité kilométrique vélo viendrait combler un manque, alors que les autres modes de déplacement que le vélo bénéficient déjà de dispositifs d'aides financières.

Effectué par Maxime Gérardin sous la direction de Pierre Toulouse et de Dominique Lebrun (coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo), le rapport propose d'« insérer l'indemnité kilométrique vélo dans le cadre des frais professionnels ». Donc hors de l'assiette des cotisations sociales, comme de celle des revenus imposables.

Dans un scénario pessimiste où les employeurs réagiraient en diminuant d'autant les rémunérations, l'étude<sup>(1)</sup> évalue le manque à gagner pour la sécurité sociale à 110 M € par an, l'impact fiscal pour l'Etat étant très faible. Mais d'un autre côté, grâce à l'amélioration de la santé des personnes adoptant le vélo comme mode de transport, cette même sécurité sociale pourrait tabler sur une économie de dépenses que l'étude évalue à 35 M €.

## Les bons exemples

Ces chiffres de 110 M € et de 35 M € correspondent à l'hypothèse d'une indemnité obligatoire de 0,25 €/km. Plusieurs scénarios sont envisagés, associant ou non l'indemnité aux déplacements professionnels.

Les bons exemples venant d'autres pays font partie des arguments avancés par l'étude : les villes à forte part modale vélo comme Malmö, Copenhague, Amsterdam, Anvers, et des pays comme la Belgique et les Pays-Bas pour avoir instauré une telle indemnité. Aux Pays-Bas, le sys-

tème a été mis en place en 1995, et le montant est de 19 centimes par kilomètre. L'indemnité belge date de 1997, et son montant est de 21 centimes (contre 15 pour les modes motorisés). En Suisse, le contribuable peut déduire de son revenu imposable des frais de vélo. Une indemnité kilométrique prévue uniquement pour les déplacements professionnels existe aussi au Royaume-Uni (15 centimes) et en Autriche (24 centimes, et 47 au-delà de 6 km).

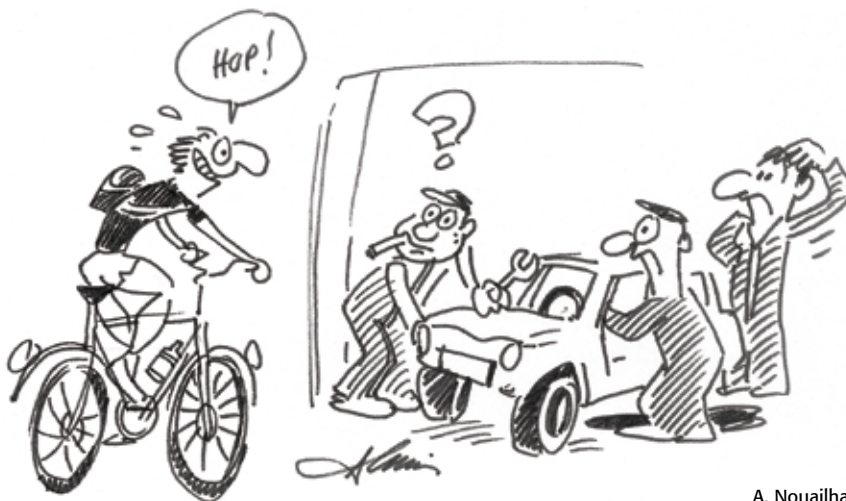
## Les frais voiture surévalués

Hormis la prise en charge obligatoire par l'employeur d'au moins la moitié du prix d'un abonnement à un système de vélos en libre-service (et/ou de transports en commun), le vélo est donc ignoré des dispositifs d'aide aux déplacements domicile-travail. En revanche, la voiture est surévaluée dans le calcul des frais professionnels, comme le montre le rapport : alors que le coût moyen d'un trajet en voiture se chiffre, selon une étude de la FNAUT, entre 25 et 27 centimes du kilomètre, le barème fiscal figurant au Code général des impôts le situe autour de 50 centimes. Ce qui « revient à rémunérer le recours à l'automobile » pour les salariés déclarant leurs trajets domicile-travail au régime des frais réels.

## Pas de coup de pouce à l'achat

Le rapport de la CIDUV qui suggère l'instauration d'une indemnité kilométrique écarte une autre mesure susceptible de développer la pratique, et souvent avancée par les cyclistes : l'aide à l'achat d'un vélo. Suggestion écartée car la France est déjà l'un des pays où on compte le plus grand nombre de vélos par tête. On y achète chaque année près de trois millions de vélos (c'est plus que les voitures), mais la plupart sont peu utilisés. La question est donc surtout de faire rouler les vélos sous-utilisés plutôt que d'en faire acheter d'autres.

Par ailleurs, le principe d'une aide financière à l'achat d'un vélo à assistance électrique existe déjà, mais essentiellement à l'initiative des villes.



A. Nouailhat



## La santé au premier plan

L'égalité devant les aides et la reconnaissance du vélo comme moyen de transport comme les autres ne sont pas les seuls arguments du rapport, qui s'étend bien sûr sur les avantages liés à une plus grande pratique du vélo, à commencer par la santé, et tout ce qui en découle comme avantages individuels et collectifs. Ce sujet est largement développé dans le rapport de Corinne Praznocy (lire page 6) sorti quelques semaines plus tard.

Le rapport sur l'indemnité kilométrique souligne tout l'intérêt de pouvoir sur son temps de transport exercer une activité physique régulière, sans mobiliser du temps supplémentaire comme le font par exemple les nombreux adeptes de clubs de

remise en forme, qui s'y rendent d'ailleurs souvent... en voiture.

## Avec l'outil de l'OMS

Le rapport reprend dans son argumentaire santé l'outil HEAT (voir *Vélocité* n° 116, page 6), développé par l'OMS (Organisation mondiale de la santé) en lui appliquant un correctif pour le rendre plus juste dans la prise en compte de la population réellement concernée par l'usage du vélo. Rappelons que cet outil permet de chiffrer la baisse de la mortalité associée à une certaine pratique du vélo, en indiquant la valorisation économique en plus de l'intérêt sanitaire.

Analyse est faite aussi des impacts négatifs d'une augmentation de la pratique du vélo, en rapportant les événements au nombre de km parcourus. Ce qui donne un décès

causé par la pollution tous les 83 millions de km parcourus, et un autre par accident tous les 122 millions de km. A rapporter à un décès évité tous les 2,9 millions de km parcourus seulement.

## Coût et bénéfice sociaux

De nombreux paramètres interviennent dans le calcul du coût social final de la mesure, si elle est appliquée à hauteur de 25 centimes du kilomètre, et de multiples cas de figure sont examinés en détail. Dans une hypothèse optimiste, le coût social est évalué à 170 M € par an, et à mettre en regard d'un bénéfice total de plus de 570 M €. Soit un ratio de 3,4 pour un. Dans une hypothèse plus pessimiste, ce ratio descend à 1,8 pour un, avec un surplus dégagé de 112 M € par an au lieu de 402 M € dans le premier cas.

Partant du principe que l'employeur cherchera à faire compenser d'une manière ou d'une autre cette nouvelle dépense, en faisant donc appel aux diverses sources de financement public, il faut s'attendre à des résistances de ce côté-ci. Résistances qui se sont déjà exprimées au cours des rencontres qui ont accompagné la préparation de ce rapport, qui en donne des comptes-rendus en annexe.

## L'employeur préfère le facultatif

Le MEDEF a d'emblée demandé que la mesure, si elle était créée, soit facultative, rejoint dans ce sens par la CGPME, qui évoque la « période économique difficile pour nos petites entreprises ». Même avis à la DGAPP (fonction publique) pour qui une telle mesure « ferait une concurrence importante aux transports collectifs ».

La sécurité sociale trouve la base retenue de 25 centimes trop élevée, estimant qu'elle inclut « une part importante d'incitation qui ne saurait être assimilée à des frais profession-

## Les deux premières mesures demandées par la FUB

La FUB réfléchit depuis plusieurs mois aux propositions à faire en matière d'incitations financières à l'usage quotidien du vélo. Voici ses deux premières propositions (sur neuf), qui ont été présentées aux rédacteurs du rapport.

1. Poursuivre le réexamen des barèmes de frais réels des déplacements domicile-travail en véhicule motorisé dans la fiscalité sur le revenu des ménages. Une décision législative portée dans le PLFSS de 2013 a permis une première rationalisation des barèmes en plafonnant la puissance des véhicules éligibles à 7 cv fiscaux au lieu de 13 cv auparavant. En accentuant la réforme de ce système fiscal archaïque, le solde dégagé grâce à l'exclusion de prise en charge des véhicules de puissances supérieures à ce que nécessite le déplacement individuel des personnes doit pouvoir permettre de compenser les conséquences financières d'une instauration d'indemnité kilométrique vélo.

2. 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.. Cette mesure doit aussi s'apprécier à l'aune des efforts effectués par les salariés qui résistent à délocaliser leur habitat par rapport à leur travail. Souvent lourdement pénalisés par l'effort financier à produire pour se maintenir en zone d'habitat raisonnablement éloignée de leur lieu de travail, la contrepartie positive en est une capacité à effectuer ses déplacements en modes actifs [...]. Une indemnité kilométrique significative (supérieure à 0,25 €/km) du déplacement à vélo, voire à pied, pourrait venir lisser les disparités dans le budget des ménages et atténuer les ségrégations spatiales au bénéfice d'une maîtrise de l'étalement urbain, grave facteur de dégradation environnementale.

nels ». La direction du Budget a bien précisé que « le budget des transports ne dispose pas, à ce stade, de crédits prévus à cet effet ». La DGTIM (infrastructures et transports) lui emboîte le pas en notant que la mesure envisagée pourrait aussi bien relever des politiques de la santé ou de l'environnement. Renvois de balle en perspective.

### L'opposition du Trésor

L'opposition est assez claire à la direction du Trésor, qui considère

que « la méthodologie d'évaluation utilisée n'est pas satisfaisante », induisant une « surestimation significative des bénéfices de la mesure », et qui « rappelle les risques que cette mesure soit en contradiction avec la priorité à l'emploi et avec la soutenabilité pour les finances publiques ».

Plusieurs partenaires ont avancé une réserve que l'on peut en fait lire de manière positive, en relevant qu'une indemnité kilométrique ne prendrait son sens que dans un contexte global de mesures destinées à favoriser

l'usage quotidien du vélo (équipements cyclables, stationnement, etc.).

Pas gagné. Mais au moins on ne pourra plus dire maintenant qu'on ne peut rien décider faute de données chiffrées sur le sujet.

**J.M. T.**

(1) Le rapport complet (90 pages, annexes comprises) a été mis en ligne par le Comité interministériel de la qualité de l'air (ministère

## Cartographie



# Que faire de ces merveilleux outils techniques d'assistance à la mobilité ?

*A priori la « cartographie pour une mobilité multimodale intelligente »<sup>(1)</sup> peut concerner l'usager du vélo. Mais on navigue ici entre deux écueils : laisser la cartographie numérique oublier le vélo, ou laisser le vélo se dissoudre dans une débauche de technologie.*

La cartographie évolue toujours constamment et présente aujourd'hui un intérêt caractérisé par quatre mouvements : les évolutions d'internet (blogs, réseaux sociaux, internet des objets<sup>(2)</sup>, web sémantique), les évolutions du téléphone mobile et l'importance croissante des applications nomades, l'ouverture des données (open data) et l'utilisation de logiciels libres.

### De l'IGN aux opérateurs commerciaux

A la suite de l'opérateur historique qu'est l'IGN, une multitude d'acteurs

sont arrivés et beaucoup d'offres se sont ajoutées. Abondance ne signifie pas vertu. Pour découvrir le bon itinéraire vélo d'un point A à un point B, les différents sites accessibles sur le web ne font pas encore souvent preuve d'irréfutables propositions.

Malgré la qualité de son travail et de ses personnels, ce n'est pas dans les moyens de l'IGN de réunir des quantités d'informations aussi conséquentes que peuvent le faire certains opérateurs concurrents qui se nourrissent de données glanées par les bénévoles parcourant les territoires par utilité ou plaisir. Ces opérateurs

ne sont, pour autant, que rarement des philanthropes accomplis puisqu'ils poursuivent des buts commerciaux en ciblant les annonceurs publicitaires. Certains n'hésitent pas non plus à délocaliser leurs sièges et bénéfices qui échappent ainsi à la fiscalité des pays où ils sont actifs.

### L'Europe cherche ses marques

Les Etats et l'Europe restent attentifs à ces différentes évolutions. La directive INSPIRE<sup>(3)</sup>, élaborée par la Direction générale de l'environnement de la Commission européenne, vise à établir en Europe une infrastructure de données géographiques pour assurer l'interopérabilité entre