

Pour des incitations économiques à l'usage du vélo

A l'heure de la traduction en faits des engagements du Grenelle de l'environnement et du débat sur la Contribution climat énergie,

le Club des villes et territoires cyclables représenté par :

Jean-Marie DARMIAN, président,
maire de Créon, conseiller général de Gironde,

Alain JUND, vice-président,
maire-adjoint de Strasbourg,
conseiller communautaire de la Communauté urbaine de Strasbourg,

Alain BUCHERIE, administrateur,
maire-adjoint de La Rochelle,

Gilles PÉROLE, trésorier adjoint,
maire-adjoint de Mouans-Sartoux, délégué à l'enfance et à l'éducation,

exhortent le Gouvernement à développer encore l'usage du vélo en ville, le mode de transport qui protège l'économie, l'environnement et la santé publique.

Ils soulignent que le vélo est une solution de mobilité efficace, rapide et économe. Faciliter le vélo, c'est offrir une solution concrète pour le changement de comportement de mobilité et la réduction des émissions de gaz à effet de serre qui sont visés dans l'instauration d'une **contribution climat-énergie.**

La dynamique de son développement actuel et le fort potentiel de son utilisation, comme service à la mobilité et comme agent du développement touristique local, font du vélo un outil au service des politiques de développement durable.

Ils rappellent le premier acquis dans ce sens, en octobre 2008 :

la prise en compte de l'abonnement à des services publics de location de vélos (location longue durée, abonnement à un système de vélos en libre-service) dans la participation des employeurs aux frais de transport de leurs salariés depuis l'adoption de la « Loi de financement de la sécurité sociale » (LFSS).

Cette mesure, portée par le Comité de Promotion du Vélo - dont le Club des villes et territoires cyclables est un des animateurs aux côtés des constructeurs, distributeurs et des associations d'usagers -, constitue un premier signal : le vélo est ainsi considéré au même titre que d'autres modes alternatifs à la voiture.

D'autres dispositifs doivent cependant permettre d'encourager le salarié qui se déplace principalement à vélo et avec son vélo personnel, tels que le versement d'une indemnité kilométrique par l'employeur, la mise à disposition d'un vélo, l'aide à l'acquisition. Ces amendements n'ont pas été adoptés lors de la discussion sur le PLFSS l'an dernier.

Dès 2005, avec le Groupement des autorités responsables des transports (GART), le Club des villes et territoires cyclables a défendu le principe d'une participation de l'employeur au frais de transport de ses salariés pour tous les modes alternatifs à la voiture solo et a interpellé à plusieurs reprises les Pouvoirs publics, pour une prise en compte du vélo dans les dispositifs successifs de "chèque transport". La prime transport doit être élargie aux frais d'usage du vélo.

Le Club des villes et territoires cyclables demande aujourd'hui :

=> Pour tous : l'aide à l'acquisition d'un vélo par un crédit d'impôt ou un « chèque vélo »

Les Français ont acheté 3,4 millions de vélos en 2008. Autrement dit plus d'un Français sur 20 a fait l'acquisition d'un vélo l'an passé. Pendant la même période, 2 millions de voitures ont été vendues, en dépit des aides mises en place.

Le prix moyen d'achat d'un vélo classique est de 262 euros (2008), et celui d'un VAE (vélo à assistance électrique), dont la part de marché a progressé de 50% en 2008 se situe autour de 950 euros.

Afin d'encourager la pratique du vélo, mode non polluant, une partie des frais engagés pour l'achat du vélo pourra être remboursée à l'acheteur (primo acheteur) par le biais d'un crédit d'impôt. Le montant du crédit pourra être fixé soit en fonction du montant du vélo (par exemple 40% du prix) avec un plafond, soit selon un montant forfaitaire (par exemple 200€ pour un vélo, et 400€ pour un VAE).

Des aides économiques – crédit d'impôt, chèque vélo... – doivent encourager chacun à acquérir un vélo. Des mesures de ce type existent aux Pays-Bas, en Italie. Elles sont un signe fort d'encouragement, une incitation importante à choisir le vélo, mode efficace et économe face au « signal prix » sur les produits ou les services grands consommateurs en énergie, de la contribution climat-énergie (CCE).

Elles constituent pour les ménages une mesure de compensation de la CCE.

=> Pour les salariés : l'indemnité vélo, avec la participation de l'employeur aux frais de déplacement domicile/travail

L'utilisation du vélo comme moyen principal de déplacement sur les trajets domicile-travail coûte en moyenne à son propriétaire **250 euros par an**. Ces dépenses recouvrent l'achat de chambres à air, de freins, l'usure des pneus, des systèmes de transmissions et une révision chez un professionnel. Et si l'on rapporte ce montant à la distance moyenne parcourue par an, on peut en déterminer que le coût de l'usage du vélo est de 0,20€ par km.

Une indemnité vélo pourrait être versée par l'employeur aux salariés qui choisissent le vélo comme mode principal de déplacement. Celle-ci pourra être plafonnée à 200 euros, comme c'est déjà le cas pour les frais de carburant (dans le cadre de la prime transport).

Le montant de l'aide pourra être défini lors de la mise en place d'un Plan de Déplacements d'entreprise (PDE).

Si le salarié réside hors du périmètre de transport urbain (PTU), il doit pouvoir coupler le remboursement de son abonnement transport public. S'il habite dans le PTU et qu'il utilise également à la fois son vélo et les transports publics pour se rendre à son travail, il doit pouvoir être remboursé en partie de ses frais liés au vélo.

Cette indemnité sera versée par **l'employeur et inscrite directement sur la feuille de paie du salarié**. L'entreprise pourra en contrepartie bénéficier d'aides de l'Etat si cette démarche est retenue comme mesure compensatoire à la CCE, ou d'exonération de charges comme pour la prime transport.

* * *

Favoriser l'usage du vélo au quotidien, ce n'est pas uniquement venir en aide à une population urbaine déjà très bien desservie par les transports publics, c'est aussi offrir un éventail beaucoup plus large de solutions de mobilité à des populations qui n'ont parfois pas d'autres choix que d'utiliser la voiture.

Localement, les actions de terrain portées par les collectivités territoriales sont nombreuses, mais force est de constater que l'Etat n'a pas encore donné de signal fort pour encourager, à leurs côtés, un développement massif du vélo.

Des incitations économiques constitueraient ce signal et un levier d'actions qui pourrait être articulées dans un Plan national vélo pour le développement de son usage en France.

Etat des lieux

5% des Français utilisent de manière quotidienne leur vélo pour se déplacer.

33% des personnes interrogées déclarent faire régulièrement du vélo en semaine.

Après avoir connu un déclin dans les années 70, la pratique du vélo, comme mode de déplacement, connaît un nouvel essor depuis les années 2000, lié en partie à l'arrivée des vélos en libre-service qui ont favorisé un retour du vélo massif dans le paysage urbain.

Les collectivités territoriales ont encouragé ce développement du vélo par des politiques volontaristes et demandent au Gouvernement d'accompagner cette dynamique en s'engageant à leurs côtés.

Ces politiques locales combinent la réalisation d'infrastructures et le rééquilibrage de la voirie en faveur des modes actifs et des transports publics, la mise en œuvre de services vélo – stationnement, location, libre-service -, la promotion du vélo dans les écoles et auprès des habitants.

Quelques repères :

A Lyon, en 2007 les Vélov' mis en service en mai 2005, ont fait bondir la pratique du vélo (+80% en 2 ans). Entre 1995 et 2006, la pratique a augmenté de 400 % à Lyon et Villeurbanne.

A Paris, même phénomène avec le succès du Vélib : en juillet 2008, on observe 70% de croissance des déplacements à vélo par rapport au début de l'année 2007 (les Vélib' fonctionnent depuis juillet 2007). Et une augmentation des déplacements à vélo de 113% entre 2001 et 2008.

Rennes a enregistré 33% d'augmentation de l'usage du vélo entre 2000 et 2007, soit un passage de 12 à 16 déplacements à vélo/jour/100 habitants.

Lille a enregistré 50% d'augmentation de l'usage du vélo entre 1998 et 2006, soit un passage de 6 à 9 déplacements à vélo/jour/100 habitants.

Le mandat municipal 2001-2008 a connu un très fort développement du vélo, favorisé par l'essor du vélo en libre-service, nouveau service à la mobilité.

Le mandat 2008-2014 doit exploiter tous les atouts du vélo notamment dans son articulation avec les transports publics urbains et régionaux et le développement des itinéraires de loisirs et inter-cités.

Le potentiel de croissance de la pratique du vélo est très important : plus de 50% des déplacements font moins de 3 km. Or, sur cette distance, le vélo est le mode le plus rapide et le plus fiable en ville.

En zone périurbaine ou rurale, pour des populations qui résident loin de leur lieu de travail, le vélo peut être un des outils-clés du report modal de la voiture vers les transports publics. Il amplifie la zone de chalandise d'une station ou d'une gare permettant un rabattement à vélo dans un rayon de 5 km, offrant ainsi une véritable alternative à la voiture.

Les signes d'une évolution

Le cadre réglementaire évolue depuis dix ans pour une meilleure prise en compte des cyclistes et surtout depuis avril 2006 avec la démarche « Code de la rue » que le ministre des Transports a mise en place sur proposition du Club.

Un premier train de modifications du Code de la route a ainsi été adopté par décret le 31 juillet 2008 : généralisation des double-sens cyclables dans les zones 30 et les zones de rencontre, principe de prudence et création de la zone de rencontre.

Des expérimentations de nouvelles règles comme l'autorisation du « tourne-à-droite » au feu sont également en cours dans les Communautés urbaines de Strasbourg et de Bordeaux.

Mais on ne peut pas encore identifier dans notre pays **une véritable stratégie nationale** pour le développement de la pratique du vélo. L'adoption d'un Plan national vélo à l'instar de nos voisins européens demeure une promesse du Gouvernement, cinq ans après la remise du rapport parlementaire sur le développement du vélo au Premier Ministre en mars 2004.

Incitations économiques à l'usage du vélo Quelques exemples étrangers

Belgique

Indemnité kilométrique vélo depuis 1999 : les employés peuvent recevoir une indemnité vélo (plafonnée à 0,20 euros/km) de leur employeur, exonérée d'impôt pour l'entreprise et pour l'employé.

Grande-Bretagne

Le plan « Green Transport Plan », initié par le gouvernement britannique en 1999, permet à l'employeur de faire bénéficier son employé d'une bicyclette en prêt, ainsi que de vêtements de sécurité pour se rendre sur son lieu de travail, par une modique retenue sur salaire. A la fin de la durée du prêt, l'employeur et/ou l'employé peuvent acheter le vélo à un tarif très préférentiel. L'employeur bénéficie par ailleurs d'une exonération de la TVA sur le prêt ainsi que d'une exonération du paiement de la « National Insurance Contribution » sur le salaire de l'employé, dédié au prêt du vélo. Les conditions : l'employeur paye la « PAYE » (impôt sur le revenu), et certains niveaux de ressources sont nécessaires pour le salarié.

Irlande

Depuis 2009, les employeurs peuvent acheter un vélo à leur employé et obtenir des abattements de charges dans le cadre du « Bike scheme ».

Israël

Une proposition de loi pour encourager les citoyens à faire du vélo, incluant des mesures économiques incitatives, a été proposée à la Knesset en mai 2008.

Italie, le « incentivi di Stato alle biciclette »

Depuis début 2009, le ministère de l'Environnement, de la protection du territoire et de la mer propose aux Italiens de leur rembourser 30% de l'achat de leur vélo (VAE compris).

Le dispositif : l'utilisateur achète son vélo avec une remise de 30%, le Gouvernement compense le manque à gagner au vendeur du vélo. L'action est menée en partenariat avec la Chambre syndicale des constructeurs de cycles. C'est semble-t-il un grand succès. Cependant, la mesure ne concerne que certains modèles à concurrence de 700 euros et 1300 euros pour un VAE. Elle n'a pas le même impact partout - plus d'écho dans le nord, que dans le sud -, ne fonctionne que pour des vendeurs qui ont un compte chez Unicredit.

A noter que le dispositif concerne aussi les cyclomoteurs électriques avec restitution du vieux cyclomoteur mais, à la surprise générale, 80 à 90% des acheteurs se sont portés sur le vélo. Les constructeurs italiens estiment que la mesure a permis de recruter 200 000 nouveaux usagers du vélo, soit une augmentation de 10%. Le budget total est de 10 millions d'euros. Les villes italiennes suivent l'exemple : depuis le 15 juin dans la ville toscane de Grosseto (80 000 habitants), la municipalité rembourse 30% de l'achat d'un vélo (jusqu'à 100 euros).

Pays-Bas

Les premières mesures datent des années 80, 90. Quelques exemples :

- acheter un vélo par le biais d'un employeur est exonéré de taxe,
- les employeurs offrent un vélo à leurs employés tous les deux ans,
- les kilomètres parcourus à vélo donnent droit à des lots sur le modèle des miles aériens.

De plus les Néerlandais font école : en 2008, ils ont lancé un programme (fonds UE) pour aider la Bulgarie à trouver des solutions pour inciter les habitants de Sofia à prendre le vélo.

USA

En 2008, le « Bicycle commuter act » a été approuvé par le Congrès dans le cadre des mesures législatives prises sur les énergies renouvelables. Entré en vigueur le 1^{er} janvier 2009, il incite les employeurs à construire des parkings à vélos, des douches, des pistes cyclables et en leur proposant de déduire de leur revenu imposable jusqu'à 20 \$ par mois et par employé.

Ville de Vienne (Autriche)

Il existe, depuis l'été 2009, une « prime au recyclage des vélos » : l'acheteur qui peut justifier l'achat d'un nouveau vélo d'un montant d'au moins 140 euros peut recevoir 70 euros.