

Urgence vélo : plus le temps de gâcher les bonnes idées par absence de moyens



Présidente de la COP 21, la France doit prendre la mesure de la solution vélo.

Dans le contexte actuel de multiples crises et amorces de transitions : énergétique, environnementale, mais aussi économique et sociale, développer le vélo aurait bien des atouts. Sobre en énergie et n'émettant aucune particule, le vélo combattrait efficacement l'épidémie de sédentarité. Accessible et simple, il réduirait les inégalités face à la mobilité quotidienne. Convivial et ouvert, il favoriserait l'attractivité de nos territoires. Économe en matières premières, il permettrait de réduire les importations (notamment de produits pétroliers) et de créer des emplois locaux. Bon marché, il démultiplierait l'efficacité des transports en commun en périphérie et contribuerait à les désengorger en ville dense.

Partageant cette analyse sur la pertinence et l'aspect transversal du vélo, le gouvernement a lancé, en mars 2014, le "PAMA", Plan d'Actions en faveur des Mobilités Actives. Les très bonnes idées n'y manquent pas : le plan annonce une trentaine de mesures pertinentes à adopter, dont certaines uniques au monde. Mais être en avance sur certaines idées n'est pas toujours répercuté dans les actes. Par ailleurs, les orientations des ordonnances issues de la loi Macron tendent à supprimer l'obligation de qualification pour les réparateurs de cycle, une mesure allant potentiellement à l'encontre de la sécurité des usagers, au moment de l'explosion attendue du marché du Vélo à Assistance Électrique.

La Loi de Transition Énergétique, adoptée le 13 août, a franchi un pas important en créant une "indemnité kilométrique vélo" (IKV) pour les salariés se rendant au travail, mettant ainsi fin à une discrimination du vélo vis-à-vis des autres modes de transports. Cette mesure pourrait contribuer à doubler le nombre de cyclistes si son montant était fixé à un niveau suffisamment incitatif, comme l'a montré l'expérimentation menée par l'ADEME.

Coup de théâtre. Si le site du ministère continue de parler de 35 € par mois, un amendement adopté le 1^{er} décembre en limite le montant exonéré d'impôt sur le revenu à 200 € par an et précise son caractère facultatif, resté ambigu jusque là. Ainsi, le cycliste qui dépasse les 800 kilomètres dans l'année, soit à peine 2 km aller et 2 km retour sur 10 mois, verra une partie de son indemnité imposée.

Plus grave encore, l'exonération de charges sociales pour l'employeur se limite également aux 200 premiers euros. En conséquence, au delà de 800 km par an, le coût kilométrique pour l'employeur passe de 25 centimes à environ 38 centimes. Le dispositif devient donc à la fois plus cher pour l'entreprise, moins attractif pour elle, moins intéressant pour le salarié... et facultatif. L'Etat, qui compte pourtant sur la "responsabilité sociale et environnementale des entreprises", ne pourra même pas donner le bon exemple puisqu'un employeur public ne peut verser d'indemnité facultative.

Nous nous indignons de ce revirement en pleine COP21, alors que le transport est, en France, à l'origine de 27% des émissions de GES. Il est symptomatique de la politique vélo française : on a de bonnes idées, mais on ne se donne pas les moyens de réellement les mettre en place.

Heureusement, la loi n'a toujours pas été votée de manière définitive. Nous comptons sur les sénateurs pour déposer un amendement et soutenir le rétablissement de la mesure dans sa forme pertinente :

Amendement 1 : caractère obligatoire de l'indemnité kilométrique vélo pour les entreprises et les employeurs du service public ;

Amendement 2 : plafond de défiscalisation et d'exonération de charges sociales correspondant à une pratique réaliste (par exemple de $2 \times 5 = 10$ km par jour, soit 500 euros par an).

Nous rappelons que doubler le nombre de déplacements à vélo pourrait contribuer à une réduction considérable des dépenses de santé, la pratique actuelle représentant déjà une économie de 6 milliards d'euros par an, liée aux non-dépenses de santé des cyclistes. S'y ajoute d'autres externalités positives (réduction de la pollution atmosphérique et sonore, des émissions de gaz à effet de serre, usure moindre des infrastructures, développement local).

Nous demandons à toute structure, association, fédération, entreprise de nous témoigner de leur soutien en rejoignant l'Inter Koalition Vélo (IKV). Nous dévoilerons tous ensemble, mercredi 16 décembre, nos propositions pour une politique modes actifs efficace, en vue du lancement du PAMA2.

Nous demandons également à tous les Français de continuer à signer massivement la pétition pour la mise en place d'une IKV :

https://secure.avaaz.org/fr/petition/Francois_Hollande_Nous_voulons_une_indemnite_kilometrique_velo_de_025_eurokm/?fpla

Nous sommes convaincus que la France ne manque pas d'atouts pour développer le vélo : longue histoire de l'industrie du vélo, innovation sociale avec le réseau des ateliers de recyclage et d'auto-réparation, richesse du monde associatif, récentes innovations en terme de code de la route, institutions nationales très compétentes : CEREMA et CIDUV (coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo), potentiel de l'IKV et des Plans de mobilité, développement exponentiel de l'apprentissage du vélo, potentiels quotidien, touristique, loisir et sportif exceptionnels, gisement considérable d'emploi local, qualité de nos constructeurs nationaux et compétence de nos réparateurs.

Il est l'heure de prendre le vélo au sérieux, la France mérite des solutions simples et efficaces : le retour sur investissement est incroyable, mais encore faut-il réellement investir pour bénéficier de l'effet de levier !

Tous à vélo !