

Indemnité kilométrique vélo (IKV) : elle arrive enfin, mais avec une portée limitée !



Longtemps attendu, le décret fixant les conditions de versement d'une indemnité kilométrique vélo vient de paraître : mesure encourageante mais très encadrée !

Dans le contexte actuel de multiples crises : énergétique, environnementale, mais aussi économique et sociale, développer le vélo rapidement et ambitieusement aurait bien des atouts. Sobre en énergie et n'émettant aucune pollution, le vélo combattrait efficacement l'épidémie de sédentarité, participant à combler les déficits de sécurité sociale. 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.

Une mesure très attendue, qui a prouvé son efficacité

En 2014, l'expérimentation d'une Indemnité Kilométrique vélo (IKV) pour les trajets domicile-travail sur un échantillon de dix mille salariés a permis de doubler en six mois le nombre de salariés cyclistes ⁽¹⁾. Introduite dans la Loi de Transition Énergétique, l'IKV est enfin applicable : un décret publié le 12 février en fixe le montant et les conditions d'application.

Si son montant est correct, 25 centimes par km parcouru, son impact reste considérablement réduit, le décret ajoutant de nouvelles conditions restrictives à celles déjà imposées dans la Loi de finances rectificative adoptée en décembre ⁽²⁾.

Trop de conditions et de contraintes :

- l'IKV est facultative et limitée aux seules entreprises privées,
- l'IKV est exonérée de cotisations sociales (pour l'employeur) et d'imposition sur le revenu (pour le salarié) dans la limite d'un plafond annuel de 200 €,
- le cumul de l'IKV avec la prise en charge de l'abonnement aux transports en commun est limité au seul rabatement vers la station la plus proche.

200 € correspondent à 800 kilomètres par an, soit à une distance domicile-travail d'à peine 2 km sur une moyenne de 200 allers-retours dans l'année. Or, des distances de 4-5 km (15-20 minutes de pédalage) pour aller au travail à vélo sont courantes, encore plus avec la forte croissance du vélo à assistance électrique et le développement des itinéraires cyclables.

En plus du plafonnement kilométrique annuel, l'IKV est non cumulable avec un abonnement TC qui couvrirait un trajet similaire : à première vue logique, cette mesure est perverse. En effet, elle empêche l'indemnisation d'un rabatement à vélo vers un mode rapide (tramway, métro, RER) dès lors qu'un bus, même lent ou peu cadencé, couvre le même trajet, éliminant ainsi l'opportunité du choix du vélo en fonction des horaires, de la météo ou des perturbations de trafic...

La complémentarité vélo-transport en commun peut prendre diverses formes. Le salarié doit pouvoir choisir son mode de transport. Avoir ce choix est un argument qui peut convaincre bien des « autosolistes » de réduire l'usage de leur voiture, au profit d'un cocktail transport aux proportions variables.

Un effort, nous y étions presque ! Salariés, entreprises, malgré ses imperfections, adoptez massivement l'IKV. De leur côté, les signataires de cette tribune s'engagent à faire pression sur le plan d'actions mobilités actives numéro 2, en cours d'élaboration, pour rectifier le tir : rendre l'IKV obligatoire, cumulable, moins plafonnée et ouverte à tous, notamment aux fonctionnaires.

Tous à vélo !

CONTACT PRESSE :

Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB)

Contacts : Perrine Burner, chargée de communication : 03 88 75 71 90 / p.burner@fub.fr

Olivier Schneider, Président : 06 16 09 12 29 / o.schneider@fub.fr

SIGNATAIRES :

Agir pour l'environnement

Aguidon Plus

Altinnova

Association française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V)

Comité de Promotion du Vélo (CPV)

Cyclable

Cyclable Entreprises

European Cyclists' Fédération (ECF)

Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité (FAPM)

Fédération Française de CycloTourisme (FFCT)

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation du Cycle et du Motocycle (FNCRM)

Fédération Professionnelle des entreprises du Sport & des loisirs (FPS)

France Nature Environnement (FNE)

L'Heureux Cyclage

Moniteurs Cyclistes Français (MCF)

Mountain Bikers Foundation (MBF)

Réseau Action Climat France (RAC-F)

Respire

Rue de l'Avenir

Union Nationale de l'Industrie du Vélo (UNIVELO)

Notes :

(1) <http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/evaluation-mise-en-oeuvre-experimentale-indemnite-kilometrique-velo-synthese.pdf>

(2) Le 8 décembre dernier, une très large #InterKoalitionVélo avait refusé le rétopédalage du gouvernement, qui intervenait en pleine COP21, sur les engagements issus de la loi LTE en terme de promotion des déplacements quotidiens à vélo. Lire : <http://goo.gl/1XxT7Q>