



## Comment encourager l'usage du vélo ?

### Les mesures d'incitations économiques dans différents pays européens

**L**a loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 fixe les objectifs d'une politique de déplacements durables et encourage le développement de la pratique cycliste.

Comme mesure en faveur de la promotion du vélo, certains pays européens utilisent des leviers fiscaux et économiques, au sein d'une politique globale et cohérente de transports. L'efficacité de ces mesures dépend du contexte national dans lequel elles s'inscrivent au niveau économique et fiscal, ainsi que des politiques de transport et plus largement de la culture mobilité du pays. Toutefois, elles représentent à chaque fois un signal fort pour changer l'image du vélo, et ont un effet pédagogique sur la question des coûts des déplacements, permettant ainsi d'amorcer une dynamique en faveur de ce mode. Si des initiatives locales françaises ont déjà démontré l'intérêt de l'incitation économique pour changer les comportements, le plan national vélo dont s'est dotée la France début 2012 inscrit des mesures fiscales comme des pistes de progrès pour parvenir à l'objectif de 10% de taux d'usage du vélo dans les déplacements quotidiens à l'horizon 2020.



### QUE COMPARE-T-ON ?

L'usage du vélo est encore limité en France (2,7% de la mobilité quotidienne en moyenne<sup>1</sup>). Ce mode de déplacement individuel est pourtant économique, il ne pollue pas et il est bon pour la santé dans la mesure où il favorise la pratique quotidienne d'une activité sportive ; et ce, dans un contexte où se déplacer coûte cher à l'individu ainsi qu'à la collectivité.

En effet, le budget transport est actuellement le deuxième poste de dépenses des ménages quel que soit le pays d'Europe et la puissance publique peut investir jusqu'à 17% de son PIB dans le système de transport auquel il faut ajouter les nuisances de l'usage de la voiture telle que la congestion routière, estimée entre 2 et 3% du PIB au niveau européen<sup>2</sup>.

#### La pratique du vélo en France

- Les Français parcourent moins de 100 km par an, contre plus de 300 km pour les Belges et plus de 1000 km pour les Néerlandais.
- Le parc vélo français est dans la moyenne européenne : 1 vélo pour 2 à 3 personnes, à comparer à l'équipement des Pays-Bas : 1 vélo par personne.
- L'usage du vélo en France est essentiellement consacré aux loisirs et peu à la mobilité quotidienne.
- La France recense environ 22 000 km de voies cyclables en 2010 dont environ 15 000 km en urbain<sup>3</sup> à comparer aux 30 000 km d'aménagements cyclables néerlandais.

© J. Degen / MEDDTL

Certu 2012/81



<sup>(1)</sup> Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD) 2008

<sup>(2)</sup> INFRAS : IWW, octobre 2004, Les coûts externes des transports

<sup>(3)</sup> Grand Angle - Hors série n°6 - Spécial Économie du vélo (2009), ainsi que l'Atlas national des véloroutes et voies vertes - 2ème édition (2010)

D'autres pays européens ont une pratique cyclable plus développée. Les Pays-Bas affichent ainsi au niveau national une part modale du vélo dépassant 25 % (et pouvant aller jusqu'à 50 % dans certaines villes), ceci grâce à une politique cyclable globale et cohérente, jouant à la fois sur le développement de l'infrastructure, sur le stationnement, sur l'éducation à la pratique du vélo, la communication sur ses bienfaits et sur des incitations économiques.

Cette analyse propose un panorama européen des aides à l'utilisation du vélo mises en œuvre en Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Italie, Irlande, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suisse.

Appréhender les similitudes et les différences sur la variété des dispositifs étudiés permet d'identifier les enjeux et les pistes possibles de mise en œuvre pour une application sur le territoire français.



## SIMILITUDES ET POINTS COMMUNS

### Convergence vers trois mesures-phares

Les incitations économiques à l'usage du vélo dans les pays européens étudiés visent soit les individus, soit les entreprises.

Elles convergent vers trois mesures-phares :

- les aides à l'achat et à l'entretien d'un vélo ;
- les aides à l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail ;
- les aides à l'usage du vélo dans le cadre des déplacements professionnels.

### Aides à l'achat et à l'entretien d'un vélo

#### Achat de vélo à coût réduit via l'employeur

Depuis 1995, aux **PAYS-BAS**, tout employé peut acheter sa bicyclette puis apporter la facture à son employeur pour que son montant soit déduit du revenu sur lequel il est imposé. Cette déduction est actuellement plafonnée à 749 euros sur trois ans. Selon la tranche d'imposition du salarié, cette défiscalisation peut représenter une économie allant jusqu'à 50 % du coût d'achat. L'employeur a, quant à lui, intérêt à mettre en place le système car il paiera ainsi moins de charges fiscales et sociales sur le salaire de son employé. Cette pratique répandue pourrait expliquer l'importante pénétration du vélo à assistance électrique (VAE) aux Pays-Bas à partir des années 2000, qui représentent plus de 12 % des ventes actuelles.

Dans le même ordre d'idée, le programme *Cycle to work* mis en place en 1999 au **ROYAUME-UNI** et le programme *Bike to work* opérationnel en **IRLANDE** depuis 2009 permettent aussi aux employés d'acheter des vélos et équipements de sécurité à un coût réduit via leur employeur. Ce dernier peut fournir un vélo à son employé contre une réduction de salaire correspondant au prix d'achat du vélo. Cette diminution de salaire est étalée sur une période maximale de 12 mois en Irlande et sur une période qui peut être supérieure au Royaume-Uni. L'employé est propriétaire du vélo en Irlande alors qu'au Royaume-Uni il appartient à l'employeur qui peut proposer in fine à son employé de le racheter à un prix qu'il définit.

C'est aux employeurs de choisir ou non de mettre en place le système. L'employeur est exempté de taxes sur les salaires et de charges sociales pour le montant correspondant à la diminution de salaire. L'employé paie moins d'impôt sur le revenu et moins de cotisations salariales du fait de la réduction de son salaire brut. Cet avantage fiscal permet de baisser le coût d'achat d'un équipement cyclable et ce jusqu'à 50 %. En Irlande, l'achat du vélo et des accessoires est limité à 1000 € par salarié, et à une fois tous les 5 ans. Le programme *Cycle to work* serait à l'origine d'une augmentation des ventes de vélos de l'ordre de 20 % entre juin 2008 et juin 2009. Ce n'est pas négligeable, même si le taux d'équipement en vélos reste faible en Irlande et au Royaume-Uni. Par ailleurs, une analyse de février 2011<sup>1</sup> montre que 61 % des personnes interrogées et participant au programme *Cycle to Work* n'utilisaient pas le vélo pour leur trajet domicile-travail avant. Et 73 % considèrent que c'est le bénéfice financier qui les a motivés à changer.

#### Subventions pour l'achat de vélos

En **ITALIE**, deux programmes gouvernementaux d'incitation à l'achat et à l'utilisation de vélos, de vélos à assistance électrique et de cyclomoteurs peu émetteurs de gaz à effet de serre (GES) ont été mis en œuvre en 2009, en partenariat avec les constructeurs de cycles.

Le premier programme octroyait aux acheteurs de bicyclettes neuves une subvention correspondant à 30 % de leur prix, le rabais ne pouvant dépasser 700 euros. Le fond de 8,75 millions d'euros prévu pour ce programme a été utilisé en trois semaines. Le deuxième programme permettait à tout citoyen d'acquérir une bicyclette neuve avec une réduction de 30 % sur le prix d'achat, le rabais ne pouvant dépasser 200 euros (450 € dans le cas d'un VAE). Les 7,7 millions d'euros affectés aux bicyclettes et VAE (sur un fond total pour ce programme de 12,8 millions) ont été consommés en quatre jours. La prise en charge par le gouvernement des rabais consentis se faisait en temps réel, via un site Internet dédié. Dans les deux cas, l'opération s'est arrêtée à l'épuisement des fonds.

(1) « Behaviour Impact Analysis », Cycle to Work Alliance, février 2011 avec un panel de 44 599 employés et 1 233 employeurs impliqués dans le programme Cycle to Work.

### Taux de TVA réduit sur l'entretien des bicyclettes

Parmi les pays étudiés, les **PAYS-BAS** et la **BELGIQUE** sont les seuls à avoir mis en place un taux de TVA réduit sur l'entretien des bicyclettes. Ce taux s'élève à 6 %.

## Aide à l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail

### Paiement d'une indemnité kilométrique vélo par l'employeur pour les déplacements domicile-travail

Depuis 1997, en **BELGIQUE**, les employeurs sont incités à rembourser à leurs salariés les frais liés à l'utilisation régulière du vélo pour se rendre au travail. Cette mesure est obligatoire dans le secteur public et optionnelle dans le secteur privé. Elle est combinable avec l'utilisation de transports en commun. L'indemnité correspondant à ce remboursement, fixée par l'employeur, est désormais exonérée d'impôt sur le revenu pour les employés et de charges sociales pour les employeurs dans la limite de 0,21 €/km. Dans le secteur public, le salarié doit déclarer à son employeur le parcours qu'il emprunte pour le trajet domicile-travail, et présenter le calcul détaillé des kilomètres parcourus. Il fait ensuite une déclaration sur l'honneur tous les mois quant aux kilomètres réellement effectués. 48 % des entreprises qui ont participé en 2008 à l'enquête nationale belge sur les déplacements domicile-travail<sup>4</sup> déclarent avoir mis en place cette indemnisation, ce qui aurait porté de 7 à 10 % la proportion des employés venant au travail à vélo.

Les **PAYS-BAS** avaient déjà mis en place cette indemnité kilométrique vélo en 1995. Elle est aujourd'hui de 0,19 €/km et le salarié doit, pour la percevoir, utiliser son vélo au moins 8 fois sur 10 pour aller au travail sur tout ou partie de la distance (prise en compte des déplacements intermodaux train-vélo par exemple).

### Possibilité de déclarer aux frais réels les déplacements domicile-travail à vélo

En **BELGIQUE**, depuis 2002, dans le cadre du calcul de l'impôt sur le revenu, les contribuables peuvent déduire de leur revenu imposable les frais réels de leurs déplacements domicile-travail effectués à vélo. Le barème kilométrique actuel de 0,21 €/km est plus important que celui utilisé pour la voiture particulière. Dans le cas où le déplacement domicile-travail nécessite l'utilisation de plusieurs modes, le contribuable a la possibilité de combiner les forfaits kilométriques correspondant à chaque mode, au prorata des kilomètres parcourus.

En **SUISSE**, tout contribuable peut déduire de sa déclaration de revenus les frais de déplacements domicile-travail dans la limite de ce qu'il aurait dépensé en utilisant les transports publics. S'il n'existe pas de transports publics ou si l'on ne peut raisonnablement exiger du contribuable qu'il les utilise (travail en horaires décalés par exemple), ce dernier, s'il se déplace à vélo, peut déduire des frais forfaitaires s'élevant à 700 CHF par an (soit environ 580 euros/an<sup>5</sup>).

### Exonération fiscale pour l'usage d'un vélo de fonction

Aux **PAYS-BAS**, l'utilisation d'un vélo de fonction pour les déplacements domicile-travail n'est pas considérée comme un avantage en nature dans le cadre de la déclaration sur l'impôt sur le revenu. Par ailleurs, l'employeur qui achète une bicyclette de société pour la mettre à disposition de ses salariés peut déduire le montant de cet achat de ses bénéfices, dans la limite d'un plafond de 749 euros. Les salariés seront, quant à eux, imposés sur 10 % du montant de ce vélo.

En **BELGIQUE**, l'utilisation d'un vélo de fonction pour les déplacements domicile-travail n'est pas non plus considérée comme un avantage en nature et donne donc lieu à une exonération fiscale cumulable avec l'indemnité kilométrique prévue par ailleurs.



Stationnement vélos en entreprise



Regonfler facilement son vélo



Emplacements réservés

(4) Enquête obligatoire réalisée par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports (SPF). 3 800 employeurs et un peu plus de 1 400 000 employés enquêtés en 2008, soit environ 1/3 de l'ensemble des travailleurs belges,

(5) Taux de conversion en vigueur au 12/03/2012

Au **ROYAUME-UNI**, le prêt de vélos par les employeurs à leurs employés est l'autre possibilité prévue dans le cadre du programme gouvernemental *Cycle to work*. Ce prêt n'est pas considéré comme un avantage en nature et n'est donc pas soumis à impôt sur le revenu.

Le programme **IRLANDAIS** *Bike to Work* prévoit une disposition similaire, limitée à 1 000 euros, avec une exemption fiscale une fois tous les cinq ans par salarié.

### L'expérimentation du « Budget Mobilité » aux Pays-Bas

Dans ce dispositif, les employés reçoivent un budget fixe pour leurs déplacements domicile-travail. Ils s'acquittent de tous les frais liés à leurs déplacements effectifs : frais de voiture, frais de parking dans l'entreprise, abonnements TC... La somme qui reste après déduction de ces frais est un revenu supplémentaire pour l'employé. Un employé qui utilise la bicyclette bénéficie donc d'un avantage financier substantiel.

### Gratification en fonction du nombre de kilomètres parcourus

Aux **PAYS-BAS**, le système *Trappers* consiste à offrir des cadeaux aux salariés qui viennent à vélo au travail. Pour les 30 entreprises actuellement engagées et leurs 4 500 salariés, chaque fois que le salarié arrive au travail à vélo, il reçoit un certain nombre de points en fonction des kilomètres parcourus, mesurés grâce à un émetteur fixé sur le vélo. Grâce à ces points, l'employé peut ensuite acheter des produits et des sorties dans le *Trappershop* sur Internet, sur le modèle des miles aériens.

### Aides financières aux entreprises pour le développement de l'usage du vélo

Les **PAYS-BAS** ont été les premiers à mettre en place ce type de mesure, dès 1995, dans un cadre global d'aides fiscales à l'usage de la bicyclette.

Au **ROYAUME-UNI**, beaucoup de collectivités locales accordent des subventions pour la mise en place d'équipements favorisant l'usage du vélo. À Londres par exemple, dans le cadre du programme *Take a stand* mis en place par *Transport For London*, les entreprises peuvent obtenir gratuitement des râteliers à vélos ainsi que des financements pour les installations liées à l'usage du vélo (douches, vestiaires...). Elles peuvent aussi acheter des vélos de service à prix négocié. De façon plus anecdotique, on notera l'exemption de taxes sur les repas et rafraîchissements servis lors des journées *Cycle to Work* organisées par les entreprises pour la promotion du vélo au Royaume-Uni.

En **BELGIQUE**, les frais engagés par les employeurs pour réaliser des équipements facilitant l'usage du vélo (abris pour le stockage, vestiaires, douches, acquisition, entretien et réparation de vélos d'entreprise...) sont déductibles fiscalement à hauteur de 120 %.

Depuis 2004, le gouvernement **AUTRICHIEN** attribue aux entreprises et collectivités une aide financière si elles s'équipent d'une flotte de vélos à assistance électrique. Le taux d'aide est de 30 % pour le secteur privé et de 50 % pour le public, avec un plafond maximal de 200€ d'aide à l'achat pour un VAE et 400€ si la condition de recharge en « électricité verte »<sup>6</sup> est remplie.



Des services à l'usage du vélo se développent



Les autoroutes cyclables aux Pays-Bas

(6) Non produite via des centrales à énergie fossiles

## Aide à l'usage du vélo dans le cadre des déplacements professionnels

### Indemnité kilométrique pour les déplacements professionnels effectués avec vélo personnel

Au **ROYAUME-UNI**, les employeurs peuvent verser à leurs salariés une indemnité kilométrique non taxée jusqu'à 20 p/mile (soit environ 0,24 €/km<sup>2</sup>) pour l'usage d'un vélo personnel dans le cadre des déplacements professionnels. Si aucune indemnité n'est versée ou si l'indemnité versée est inférieure à 20 p/mile, l'employé peut déduire la différence de ses impôts.

En **BELGIQUE**, le versement d'une indemnité kilométrique pour les déplacements professionnels effectués avec vélo personnel est obligatoire dans le secteur public.

En **AUTRICHE**, l'employeur peut compenser les frais engagés par ses employés pour l'utilisation d'un «véhicule» personnel à des fins professionnelles. La mesure est obligatoire dans le secteur public. Le barème dépend du mode. En 2010 il s'établissait à :

- voiture: 0,42€/km (en tant que conducteur) et 0,05€/km (en tant que passager);
- marche ou vélo: 0,24€/ km (pour moins de 5 km) et 0,47€/km au-delà.

Des propositions d'évolution sont à l'étude afin de diminuer le taux accordé aux automobilistes conducteurs et de permettre aux vélos et piétons de bénéficier de 0,47€/km dès le premier kilomètre parcouru.



## DIFFÉRENCES ET PARTICULARITÉS

### Des politiques nationales encore hétérogènes

## L'efficacité des mesures mises en œuvre dépend de l'histoire, de la culture et de la politique du pays en matière de mobilité vélo

### L'exemple de la politique vélo des Pays-Bas

À la fin des années 90, il y avait déjà 17 000 km d'aménagements pour la pratique du vélo aux **PAYS-BAS**. On en compte 30 000 km actuellement pour un pays 16 fois plus petit et 4 fois moins peuplé que la France. Leur niveau d'équipement permet aux Néerlandais de pratiquer le vélo pour tout motif de déplacement et d'apprendre à leurs enfants à pédaler en toute sécurité dès leur plus jeune âge.

Cette forte utilisation du vélo (10 fois plus de km parcourus par les Hollandais que par les Français par an) en rend l'usage très visible et permet une cohabitation plus aisée et plus sûre entre voiture et vélo. Elle donne une légitimité directe aux investissements vélo et suscite un soutien permanent aux politiques cyclables. Cette politique décentralisée bénéficie de budgets importants pouvant

aller jusqu'à 26 €/hab/an, comme à Amsterdam. Les principales mesures portent ainsi sur l'aménagement de réseaux cyclables et d'aires de stationnement de qualité, le renforcement de la sécurité routière des cyclistes mais aussi la lutte contre le vol de vélos, l'éducation et l'information.

Pour les déplacements domicile-travail, la promotion du vélo met l'accent sur les problèmes de circulation et d'accessibilité, dans un contexte d'espace public contraint posant entre autres des problèmes de stationnement. La loi impose en outre que les entreprises limitent les émissions de GES liées aux déplacements vers et depuis leurs locaux, notamment en facilitant l'utilisation de la bicyclette. Enfin, l'amélioration de la santé reste un argument majeur pour développer l'usage du vélo depuis et vers le lieu de travail.

### Des incitations économiques existent aussi en faveur de l'autopartage et du covoiturage

Pour l'**autopartage**, ces incitations sont majoritairement des aides directes aux opérateurs notamment des aides financières des pouvoirs publics au démarrage des sociétés de service d'autopartage. On peut trouver aussi des aides indirectes des collectivités par la mise à disposition gratuite des places de stationnement et/ou d'espaces publicitaires pour ces services. Enfin, des initiatives existent au niveau local, notamment en Belgique et en Suisse, et au niveau national, comme en Italie par exemple, pour subventionner l'adhésion des particuliers aux systèmes d'autopartage pendant une durée donnée contre l'abandon d'un véhicule (pour les plus polluants en Italie). En ce qui concerne le **covoiturage**, les aides économiques pour développer ce mode existent principalement en Belgique et aux Pays-Bas. Il s'agit de la possibilité de déduire de manière forfaitaire, des frais de déplacements domicile-travail, les frais engagés pour du covoiturage avec son véhicule privé dans certaines conditions. L'autre type d'incitation réside dans le fait que l'utilisation d'un véhicule de service pour du covoiturage n'est pas considérée comme un avantage en nature.

(7) Taux de convection en vigueur au 12/03/2012

## Ces mesures s'inscrivent dans la stratégie de déplacements durables propre à chaque pays

Les **PAYS-BAS** ont conservé une forte tradition d'usage du vélo axant leur politique alternative à l'usage de la voiture sur ce mode de déplacement. Ainsi le vélo est le deuxième mode de déplacements après la voiture pour les villes néerlandaises avec une part modale du vélo dépassant les 25%.

La **FRANCE** a, quant à elle, fait le choix de développer l'usage des transports collectifs urbains depuis les années 70, en dotant notamment les autorités organisatrices de transports urbains d'une ressource affectée au développement et au fonctionnement de cette offre. Cet usage s'accompagne d'une pratique de la marche en urbain qui est restée bien plus présente en France qu'aux Pays-Bas. Deuxième mode de déplacement, la marche a une part modale de près de 30%

en moyenne sur les Enquêtes Ménages Déplacements françaises de ces dernières années.

Les parts modales voiture étant équivalentes entre la France et les Pays-Bas, la différence réside dans l'appétence à utiliser, dans un cas, le vélo, et dans l'autre, la marche et les transports en commun.

Plus globalement, les politiques de mobilité sont complexes et se construisent dans la durée aussi en lien avec l'urbanisme. Ainsi, la **SUISSE** a développé une politique intégrée urbanisme-transport permettant une densité suffisante pour certains systèmes de transport tels que le train avec des services en gare associés tels que l'autopartage.

## Selon les contextes économiques, les stratégies industrielles nationales favorisent l'usage de l'automobile ou celui du cycle

Les mesures économiques d'incitation et plus largement la politique menée en matière de vélo s'inscrivent dans le contexte économique des pays étudiés et notamment par rapport aux situations respectives de l'industrie automobile et de l'industrie du cycle. Quelques exemples...

L'**ALLEMAGNE** et la **FRANCE** ont une industrie automobile importante sur le plan économique et de l'emploi. Ces pays ont ainsi plutôt mis en place des mesures de soutien de ce secteur.

À l'inverse, en **ITALIE**, l'aide gouvernementale pour l'achat de vélos est sans doute liée au fait que l'industrie italienne de la bicyclette est l'une des seules en Europe à produire plus de vélos que les italiens n'en achètent (en 2008, 65 % de la production italienne de cycle était destinée à l'export).

Le **DANEMARK**, lui, n'a pas d'industrie automobile. Il utilise la fiscalité<sup>8</sup> pour limiter l'importation de voitures,

via une forte taxe d'enregistrement, et pour limiter leur circulation, via la mise en oeuvre d'une taxe semestrielle. Il a toutefois l'intention de se positionner dans le domaine des véhicules électriques en devenant un véritable laboratoire pour ce secteur à hautes technologies associées. Ainsi, en support à cette activité, les voitures électriques bénéficient d'une fiscalité avantageuse.

L'**AUTRICHE**, qui n'est connue ni pour son industrie automobile ni pour son industrie du cycle, encourage l'arrivée de nouveaux « métiers verts » pour la création de nouveaux emplois.

Les différents pays adoptent donc des stratégies qui peuvent être très différentes, en cherchant soit à inciter à la pratique du vélo par des aides économiques et fiscales, soit à limiter l'usage de la voiture par le biais de la fiscalité, soit à soutenir fiscalement le secteur automobile.



Parcs à vélos aux dimensions des parcs à voitures



L'usage du vélo au quotidien

(8) La valeur d'achat d'un véhicule au Danemark peut doubler voire tripler, avec la taxe d'enregistrement d'un véhicule neuf qui s'élève à 105 % des 10 600 premiers euros puis à 180% sur le reste du prix.

## Des contextes sociaux et fiscaux propres qui valorisent ou non l'utilisation de la voiture

Selon la culture fiscale du pays, les mesures de soutien à la pratique du vélo sont plus ou moins faciles à mettre en oeuvre.

En **ALLEMAGNE**, le principe d'équité des contribuables prévaut et limite donc la mise en place de mesures fiscales de soutien à la pratique du vélo. La déclaration aux frais réels dans le cadre de l'impôt sur le revenu se fait ainsi en fonction de la distance domicile-travail indépendamment du mode de déplacement utilisé.

En **BELGIQUE** tout comme en France, le système fiscal permet aussi la déclaration aux frais réels.

En **FRANCE**, le barème est défini pour les déplacements domicile-travail effectués en voiture en fonction de la puissance fiscale du véhicule et de la distance parcourue. En **BELGIQUE**, les barèmes sont établis de manière à favoriser l'utilisation du vélo avec un forfait kilométrique lors du calcul des frais réels de l'impôt sur le revenu plus avantageux que celui de la voiture. L'indemnité vélo n'est, par ailleurs, pas taxée.

On notera en outre que cette indemnité vélo belge a pu être mise en place dans un contexte de négociations salariales paritaire et flexible qui n'existe pas dans tous les pays.

## Les méthodes d'évaluation ne valorisent pas de manière identique les efforts faits pour développer l'usage du vélo

Les pratiques d'évaluation orientent fortement les choix en matière de développement des infrastructures de transport. Ainsi, selon qu'elles intègrent ou non un volet mobilité-santé, elles favorisent plus ou moins les mesures prises pour développer l'usage du vélo.

Au **ROYAUME-UNI**, les calculs du taux de retour sur investissement pour les projets d'infrastructure prennent en compte le bénéfice santé lié à une pratique régulière du vélo et renforcent la légitimité de certains projets

d'aménagements cyclables. L'outil HEAT<sup>9</sup>, développé par l'Organisation Mondiale de la Santé, permet cela. Son déploiement est porté dans le cadre du programme programme pan-européen « Transport, Health and Environment » (THE PEP). L'une des préoccupations majeures de ce programme est précisément la meilleure prise en compte de ce lien mobilité-santé. La France participe activement à ce programme.



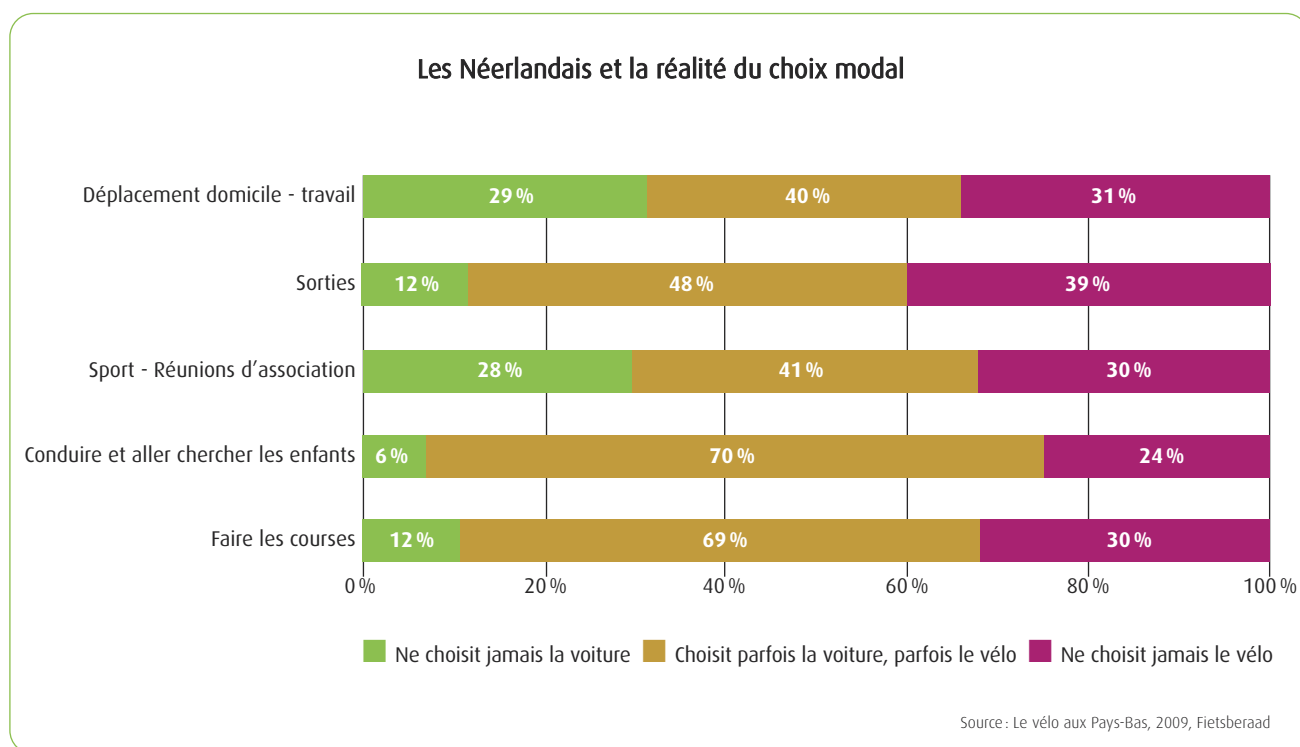
Le vélo pliant en pratique

(9) Health Economic Assessment Tool ([www.heatwalkingcycling.org](http://www.heatwalkingcycling.org))

## Les situations de choix réel du mode de déplacement varient notablement d'un pays à l'autre

En 2007, en **FRANCE**, un ménage sur cinq seulement était sans voiture alors qu'un ménage sur deux ne possédait pas de bicyclette d'adulte<sup>10</sup>. Par ailleurs, l'offre de voies cyclables est encore à développer en France. Les non pratiquants considèrent enfin ce mode de transport comme « dangereux ». Avec une part modale de moins de 3 % pour le vélo, et alors que la moitié des déplacements font moins de 3 kilomètres et se prêteraient donc à la pratique des modes actifs, le choix de se déplacer à vélo en France reste ainsi un choix marginal.

À l'inverse, aux **PAYS-BAS**, avec plus d'un vélo en moyenne par habitant, des équipements nombreux et de qualité, une image positive et une pratique du vélo dès le plus jeune âge, les Néerlandais peuvent recourir à la voiture ou au vélo de manière rationnelle, en fonction des domaines de pertinence des deux modes, sans faire de choix absolu entre l'un et l'autre.



Être en situation de choix entre le vélo ou la voiture selon les jours de la semaine est une réalité aux Pays-Bas pour les déplacements de moins de 7,5 km. Les Néerlandais choisissent soit la voiture, soit le vélo dans 40 % à 70 % des cas.

(10) Un tiers seulement de ces bicyclettes étaient des vélos utilitaires.





## ET EN FRANCE ?

### Quels enseignements tirer de cette comparaison ?

#### Quelques premières initiatives en France

Alors que la France a mis en place progressivement des incitations financières à l'usage des transports collectifs, elle a peu développé de telles mesures en faveur du vélo. Mais les choses commencent à évoluer.

##### Aide à l'achat de vélos

Plusieurs collectivités ont mis en place des aides à l'achat de vélos, et elles sont de plus en plus nombreuses. Ces campagnes promotionnelles s'inscrivent souvent dans une durée limitée. Chambéry Métropole a ainsi mis en place en 2009 et reconduit depuis un « chèque d'aide à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique ou d'un scooter électrique ». Cette aide est réservée aux personnes majeures domiciliées sur le territoire de l'agglomération, sous condition de ressources. Chaque personne bénéficiant de ce chèque se voit rembourser immédiatement 150 € sur l'achat de son deux roues électrique, dans la limite de 25 % du coût, chez un des 18 vélocistes partenaires de l'opération.

Cette aide à l'achat a été utilisée quasiment entièrement pour de l'équipement vélo et non pour des scooters. Sur le même modèle, la mairie de Paris prend en charge depuis novembre 2009 une partie (25 %) du coût d'acquisition des VAE, dans la limite de 400 euros. D'autres territoires ont fait le choix de l'aide à l'achat de vélos pliants. D'autres encore conditionnent leur offre à l'abonnement annuel TER domicile-travail ou la réservent aux étudiants et apprentis (Pays de la Loire).

##### Aide à l'usage du vélo

Sur le modèle des miles aériens, des initiatives privées se développent pour motiver le changement modal. En offrant des « point-cadeaux », ces systèmes valorisent les personnes qui utilisent les modes alternatifs à la voiture particulière.

##### Dispositions fiscales et exemptions de charges sociales en faveur du vélo

Peu à peu, la réglementation française intègre des dispositions visant à favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle par l'exonération fiscale et/ou de charges sociales des frais de transport. Les indemnités de bicyclette et de vélomoteur pour les trajets domicile-travail que peuvent donner les employeurs sont ainsi exonérées de cotisations sociales depuis 2003<sup>11</sup>. Ces

indemnités, quand elles existent, ne sont toutefois pas exonérées de l'impôt sur le revenu pour les salariés qui en bénéficient. En outre, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009<sup>12</sup>, les employeurs sont tenus de rembourser la moitié du coût des abonnements aux services publics de location de vélos utilisés pour les déplacements domicile-travail. Cette initiative se distingue dans le panorama européen.

Le régime fiscal et social français reste toutefois avantageux pour les automobilistes. L'utilisation d'un véhicule de fonction pour des déplacements domicile-travail ainsi que le stationnement sur le lieu de travail ne sont pas toujours considérés comme un avantage en nature. La possible prise en charge par un employeur des frais de carburant ou d'alimentation de véhicule électrique pour les déplacements domicile-travail de ses salariés<sup>13</sup> n'est assujettie à aucune cotisation ni contribution d'origine légale dans la limite de 200 € par an et par salarié. Les réductions d'impôt sur le revenu correspondant aux frais réels de transport compensent plus que les coûts marginaux d'usage de la voiture. Il en va de même pour le remboursement des frais professionnels.

En outre, des employeurs réfléchissent à la mise en place de systèmes favorisant l'accessibilité durable de leur entreprise en proposant, par exemple, l'équivalent du budget mobilité néerlandais. Il s'agit d'offrir des alternatives attractives à la voiture de fonction, mais le fait que ces dispositifs ne bénéficient pas d'avantages fiscaux freine leur émergence.

#### Quelques grandes leçons et pistes de progrès

##### Des mesures à l'étude dans de nombreux pays européens

Même si tous les pays européens n'ont pas mis en place d'incitations économiques à l'usage du vélo, tous réfléchissent aujourd'hui aux questions de fiscalité des déplacements domicile-travail et professionnels, notamment à la fiscalité voiture. Dans le cadre de la discussion du dernier plan de développement du vélo en 2009, le **DANEMARK** a, par exemple, analysé l'exemple anglais d'aide à l'achat de vélo, et les exemples belge et hollandais d'indemnités kilométriques pour les trajets domicile-travail à vélo. La **SUISSE** serait aussi en train de réfléchir à la fiscalité des déplacements domicile-travail et des déplacements professionnels dans le cadre d'une réforme globale de la fiscalité écologique.

(11) Circulaire n°DSS/SDFSS/5B/N2003/07 du 7 janvier 2003

(12) Article 20 de la loi n° 2008-1330 du 17 décembre 2008 de financement de la Sécurité Sociale pour 2009, codifiée aux articles L3261-1 à L3261-5 du Code du travail, et le décret n°2008-1501 du 30 décembre 2008, codifié aux articles R. 3261-1 à R. 3261-10 du code du travail, ainsi que l'article 81- 19° ter du Code général des impôts

(13) De manière facultative, l'employeur peut prendre en charge tout ou partie des frais de carburant ou d'alimentation de véhicules électriques engagés par un salarié pour des déplacements domicile-travail. Cette possibilité par salarié est exclusive de la prise en charge par l'employeur des frais d'abonnement à un transport collectif ou à un service public de location de vélos. Des conditions existent pour pouvoir en bénéficier (art. L3261-4 du Code du travail).

La France elle-même a réfléchi à ce type de réforme dans le cadre des tables rondes sur l'efficacité énergétique et du plan national vélo.



Quand le vélo urbain fait sa publicité

### Un signal pédagogique fort sur les bienfaits du vélo et sur la question des coûts du transport

La mise en oeuvre d'incitations économiques à l'usage du vélo est un signal fort d'une politique en faveur des modes alternatifs à la voiture solo. Elle permet, en outre, de développer une large communication autour des bienfaits du vélo pour l'individu et la collectivité. Ainsi, en **ITALIE**, même si l'aide gouvernementale à l'achat de vélos a été mise en place de manière ponctuelle, sans faire partie intégrante d'un plan global de développement de l'usage du vélo, elle a participé à une sensibilisation importante des Italiens aux bienfaits de sa pratique. Les aides à l'achat ont en effet permis de changer la perception du vélo en lui donnant une image plus moderne.

Cet effort pédagogique doit aussi porter sur les coûts de transport. Globalement, les Français sous-estiment le coût réel de l'utilisation d'une voiture : coût de possession et d'utilisation pour eux, pour leur employeur, et coût direct et indirect pour la collectivité. Sensibiliser sur cette question des coûts, y compris sur les externalités (pollution, GES, bruit, santé, sécurité routière, etc.), est un enjeu encore à porter, notamment par les démarches de plans de déplacements d'entreprises et d'administrations mais peut-être aussi plus globalement auprès de l'ensemble de la population.

### Les déplacements domicile-travail restent la cible du report modal et l'employeur reste au cœur du dispositif

À l'exception de l'Italie, tous les pays qui ont mis en oeuvre des incitations économiques à l'usage des modes doux l'ont fait pour les déplacements domicile-travail, qu'il s'agisse des indemnités kilométriques versées par

les employeurs, de la possibilité de déclarer aux frais réels pour l'impôt sur le revenu ceux réalisés en vélo, ou des achats de vélos à prix réduit via l'employeur. Ce constat n'a rien de surprenant quand on voit qu'en France, les derniers résultats de l'Enquête Nationale Déplacements 2008 montrent que, pour les déplacements locaux, sur 2 kilomètres parcourus en voiture conducteur, 1 kilomètre a un lien avec le travail (2kmsur 3 en heure de pointe).

Les employeurs sont donc des acteurs incontournables pour favoriser le report modal vers le vélo et de façon générale vers les modes alternatifs à la voiture solo, à travers les achats de vélos à coût réduit, les indemnités kilométriques vélo pour les déplacements domicile-travail, les vélos de fonction et les services et infrastructures facilitant l'usage du vélo au sein des entreprises. Dans tous les cas, les entreprises attendent de la mise en place de telles mesures des gains de productivité et des gains financiers. Dans de nombreux cas, les incitations économiques à l'usage du vélo sont rendues obligatoires dans les administrations publiques au nom de l'exemplarité de la puissance publique et restent facultatives pour les entreprises privées.

En **BELGIQUE**, l'enquête du Service public fédéral mobilité et transports sur les déplacements domicile-travail a pu mettre en évidence l'importance de l'implication de l'employeur pour la promotion de la pratique cyclable. C'est 16 % d'utilisation du vélo lorsque des vélos de service sont mis à disposition pour les déplacements domicile-travail contre 8 % dans le cas contraire.

### Des mesures plus efficaces lorsqu'elles s'inscrivent dans une politique globale et cohérente

Si elles sont globalement efficaces, les mesures économiques favorisant l'usage du vélo ne sont pas suffisantes pour provoquer un véritable changement dans les pratiques modales. Elles doivent s'intégrer à une politique volontariste en faveur du vélo qui actionne l'ensemble des leviers à la disposition des acteurs du domaine : aménagements cyclables, incitation des entreprises et des administrations à développer la pratique du vélo, amélioration de la complémentarité entre les modes, communication et éducation...

Les incitations économiques à l'usage du vélo font d'ailleurs souvent partie d'un plan national vélo, comme dans le cas du Masterplan Fiets néerlandais ou du Plan national vélo irlandais. De même, en France, leur principe a été inscrit dans le plan national vélo porté par le coordonnateur interministériel pour le développement du vélo. Plus largement, elles sont d'autant plus pertinentes qu'elles s'inscrivent dans une politique de déplacements durables.

L'**ITALIE** a mis l'accent pour sa part sur les Plans de déplacements d'entreprises et d'administrations en les rendant obligatoires pour les entreprises et établissements publics de plus de 300 employés.

La **BELGIQUE** en a fait autant mais seulement après avoir mis en place au sein des collectivités un vrai réseau de conseillers en mobilité capables de mener une politique globale de management de la mobilité. Les **PAYS BAS** restent cependant le pays pionnier du management de la mobilité et des politiques globales de déplacements qu'ils ont développés dans les années 90 pour faire face notamment aux problèmes d'accessibilité du territoire. L'objectif est d'engager les parties prenantes, dont les employeurs, sur leur responsabilité quant aux nuisances des transports qu'elles génèrent et d'impliquer chacune sur ses propres marges de manoeuvre. En complément du développement des infrastructures, les Pays-Bas travaillent à faire changer les comportements de mobilité pour optimiser les investissements liés aux transports.

Mais surtout, l'expérience montre qu'une politique d'offre ou d'incitation n'est pas suffisante pour enclencher des reports modaux et qu'elle doit être accompagnée de mesures contraignantes. Ainsi, la forte utilisation du vélo au **DANEMARK** et aux **PAYS-BAS** peut, en partie, s'expliquer par une très forte taxation à l'achat d'une voiture et pour son utilisation. On sait aussi que disposer d'une place de stationnement sur le lieu de travail est un puissant attrait pour utiliser sa voiture. En **FRANCE**, au Havre, l'enquête ménages déplacements de 2007 a montré que 80% des personnes utilisent leur voiture pour aller travailler lorsqu'elles ont une place de stationnement au lieu de travail, alors qu'elles ne sont plus que 50% lorsqu'elles ont des difficultés de stationnement.

Enfin, au-delà de la cohérence en matière de politique de déplacements, qui reste un préalable nécessaire, c'est bien sûr aussi la cohérence entre politique de déplacements et politique de développement urbain qu'il faut viser, en veillant à rendre la ville compatible avec l'usage du vélo si l'on souhaite encourager son usage. La **FRANCE** a ainsi introduit dans son Code de la construction et de l'habitation suite à la loi Grenelle 2 l'obligation d'aménagement de stationnements sécurisés pour les vélos dans les bâtiments d'habitation comptant plus de deux logements et les bâtiments à usage tertiaire<sup>14</sup>.

### Un besoin d'observation et d'évaluation

Enfin, pour mener ces politiques, il est nécessaire de se doter de systèmes de suivi. Or, la mise en place des incitations économiques à l'usage du vélo manque souvent d'une observation et d'une évaluation solide permettant d'en mesurer les effets. Elles s'inscrivent souvent dans des projets plus vastes et ne sont pas dotées d'un système de suivi propre. Par ailleurs, l'évaluation dans le champ des comportements de mobilité manque encore aujourd'hui d'outils adaptés et fiables.

L'évolution des comportements demande en outre un recul suffisant pour apprécier des effets souvent visibles seulement à moyen ou long terme.

En **ITALIE** par exemple, le dernier programme d'aide du gouvernement à l'achat de vélos a certes permis que 57 000 vélos soient achetés en quatre jours mais pour autant il n'est pas possible de dénombrer l'effet induit sur la vente quotidienne de vélos (hors programme). Aucun système de suivi de l'usage n'ayant été prévu, évaluer l'impact de cette mesure sur la pratique cycliste est difficile, même à court terme. On ne peut que présumer de son effet « marketing » mais on ne peut quantifier son effet d'entraînement réel.

Toutefois, en l'absence d'évaluations fines et systématiques, certains éléments plus généraux sur l'économie du vélo ou sur les pratiques modales notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail permettent de donner des éclairages quant à l'utilité des mesures prises.

Aux **PAYS-BAS** par exemple, l'achat de vélo à coût réduit ou la mise à disposition d'un vélo par l'employeur est une mesure fiscale réputée, et même si les Néerlandais ont par ailleurs un bon taux d'équipement vélo, elle a eu des effets d'entraînement. Une étude de 2002 montre ainsi une augmentation de plus de 17% de l'usage régulier du vélo lorsque les employés reçoivent un vélo de la part de leur employeur.

Quant à comparer les situations entre pays, les systèmes fiscaux dans lesquels s'inscrivent ces mesures, les cultures de négociation, les pratiques de mobilité, les pratiques en matière de planification urbaine... sont autant d'éléments de contexte qui pèsent fortement sur la réussite ou non de la mesure incitative mise en place. Celle-ci est donc toujours à replacer dans son contexte et l'efficacité de sa transposition dans un cadre différent n'est jamais garantie.



Des pistes cyclables pour des usages mixtes

(14) À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012 pour les bâtiments neufs et 1<sup>er</sup> janvier 2015 pour les bâtiments existants



## Pour en savoir plus :

- *Le vélo à assistance électrique, un nouveau mode de déplacement quotidien ?*, fiche *Les outils de la mobilité*, Certu, novembre 2011
- *Et si les Français n'avait plus seulement une voiture dans la tête*, Certu, août 2010
- *Le vélo aux Pays-Bas*, Fietsberaad – Pays-Bas, 2009
- Service Public Fédéral Mobilités et Transports (SPF), *Deuxième diagnostic fédéral déplacement domicile-travail relatif à la situation au 30 juin 2008*
- Stephen Potter, Marcus Enoch, Tom Rye, Colin Back, Barry Ubbels, *Encouraging the Commercial Sector to help employees to change their Travel Behaviour*, Loughborough University – Royaume-Uni
- Dr Marcus Enoch and Dr Stephen Potter, *The tax treatment of employer commuting support : an international review*, Loughborough University – Royaume-Uni
- La plate-forme européenne sur le management de la mobilité EPOMM ([www.epomm.eu](http://www.epomm.eu))
- Newsletter d'EPOMM de mars 2012 sur le budget mobilité
- Economic assessment of transport infrastructure and policies, *Methodological guidance on the economic appraisal of health effects related to walking and cycling*, THE PEP
- [www.dft.gov.uk](http://www.dft.gov.uk)
- [www.biketowork.ie](http://www.biketowork.ie)
- [www.mobilite.fgov.be/fr/index.htm](http://www.mobilite.fgov.be/fr/index.htm)
- <http://fietsberaad.nl/index.cfm?lang=fr>
- [www.incentivibicicletta.minambiente.it/](http://www.incentivibicicletta.minambiente.it/)

### Contacts :

DD.certu@developpement-durable.gouv.fr  
geraldine.bonnet@developpement-durable.gouv.fr  
muriel.mariotto@developpement-durable.gouv.fr

*Ont contribué à la réalisation de cette fiche : (Certu) Géraldine Bonnet, Thierry Gouin, Muriel Mariotto. Relecteurs : Nadine Asconchilo (DGITM), Benoit Hiron, Thomas Jouannot, Patricia Varnaison-Revolle et Thomas Vidal (Certu).*

*Remerciements aux services économiques du Danemark, de l'Italie et du Royaume-Uni.*

*Mise en page : Cete de Lyon - Groupe Gestion de la connaissance - Communication  
Certu - Edicom*

**Certu**  
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques  
2 rue Antoine Charial - CS 33927 - 69426 Lyon Cedex 03 - France  
téléphone : +33 (0) 4 72 74 58 00 - fax : +33 (0) 4 72 74 59 00  
[www.certu.fr](http://www.certu.fr)

Collection Essentiel - ISSN : en cours

© 2012 Certu - La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Certu

