

# Dispositifs de soutien à l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail dans différents pays européens

Andreas Rüdinger, novembre 2013

## Le blocage en France :

- **L'indemnité obligatoire pour le transport domicile-travail en transports publics<sup>1</sup>** : mise en place dans sa version actuelle le 1<sup>er</sup> janvier 2009, celle-ci oblige l'employeur à prendre en charge une partie (50%) des frais de transport en cas d'utilisation de transports en commun ou de service public de locations de vélos. L'indemnité est exonérée d'impôt sur le revenu pour l'employé dans la limite de 200 € par an, et exonéré de charges sociales et d'impôt pour l'employeur. Si l'employeur décide de rembourser plus de 50%, la part facultative est également exonérée de charges dans la limite des frais réellement engagés.
- **indemnité transport facultative** : en cas d'utilisation de véhicules personnels et sous conditions (lieu de travail en dehors des centres urbains ou horaires imposant le recours au véhicule privé), l'employeur peut prendre en charge une partie des frais de carburant. Cette indemnité est exonérée de cotisations et contributions sociales dans la limite de 200 euros par an et par salarié.
- L'indemnité kilométrique est soumis à un barème<sup>2</sup> en fonction du type de véhicule (automobile, motocyclette, cyclomoteurs), des chevaux fiscaux et de la distance cumulée.
- **A noter qu'à ce jour, le recours au vélo personnel ne peut en aucun cas bénéficier d'une indemnisation exonéré de charges pour l'employeur, et ce malgré la reconnaissance officielle des bénéfices de la pratique du vélo pour la santé et l'environnement.**

**Le plan national vélo<sup>3</sup>**: tout comme son prédécesseur Thierry Mariani, le Ministre des transports Frédéric Cuvillier a présenté un plan vélo en juin 2013. Parmi d'autres mesures, ce plan annonce notamment la mise en place d'une indemnité kilométrique pour l'utilisation des vélos personnels dans le cadre des déplacements domicile-travail, à l'image de ce qui se passe déjà dans de nombreux pays voisins. Ce plan devrait normalement être mis en œuvre à la fin 2013 ou au début 2014, mais il n'y a pas eu d'annonces concrètes depuis la conférence de juin.

**Les tentatives d'amendements** : depuis plusieurs années, des députés de tout bord réunis dans le Club des Parlementaires pour le vélo (99 membres)<sup>4</sup> proposent régulièrement des amendements sur le projet de loi de financement de la sécurité sociale, le projet de loi des finances visant à introduire le principe d'une indemnité kilométrique facultative, exonérée de charges sociales et d'impôts pour encourager cette pratique. Le manque à gagner pour l'Etat et la Sécurité Sociale devrait être compensé en principe par un relèvement de la taxation sur les produits de tabac. L'ensemble de ces tentatives a pour l'instant été rejeté, souvent pour des motifs peu

<sup>1</sup> [http://www.urssaf.fr/employeurs/baremes/baremes/frais\\_de\\_transport\\_01.html](http://www.urssaf.fr/employeurs/baremes/baremes/frais_de_transport_01.html)

<sup>2</sup> <http://legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000027286994&categorieLien=id>

<sup>3</sup> <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNV15022012.pdf>

<sup>4</sup> [http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/1Parlementaires\\_liste20130828.pdf](http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/1Parlementaires_liste20130828.pdf)

pertinents comme l'impossibilité de mettre en concurrence le vélo et la voiture (ce qui n'est pas l'objet recherché par une indemnité qui serait facultative).<sup>5</sup>

## Allemagne :

- **Réduction d'impôt sur le revenu** : à l'instar des autres moyens de transport (hors avion), les déplacements domicile-travail en vélo peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt sur le revenu. Le calcul se fait sur la base d'une indemnité kilométrique (sans discrimination entre moyens de transport) de 0,30 euros/km (sachant que seul l'aller et non l'aller-retour est comptabilisé) pour un maximum annuel de 4.500 euros.
  - **Réduction d'impôt pour l'employeur** : si l'employeur finance le coût de déplacement domicile-travail, il peut appliquer une imposition forfaitaire de 15% (pour un maximum de 4.500 euros par an).
- ⇒ Conclusion : pas de traitement privilégié pour le vélo, mais celui-ci est pleinement reconnu comme moyen de transport éligible au même titre que la voiture. Les deux dispositifs (réduction d'impôt sur le revenu et exonération de charges pour l'employeur) peuvent être combinés.

## UK :

- dans le cadre du programme gouvernemental «**Cycle to Work Scheme**»<sup>6</sup>, l'employeur peut mettre à disposition des vélos (neufs) pour ses employés. L'achat de ces vélos est effectué par l'entreprise et exonéré de toutes taxes (contrairement aux aides transport classiques) et charges sociales (*National Insurance Contribution*). Le bénéfice pour l'employé est double : l'exonération de taxe sur le prix équivaut à une réduction de prix de 30 à 40%, et il rembourse sur plusieurs années plutôt que de payer l'investissement initial en une fois. Le dispositif est géré par un organisme tiers (Cyclescheme). A la fin de la période de location, l'entreprise peut vendre le vélo à son employé selon un barème fixé (13% à 17% du prix d'achat après 2 ans par exemple).
- le dispositif peut s'appliquer en tant que indemnisation additionnelle du salaire brut, ou alors intégrer le cadre du « *Salary sacrifice* » : sur une période donnée, une partie du salaire brut est remplacé par un paiement en nature. Dans ce cas, l'employeur gagne puisque ce paiement en nature n'est pas soumis aux cotisations et impôts et l'employé bénéficie du prix réduit du vélo, tout en baissant son salaire imposable pendant la période.
- Au total, 550 000 personnes (et 32 000 employeurs) ont déjà participé à ce dispositif depuis 1999.
- **Exonération de charges pour indemnité kilométrique** : en parallèle, l'employeur peut payer une indemnité kilométrique de jusqu'à 0,20€ /km totalement exonéré de taxes et cotisation si l'employé préfère utiliser son propre vélo.

<sup>5</sup> Voir par exemple le débat parlementaire sur projet de loi des finances 2013 du 14.11.2012 : [http://www.assemblee-nationale.fr/14/cr/2012-2013/20130059.asp#P7223\\_4188](http://www.assemblee-nationale.fr/14/cr/2012-2013/20130059.asp#P7223_4188)

<sup>6</sup> <http://www.cycletoworkalliance.org.uk/employerfaqs.html>

Conclusion : système innovant qui intègre à la marge l'idée d'un « service » de mobilité fourni par l'employeur. Politique volontariste sur le vélo qui bénéficie d'un régime spécifique.

### **Pays-Bas :**

- un schéma similaire au « Cycle to Work Scheme » anglais. L'employeur peut acheter un vélo (plus équipement de sécurité et assurance) exonéré de charges et impôts pour son employé pour un montant maximal de 993 euros. L'employé « rembourse » le vélo à travers une réduction de son salaire brut sur 24 mois (993 : 24 = 41,38 €/ mois). Résultat : l'employé ne paie que 60% du prix du vélo sur son salaire net ; l'employeur ne paie pas de charges sur la partie du salaire correspondante.<sup>7</sup>
- **Exonération de charges pour indemnité kilométrique** : en parallèle, l'employeur peut payer une indemnité kilométrique de jusqu'à 0,15€ /km totalement exonéré de taxes et cotisation si l'employé préfère utiliser son propre vélo.

Conclusion : système innovant qui intègre à la marge l'idée d'un « service » de mobilité fourni par l'employeur. Politique volontariste sur le vélo qui bénéficie d'un régime spécifique.

### **Belgique :**

- **indemnité kilométrique** : l'employeur peut accorder une indemnité de jusqu'à 0,20€/km exonéré de charges et impôts.
- **Avantages fiscaux** : si l'employeur met à disposition des équipements favorisant la pratique du vélo (achat de vélos et réparation pour les employés, installation de garages, vestiaires, douches), les dépenses peuvent être fiscalement déduits à un taux de 120%.

Conclusion : système qui n'intègre pas uniquement une incitation pour l'utilisateur mais encourage également le développement d'infrastructures adaptés dans les entreprises. Sachant que l'absence de douches / vestiaires est généralement le premier obstacle avancé pour refuser un recours plus généralisé au vélo, cette innovation mérite clairement l'attention.

- ⇒ *Pour une revue des différents dispositifs de soutien à l'usage de vélos pour les déplacements domicile-travail et quelques études d'impacts sur les résultats, voir également :*  
<http://www.cycling-embassy.dk/2010/07/12/tax-incentives-for-bike-commuting/>

---

<sup>7</sup> [http://www.fom.nl/live/english/personnel/employment\\_regulations/avom/artikel.pag?objectnumber=281-95&referpagina=26193](http://www.fom.nl/live/english/personnel/employment_regulations/avom/artikel.pag?objectnumber=281-95&referpagina=26193)