

## Rentrée 2012 – Prix de l'essence

***Le Club des villes et territoires cyclables rappelle au Gouvernement que le vélo est un outil efficace au service du pouvoir d'achat des Français !***

**Alors que le Gouvernement vient de prendre une mesure de baisse des taxes sur les carburants pour atténuer l'effet de la hausse des prix du gazole et de l'essence sur le budget des ménages, le Club des villes et territoires cyclables rappelle ses propositions pour faire du vélo un outil concret et efficace au service du pouvoir d'achat et des politiques publiques de transport, d'aménagement du territoire, de santé et de citoyenneté.**

*« Le comble de cette mesure est qu'elle est très coûteuse pour le budget de l'Etat tout en étant déjà qualifiée de cosmétique par les commentateurs et les bénéficiaires », a souligné Jean-Marie DARMIAN, Président du Club. « Dans trois mois, quand prendra fin cette réduction fiscale, il faudra bien assumer des décisions courageuses et efficaces. Pourquoi ne pas les adopter dès aujourd'hui ? Il faut sans délai engager des mesures pour économiser la facture énergétique, diminuer les impacts environnementaux de la voiture et encourager les solutions alternatives. Le vélo est une de ces solutions, utilisé seul ou combiné aux transports publics ! ».*

**Le Gouvernement ne flèche aujourd'hui aucune solution alternative à la voiture ni aucun objectif de diminution de la consommation de carburant.**

Comme son prédécesseur, il cherche à atténuer provisoirement les effets d'une hausse inévitable des prix à la pompe.

**La France doit, à l'instar de ses voisins européens, se doter d'une politique nationale en faveur du vélo et engager des mesures efficaces, en commençant par des incitations économiques.** Ces mesures doivent en priorité cibler les employeurs et les salariés. Elles constituent un levier puissant pour le report de déplacement de la voiture solo vers le vélo pour le déplacement domicile/travail et au-delà, pour tout motif de déplacement.

Le Club des villes et territoires cyclables rappelle également qu'une telle politique entraînant une augmentation très significative de la vente de vélos soutiendra les fabricants français, les équipementiers et toute la filière d'emplois de services – non délocalisables – qui, de la réparation à l'apprentissage du vélo, a montré son potentiel notamment depuis l'essor de la pratique du vélo dès 2005. En outre, les retombées économiques du vélo qui représentent aujourd'hui 4,5 milliards d'euros sont déjà 9 fois supérieures aux investissements.

Enfin, en matière de santé publique, ce sont quelque 5 milliards d'euros qui sont économisés chaque année avec une pratique actuelle du vélo autour de 3%.

Une pratique de 12 à 15% à horizon 2020 (niveau actuel de nombreuses villes européennes) permettrait d'engranger une économie de 15,4 milliards d'euros par an.

**Pour le Club des villes et territoires cyclables, deux familles de mesures sont urgentes et plus que jamais d'actualité, comme il le soulignait déjà en août 2011 :** un programme national **Au travail à vélo**, sur le modèle de *Cycle to work* en Grande-Bretagne, et **l'indemnité vélo** : la participation de l'employeur aux frais de déplacement domicile/travail des salariés.

**—> Un programme national « Au travail à vélo », sur le modèle de « Cycle to work » en Grande-Bretagne**

La mise à disposition gratuite de vélos et la facilitation de l'acquisition d'un vélo par les salariés constituent un enjeu majeur car les déplacements domicile/travail restent très structurants dans les choix de mobilité, et permettent de diminuer le poste transport du budget des ménages. Les employeurs qui faciliteront l'accès des salariés au vélo (prêt de vélo ou aide à l'achat) doivent bénéficier d'incitations (exonérations fiscales et sociales) sans que ces aides soient assimilées à des avantages en nature pour le salarié.

**—> La participation de l'employeur aux frais de déplacement domicile/travail des salariés : l'indemnité vélo**

Une « indemnité vélo » facultative pourrait être versée par l'employeur aux salariés qui choisissent le vélo comme mode principal de déplacement, comme c'est déjà le cas pour les frais de carburant dans le cadre de la prime transport. Elle serait combinable au remboursement de l'abonnement transport (pour le trajet de rabattement vers une gare ou station) notamment lorsque le salarié réside hors du périmètre de transport urbain. Cette indemnité kilométrique qui pourrait être de 0,21 € du kilomètre (comme en Belgique) serait exonérée de cotisations sociales et patronales et d'impôts sur le revenu pour le salarié. Le montant de l'indemnité pourra être déterminé lors de la mise en place d'un Plan de Déplacements d'entreprise (PDE) au sein de l'entreprise.

**L'ensemble des propositions du Club des villes et territoires cyclables pour faire du vélo un puissant « remède anti-crise » ont été largement présentées depuis un an. Elles sont aujourd'hui adressées au Premier ministre et seront présentées aux ministres du Développement durable, de l'Economie et de l'Egalité des territoires à l'occasion des rendez-vous qu'il a sollicités auprès d'eux.**

Le Club des villes et territoires cyclables, créé en 1989 par 10 villes pionnières, rassemble aujourd'hui plus de 1 300 collectivités territoriales : communes, agglomérations, départements, régions, représentant 42 millions d'habitants. [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

**Contact : Claude Lisbonis /CLC  
T. +33 (0)1 42 02 17 40 / 06 20 67 18 66 - [clc@claudelisbonis.com](mailto:clc@claudelisbonis.com)**