

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

18 octobre 2013

PLFSS 2014 - (N° 1412)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 618 (Rect)

présenté par

M. Alexis Bachelay, M. Bies, M. Bleunven et Mme Errante

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 15, insérer l'article suivant:**

I. – Après l'article L. 3261-3 du code du travail, il est inséré un article L. 3261-3-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 3261-3-1.* – L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues à l'article L. 3261-4, tout ou une partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant à vélo entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une indemnité kilométrique vélo, dont le montant est fixé par décret.

« Le bénéfice de cette prise en charge peut être cumulé avec celle prévue à l'article L. 3261-2, sous certaines conditions fixées par décret, ainsi qu'au remboursement de l'abonnement transport lorsqu'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare ou station ou lorsque le salarié réside hors du périmètre de transport urbain. ».

II. – Après l'article L. 131-4 du code de la sécurité sociale, il est inséré un article L. 131-4-1A ainsi rédigé :

« *Art. L. 131-4-1A.* – La participation de l'employeur aux frais de déplacements de ses salariés entre leur domicile et le lieu de travail réalisés à vélo est exonérée de cotisations sociales, dans la limite d'un montant défini par décret. ».

III. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la création d'une contribution additionnelle à la contribution visée à l'article L. 136 – 7 – 1 du code de la sécurité sociale.

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à diminuer les dépenses de santé en favorisant la pratique d'une activité physique régulière dans le cadre des déplacements domicile-travail. L'OMS a évalué à 5,6 milliards d'€ par an l'économie pour le système de santé publique permise par l'usage actuel du vélo (environ 3 % des déplacements quotidiens), 1 km parcouru à vélo représentant 1,21 € de dépenses de sécurité sociales économisées selon une étude d'Atout France. Ainsi, avec 10 % de part modale de vélo, on économiserait 10 Mds€ par an.

Aussi cet amendement reprend-il une des préconisations du plan national vélo présenté lors des 1<sup>ères</sup> rencontres nationales du vélo le 26 janvier 2012 : la création d'une indemnité kilométrique pouvant être versée par l'employeur pour inciter ses salariés à se déplacer à vélo, sur le modèle de ce qui existe en Belgique depuis 1999 où elle est fixée à 20 centimes d'euros par kilomètre. Une telle indemnité serait bien sûr facultative. On renvoie à un décret le soin de fixer le montant de cette indemnité, dont le plan national recommande qu'elle soit de 20 centimes d'euros par kilomètre, comme en Belgique.

Pour inciter les entreprises à mettre en place cette indemnité kilométrique vélo, par nature facultative, le présent amendement leur offre une réduction de cotisations sociales, dans la limite d'un montant qui sera défini par décret.

Il s'agit de faire en sorte que le vélo soit traité comme la voiture, étant donné que les frais de carburant - dont pourtant les nuisances en termes de rejets de particules fines sur la pollution de l'air et la santé sont connues - peuvent déjà faire l'objet d'une prise en charge par l'employeur à hauteur de 200 € annuels alors que l'usage du vélo ne bénéficie d'aucun encouragement de cette sorte (bien qu'il génère des frais de réparation et d'entretien qui s'élèvent en moyenne à 200 € par an).

14 % des Français disent se servir d'un vélo pour se déplacer, au moins occasionnellement. 4 % de façon régulière. Le potentiel de croissance de la pratique du vélo est très important : plus de 50 % des déplacements urbains font moins de 5 km et 42 % de 3 km. Or, sur ces distances, le vélo est le mode le plus rapide, le plus fiable et parmi les moins polluants en ville. En zone périurbaine ou rurale, pour des populations qui résident loin de leur lieu de travail, le vélo peut être un des outils clés du report modal de la voiture vers les transports publics. Il amplifie la zone de chalandise d'une station ou d'une gare permettant un rabattement dans un rayon de 5 km, offrant ainsi une véritable alternative à la voiture.