

Une Indemnité Kilométrique Vélo pour les trajets domicile travail

La loi n° 2015-992 - transition énergétique et croissance verte du 17 août 2015
créée l'IKV *Situation au 10-11-2015*

Ce que dit la Loi : L'article 50 prévoit que tout « employeur prend en charge ... tout ou partie des frais engagés par les salariés se déplaçant à vélo ou VAE, entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail » - et l'introduit dans le Code du travail à l'article L. 3261-3-1.

Sous quelle forme ? Une « indemnité kilométrique vélo » (IKV)

Pour qui ? Pour les salariés du secteur privé. Quid des fonctionnaires ?

Cette mesure reste facultative pour l'employeur

Malgré l'ambiguïté du texte – art.50 I° : « l'employeur **prend** en charge », on pourrait penser que **oui** ! Sinon on aurait pu employer « peut prendre ... ». Mais **non** obligatoire, si l'on regarde ce qui est stipulé plus loin, au titre de la modification du code général des impôts art 81 – 19 ter a « ...celui résultant de l'indemnité kilométrique **pouvant être** versée par l'employeur ... ».

Modalités de mise en place ?

Pour la mise en place, l'article 50 fait référence à [l'art. L3261-4 du code du travail](#) qui propose la mise en place au sein de l'entreprise :

- Soit **par accord d'entreprise** pour les entreprises où sont constituées une ou plusieurs sections syndicales d'organisations représentatives (relevant de [l'art.L2242-1 du code du travail](#)) ;
- Soit **par décision unilatérale de l'employeur** après consultation du comité d'entreprise ou à défaut des délégués du personnel s'il en existe.

Depuis quand est-ce applicable ? Le 1^{er} juillet 2015 (art.50 VI°). Rétroactif ? Pas de précision.

Quel est son montant ? Pas moins de 0,25 € du km ! Le montant sera fixé par décret - en attente –
L'Etat après avoir hésité entre 0,12 – 0,15 € à 0,25 € du km, semble pencher pour 0,25 €/km.

Part de l'indemnité prise en charge : « Tout ou partie »

Le choix est laissé à l'employeur. Dans quelle proportion ? Rien n'est précisé dans la Loi.

Mode de calcul : La distance parcourue à vélo entre le **lieu de résidence habituelle du salarié** et son **lieu de travail, multipliée** par le **nombre de jour effectivement travaillé**. En moyenne, un salarié parcourt 7 km par jour pour son trajet domicile-travail (aller et retour), soit 1,75 euros par jour travaillé en moyenne. L'indemnité correspond à la charge réelle de l'usage d'un vélo incluant l'acquisition, l'entretien, le renouvellement ainsi que le risque de vol et de dégradation.

Possibilité de cumul avec un autre dispositif si le salarié utilise plusieurs modes

Cette prise en charge peut être cumulée **avec le remboursement** (d'une partie) **de l'abonnement :**

- **de transports publics de personnes,**
- **de service public de location de vélos** s'il s'agit **d'un trajet de rabattement vers une gare / station** ou lorsque le salarié réside hors du périmètre de transport urbain, **dans les conditions fixées par décret – en attente.**

Exonération de cotisations sociales : montant plafonné par décret

L'art.50 (II°) crée l'article L. 131-4-4 dans le code de la sécurité sociale qui prévoit l'exonération de l'IKV de cotisation sociale, sur le même principe que le remboursement des abonnements de transport en commun. Mais il renvoie à **un décret - en attente** - qui en limitera le montant.

Exonération d'impôt sur le revenu des salariés

Au titre de **l'art. 81 -19 ter a. du code général des impôts**, complété par l'art. 50 (III°) de la Loi : « sont affranchis de l'impôt : ..., ainsi que celui résultant de **l'IKV** versée par l'employeur pour couvrir les frais engagés par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail effectués au moyen d'un vélo ou d'un VAE ».

L'IKV doit être obligatoire, ouverte à tous et d'un montant réellement incitatif

Les revendications de la FUB en prévision du décret d'application de l'IKV

...promis "avant la fin de l'automne" 2015 ...

La loi de transition énergétique (LTE) franchit un premier pas en prévoyant le principe de l'institution d'une indemnité kilométrique (dite "IKV") pour les salariés se rendant au travail à vélo. Cette mesure pourrait contribuer à doubler l'utilisation du vélo, d'après une expérimentation très sérieuse effectuée en 2014 et ce globalement sans générer de coûts étant donnés les bénéfices immédiats de la pratique vélo pour la santé publique.

L'Etat, qui se veut porteur d'une politique ambitieuse pour le climat, et s'est dit récemment "déterminé" pour l'accompagnement du développement inéluctable des modes actifs, doit envoyer un signal fort avec une IKV :

- à 25 centimes par km minimum

En deçà, l'effet incitatif serait perdu. On n'aurait qu'une mesure de réduction de l'inégalité entre salariés se déplaçant à vélo et se déplaçant autrement. En effet, les automobilistes bénéficient du très généreux système dit de frais réels, tandis que les usagers des transports en commun bénéficient d'une prise en charge de 50% de leur abonnement par l'employeur.

- sans plafonnement inférieur à ce qui est prévu pour les autres véhicules

En effet, l'expérimentation ADEME a montré que les néo-cyclistes arrêtaient leur pratique une fois le plafond atteint, quand un tel plafond a été défini. Par ailleurs, certains vélos permettent de parcourir des distances importantes (p. exemple vélo à assistance électrique) et donc nous paraît impensable d'inciter les Français à ne prendre le vélo que pour les distances courtes.

- obligatoire et non à discrétion des employeurs

Les employeurs n'y perdraient pas, puisque toutes les études montrent que les cyclistes sont moins souvent malades et plus productifs.

- ouverte à tous et donc aux fonctionnaires

Il est simplement inimaginable que l'Etat ne donne pas l'exemple en refusant le bénéfice de l'IKV aux fonctionnaires.

Les débats sur la loi LTE ont permis de relever que même au plus haut de l'Etat et au-delà des divisions politiques, le vélo était reconnu comme étant "un véhicule comme les autres", voire "le moins polluant au monde" (note 10 extrait Vélocité 131 sur débat parlementaire). Il serait incohérent et scandaleux de vider de sa substance la plus importante mesure en faveur du vélo que contient cette loi.

