

# Se déplacer – Objectif A1

---

## DÉVELOPPER LES AUTRES MODES DE TRANSPORT QUE LA VOITURE INDIVIDUELLE

### Impact gaz à effet de serre :



L'impact de ces propositions sera maximisé si les infrastructures de mobilité bas-carbone sont développées en parallèle et la circulation des voitures individuelles est découragée (cf. SD-A2).

### Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 150

Nombre de votants : 146

Nombre d'abstentions : 4

Nombre de suffrages exprimés : 140

OUI : 96,4 %

NON : 3,6 %

Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 4,1 %

## PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

---

Les émissions de gaz à effet de serre dues au déplacement en voiture individuelle sont majeures (plus de la moitié des émissions dues aux transports, 16 % du total des émissions territoriales ; 70 % des 23 millions de salariés habitant et travaillant en France utilisent leur voiture pour les trajets domicile-travail).

Face à ce constat, notre ambition est de développer massivement les autres modes de transport que la voiture individuelle, qui sont moins émetteurs de gaz à effet de serre.

Pour ce faire, nous proposons de :

**TL PROPOSITION SD-A1.1** : Inciter à utiliser des moyens de transports doux ou partagés, notamment pour les trajets domicile-travail, en généralisant et en améliorant le forfait mobilité durable, prévue par la récente loi d'orientation des mobilités

**TL PROPOSITION SD-A1.2** : Réduire les incitations à l'utilisation de la voiture en réformant le système d'indemnité kilométrique de l'impôt sur le revenu

**PROPOSITION SD-A1.3** : Inciter à utiliser des moyens de transports doux ou partagés

## PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons que d'ici 2030, la voiture individuelle ne soit plus le mode de transport privilégié pour les trajets domicile-travail.

Dans de nombreux cas, d'autres modes de transport que la voiture individuelle en solo peuvent être développés pour les trajets du quotidien : les transports en commun bien sûr, mais aussi le vélo, le vélo électrique, le covoiturage...

La loi d'orientation des mobilités (dite loi LOM), promulguée le 24 décembre 2019, prévoit des dispositifs dans ce sens mais il est possible d'aller plus loin.

Dans cette perspective, nous proposons de :

- Inciter à utiliser des moyens de transports doux ou partagés, notamment pour les trajets domicile-travail, en généralisant et en améliorant le forfait mobilité durable, prévu par la récente loi LOM ;
- Réduire les incitations à l'utilisation de la voiture, en réformant le système d'indemnité kilométrique de l'impôt sur le revenu, qui avantage aujourd'hui les voitures puissantes ;
- Inciter les jeunes à utiliser des moyens de mobilité douce. Afin d'encourager à prendre le vélo dès le plus jeune âge, nous proposons de créer un système de prêt de vélos basé sur le modèle du prêt des livres scolaires.

### **TL PROPOSITION SD-A1.1 : INCITER À UTILISER DES MOYENS DE TRANSPORTS DOUX OU PARTAGÉS, NOTAMMENT POUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL, EN GÉNÉRALISANT ET EN AMÉLIORANT LE FORFAIT MOBILITÉ DURABLE, PRÉVU PAR LA RÉCENTE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS**

La loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée à la fin de l'année 2019, instaure une prime de mobilité durable, qui bénéficie aux salariés du secteur privé effectuant tout ou partie de leur trajet domicile-travail à vélo ou par le biais du covoiturage et des transports en commun. Elle est aujourd'hui facultative pour l'employeur et plafonnée à 400€ par an.

Ainsi, cette proposition a pour but d'inciter à utiliser des moyens de transport doux ou partagés, notamment pour les trajets domicile-travail, en généralisant et en améliorant le forfait mobilité durable, prévu par cette loi.

Concrètement, nous proposons :

- Aussi vite que possible, de prendre les décrets d'application nécessaires pour rendre effective cette prime (notamment pour les agents publics : depuis la session 5 de la Convention citoyenne, le Conseil de défense écologique a permis d'avancer sur ce sujet<sup>1</sup>) ;
- De généraliser la prime de mobilité durable à toutes les entreprises de plus de 11 salariés (seuil CSE), permettant le recours au covoiturage et aux mobilités douces ;
- D'augmenter cette prime à 500€ par an (contre 400€ aujourd'hui), avec possibilité de l'étendre (jusqu'à 1800€) dans des conditions particulières (zone rurale, précarité) ;
- D'assurer une application équivalente pour les salariés du secteur public (engagement de l'État sur une prime à 200€ à ce jour).

Concrètement, la généralisation de cette prime et son augmentation représentent un coût pour les entreprises (et les administrations). Elle peut être utilement compensée par un crédit d'impôt ou une aide pour les petites entreprises qui ne pourront pas absorber facilement ce surcoût.

Juridiquement, la mise en œuvre de cette proposition suppose de modifier la loi LOM.

1. <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2020/02/12/conseil-de-defense-ecologique-et-conseil-des-ministres-du-12-fevrier-2020>



## PROPOSITION SD-A1.2 : RÉDUIRE LES INCITATIONS À L'UTILISATION DE LA VOITURE EN RÉFORMANT LE SYSTÈME D'INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Aujourd'hui, les personnes utilisant une voiture privée pour se rendre sur leur lieu de travail bénéficient d'une indemnité kilométrique. Cet avantage fiscal (qui permet de déduire de l'impôt sur le revenu, ses frais de carburant dédiés aux déplacements professionnels) représente un montant significatif (environ 2 milliards d'euros) et encourage l'utilisation de la voiture.

Actuellement, cette indemnité kilométrique dépend de deux facteurs : la distance parcourue et la puissance du moteur du véhicule. Plus une voiture est puissante, plus l'indemnité est importante. Autrement dit : le barème actuel des indemnités kilométriques fournit une aide plus importante aux véhicules puissants, et donc plus émetteurs. Cette disposition est donc en contradiction avec les objectifs environnementaux. Elle constitue en outre un enjeu important pour les finances publiques, puisque les frais kilométriques représentent une dépense de plus de 1 milliard d'euros chaque année dans le budget de l'État.

L'objectif de cette proposition est d'uniformiser le barème, afin qu'il ne soit plus indexé sur la puissance du véhicule pour mettre les véhicules peu puissants (et donc moins polluants) sur un pied d'égalité avec les véhicules polluants. Nous proposons donc d'indexer l'indemnité kilométrique sur les émissions de CO<sub>2</sub> de la voiture. Plus la voiture émet, moins l'indemnité sera haute.

Un barème d'harmonisation possible est proposé.

### Situation actuelle :

#### Pour les voitures

Puissance administrative	Jusqu'à 5 000 km	De 5 001 km à 20 000 km	Au-delà de 20 000 km
3 CV et moins	$d \times 0,451$	$(d \times 0,270) + 209$	$d \times 0,315$
4 CV	$d \times 0,518$	$(d \times 0,291) + 1136$	$d \times 0,349$
5 CV	$d \times 0,543$	$(d \times 0,305) + 1188$	$d \times 0,364$
6 CV	$d \times 0,568$	$(d \times 0,32) + 1244$	$d \times 0,382$
7 CV et plus	$d \times 0,595$	$(d \times 0,337) + 1288$	$d \times 0,401$

#### Pour les motos

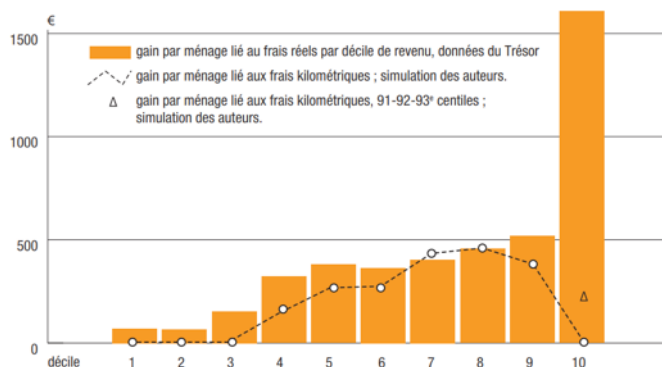
Puissance fiscale	$d \leq 3\,000$ km	de 3 001 à 6 000 km	$d \geq 6\,001$ km
1 ou 2 CV	$d \times 0,338$	$(d \times 0,084) + 760$	$d \times 0,211$
3, 4, 5 CV	$d \times 0,4$	$(d \times 0,070) + 989$	$d \times 0,235$
> 5 CV	$d \times 0,518$	$(d \times 0,067) + 1351$	$d \times 0,292$

#### Pour les vélomoteurs et scooters

$d \leq 2\,000$ km	de 2 001 à 5 000 km	$d > 5\,001$ km
$d \times 0,269$	$(d \times 0,063) + 412$	$d \times 0,146$

Actuellement, les frais kilométriques bénéficient essentiellement aux déciles intermédiaires (cf. la ligne en pointillés sur le graphique ci-dessous).

Figure 1. Gain annuel moyen par ménage déclarant les frais réels, par décile de niveau de vie



Source : IDDRI, « Les frais réels » : une niche fiscale anti-écologique ?

### Proposition pour 2020 et au-delà :

#### Pour les voitures

Jusqu'à 5 000 km	De 5 001 km à 20 000 km	Au-delà de 20 000 km
$d \times 0,451$	$(d \times 0,270) + 209$	$d \times 0,315$

#### Pour les motos

$d \leq 3 000$ km	de 3 001 à 6 000 km	$d \geq 6 001$ km
$d \times 0,338$	$(d \times 0,084) + 760$	$d \times 0,211$

#### Pour les vélomoteurs et scooters

$d \leq 2 000$ km	de 2 001 à 5 000 km	$d \geq 5 001$ km
$d \times 0,269$	$(d \times 0,063) + 412$	$d \times 0,146$

D'autres pays ont également réfléchi récemment à ce type de pistes comme la Grande-Bretagne<sup>2</sup>.

Afin de réunir les conditions d'acceptabilité et de justice sociale de cette mesure, nous proposons de :

- Lier ce dispositif à la proposition de bonus/malus (voir plus *infra*) pour faciliter la transition vers des véhicules moins émetteurs ;
- Assurer qu'il existera bien une exception pour les familles nombreuses (à partir de 3 enfants) qui ont besoin d'une voiture plus grande ;
- Développer une offre de transport public adaptée à la densité de population des différents territoires. En effet, un certain nombre de personnes utilisent leur voiture car elles n'ont pas d'autres solutions de transport. Le niveau de service de transport public est très hétérogène suivant les territoires et un développement national est nécessaire avec des véhicules adaptés à la demande (en fonction des usages : déplacement moyenne distance domicile-travail, déplacements occasionnels pour les vacances, en famille, avec des charges/bagages importants, accessibles à des personnes en situation de handicap, etc.).

Pour rendre faisable cette proposition, il suffit de faire évoluer le code général des impôts (CGI) et notamment son article 83. Un arrêté fixe annuellement les modalités de calcul et sera également à modifier (Arrêté du 11 mars 2019 qui fixe le barème forfaitaire permettant l'évaluation des frais de

2. « All new cars provided to employees and available for private use that are first registered from 6 April 2020 will be taxed according to the CO<sub>2</sub> emissions figure, measured under the Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure system » : <https://www.gov.uk/government/publications/taxable-benefits-and-rules-for-measuring-carbon-dioxide-emissions>

déplacement relatifs à l'utilisation d'un véhicule par les bénéficiaires de traitements et salaires optant pour le régime des frais réels déductibles).

---

## **AVIS ALTERNATIF**

Nous souhaitons maintenir un barème moyen identique pour tous, correspondant aux 5CV (et non un barème minimum correspondant à 3CV identique pour tous) pour l'indemnité km des véhicules.

**4 soutiens** : Samyr A, Hugues-Olivier B, Pascal B et Yolande

---

## **PROPOSITION SD-A1.3 : INCITER À UTILISER DES MOYENS DE TRANSPORTS DOUX OU PARTAGÉS**

Afin d'encourager tout un chacun à prendre le vélo dès le plus jeune âge, nous proposons de créer un système de prêt de vélo, basé sur le modèle du prêt de livres scolaires :

- L'idée est vraiment d'ancrer les mobilités douces comme une « habitude » chez les jeunes générations ;
- Les élèves (leurs parents, et si besoin une bourse) déposeraient un chèque de caution en échange d'un vélo et de l'équipement de sécurité (gilet / casque) ;
- Ce système serait géré par les collèges et lycées (et/ou donc les collectivités territoriales, respectivement Conseils départementaux et régionaux) ;
- Une filière de réparation pourrait être développée, notamment via des associations ou des entreprises d'insertion et/ou des lycées professionnels ou des réparateurs déjà présents sur le territoire ;
- En complément, les collectivités territoriales pourraient également établir des dispositifs de prêt de vélos pour leurs citoyens.

\*\*\*

Nous sommes conscients que ces propositions auront un impact sur les employeurs et notamment les plus petits, dans les zones dans lesquelles l'offre de transport en commun ou les infrastructures de mobilités douces sont moins développées.

Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État, les collectivités territoriales, les individus et le secteur privé prennent les mesures suivantes :

### **→ Pour l'État :**

- Faire évoluer des textes :
  - Issus de la loi LOM ;
  - Barème des indemnités kilométriques (code général des impôts (CGI) et notamment son article 83, et l'arrêté qui fixe annuellement les modalités de calcul sera également à modifier (Arrêté du 11 mars 2019 qui fixe le barème forfaitaire permettant l'évaluation des frais de déplacement relatifs à l'utilisation d'un véhicule par les bénéficiaires de traitements et salaires optant pour le régime des frais réels déductibles)).
- Un engagement de l'État employeur à appliquer et augmenter le forfait mobilité durable pour ses agents.

### **→ Pour l'État ou les collectivités territoriales :**

- Le financement du système de prêts de vélos (achat, entretien et gestion du parc).

### **→ Pour les entreprises :**

- Appliquer les nouvelles réglementations adoptées (avec compensation de l'État à prévoir dans un premier temps pour les plus petites entreprises).