



HAL
open science

Vélo et fiscalité : vers une fiscalité verte ?

Amandine Cayol

► **To cite this version:**

Amandine Cayol. Vélo et fiscalité : vers une fiscalité verte ?. Vélo et droit : transport et sport, Institut universitaire Varenne, pp.39-47, 2014. hal-04022722

HAL Id: hal-04022722

<https://hal.science/hal-04022722v1>

Submitted on 20 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Vélo et fiscalité : vers une fiscalité verte ?

Amandine Cayol

Maître de conférences en droit privé, Université de Caen Basse-Normandie

Article paru dans J. Guillaumé et J-M. Jude (dir.), *Vélo et droit : transport et sport*, Institut universitaire Varenne, Collection Colloques et essais, 2014, pp. 39-47.

« Vélo et fiscalité », le rapprochement de ces deux termes pourrait *a priori* surprendre. Il semble sous-entendre l'existence d'une fiscalité propre au vélo. Pourtant, presque aucun texte de droit fiscal français ne concerne aujourd'hui spécifiquement le vélo¹.

Le sujet est toutefois d'actualité. Ces dernières années, des réflexions ont été menées en France concernant l'adoption de règles fiscales tendant à favoriser l'usage du vélo, et plusieurs rapports ont été rendus en ce sens. Un plan national vélo a été remis au ministre chargé des Transports en janvier 2012. Une partie, spécialement consacrée à la « *valorisation des atouts sociaux, économiques et environnementaux du vélo* », propose plusieurs mesures afin de mettre en place une fiscalité vertueuse. En juin dernier, un groupe de travail interministériel a de nouveau été constitué afin de promouvoir les « *mobilités actives* », c'est-à-dire la marche et le vélo. Un autre plan national vélo est annoncé pour la fin de l'année.

Cet intérêt des pouvoirs publics pour le vélo est fondé sur des raisons de santé publique : la pratique régulière du vélo permettrait une baisse importante du risque de mortalité² et une diminution significative des dépenses de santé³.

¹ On peut seulement citer l'article 81 19° ter a, selon lequel « *l'avantage résultant de la prise en charge obligatoire par l'employeur du prix des titres d'abonnement souscrits par les salariés pour les déplacements effectués au moyen de transports publics de voyageurs ou de services publics de location de vélos entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, conformément à l'article L. 3261-2 du code du travail* » est exonéré d'impôt sur le revenu.

² B. LE BRETHON, *Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France*, Rapport remis au Premier ministre par la Commission parlementaire Vélo, 2004, p.7 : « *la pratique quotidienne du vélo*

Il est également dû à la prise en compte croissante de la nécessité de protéger l'environnement. Contrairement aux moyens de transport motorisés, le vélo n'entraîne aucune pollution atmosphérique. Réaliser un kilomètre en vélo plutôt qu'en voiture permet ainsi d'éviter l'émission de 0.5 kg de dioxyde de carbone⁴. La Fédération des cyclistes européens (ECF) a calculé que si chaque Européen pédalait comme les Danois, c'est-à-dire 2.6 km par jour, le vélo permettrait de réduire de 15% les émissions de dioxyde de carbone dans les transports⁵.

L'action des pouvoirs publics en faveur de la protection de l'environnement peut prendre deux formes : le recours à la réglementation ou l'utilisation d'outils économiques⁶. Les instruments réglementaires regroupent toutes les normes qui n'autorisent à polluer que jusqu'à un niveau maximal. Contraignants, ces instruments correspondent peu à notre société, hostile à une perturbation des mécanismes du marché par une trop grande intervention de l'Etat⁷. Tant l'Union européenne que les rapports de l'OCDE⁸ préconisent ainsi le recours aux instruments économiques permettant au marché de s'autoréguler. Selon l'analyse économique de Pigou⁹, il est nécessaire d'instaurer des mesures afin d'internaliser les externalités négatives découlant des comportements des agents sur le marché, et notamment les atteintes à l'environnement. La mise en place d'une « fiscalité verte », ou « fiscalité écologique », vise à taxer les pollueurs pour internaliser dans le coût du produit la pollution causée¹⁰. La liberté des agents est préservée en ce qu'ils pourront soit choisir de payer la taxe, soit décider de

pendant une demi-heure (...) suffisait à diminuer par deux le risque d'infarctus, de maladies coronariennes et de certains cancers ».

³ On évalue à 5.6 milliards d'euros par an l'économie permise par l'usage actuel du vélo (environ 3% des déplacements quotidiens). Cette économie serait accrue de 10 milliards d'euros avec une pratique du vélo atteignant 10% à 12% (Ph. GOUJON (dir.), *Plan national vélo*, janvier 2012, p.6).

⁴ Selon le ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Pourquoi-l-Etat-s-engage-t-il-pour.html>

⁵ Ph. GOUJON (dir.), *Plan national vélo*, janvier 2012, p.6.

⁶ Voir C. LONDON, *Environnement et instruments économiques et fiscaux*, LGDJ, 2001. C. LONDON, « Protection de l'environnement : les instruments économiques et fiscaux », *Revue française de finances publiques*, 2005, n°90, p.20-31. Y. JEGOUZO, « L'évolution des instruments du droit de l'environnement », *Revue Pouvoirs*, 2008, n°127, p.30-32.

⁷ Insistant sur le choix avant tout politique réalisé entre réglementation et fiscalité, voir A. LIPIETZ, « Economie politique des écotaxes », in Conseil d'analyse économique, *Fiscalité de l'environnement*, La documentation française, 1998, p.9 : « par-delà des opportunités pratiques, le choix des instruments est également déterminé par les traditions nationales de politiques publiques » ; et p.10 : concernant les écotaxes, « leur statut équidistant du règlement et du marché semble assez bien convenir au modèle européen ».

⁸ OCDE, *Ecotaxes et réforme fiscale verte*, 1997, p.7.

⁹ PIGOU, *The Economics of welfare*, Londres, MacMillan, 1920.

¹⁰ « La vraie éco-fiscalité est une fiscalité incitative qui doit s'appliquer à des assiettes précisément définies, avec des taux élevés de façon à ce qu'il soit incitatif de se reporter sur d'autres biens ou d'autres comportements. (...) La fausse éco-fiscalité c'est l'inverse. Il s'agit plutôt de taxes à taux réduits, assises sur des assiettes larges. Cette éco-fiscalité est plutôt une fiscalité à vocation financière ou budgétaire », G. SAINTENY, « Quel impact environnemental et économique peut-on attendre de la fiscalité environnementale ? », *Droit de l'environnement* 2010, n°175, p.9.

modifier leur comportement afin de l'éviter¹¹. La fiscalité est alors incitative¹². Conformément aux principes néo-libéraux, l'intervention de l'Etat respecte les mécanismes du marché. Elle améliore même le jeu du marché en internalisant les externalités négatives susceptibles de le fausser¹³.

Les économistes mettent en avant plusieurs avantages des outils fiscaux par rapport aux réglementations. Ils relèvent, tout d'abord, leur « efficacité dynamique », en ce qu'ils incitent les agents à innover afin de polluer le moins possible, et donc de payer moins de taxes. Au contraire, en cas de réglementation, les agents se contenteront souvent de respecter le seuil fixé sans chercher à aller au-delà¹⁴. Ils insistent, ensuite, sur le « double dividende » découlant des écotaxes : les recettes récoltées permettraient de réduire la fiscalité pesant sur le travail et ainsi, *in fine*, de lutter contre le chômage¹⁵.

¹¹ OCDE, *Ecotaxes et réforme fiscale verte*, 1997, p.19 : « Les écotaxes ont un effet d'autorégulation, dans le sens où elles laissent les agents économiques libres de choisir la manière la plus efficace pour eux de s'adapter aux signaux du marché ». Dans le même sens, N. BRICQ, *Pour un développement durable : une fiscalité au service de l'environnement*, Assemblée nationale, Commission des finances, Rapport d'information n°1000, p.27. H. ISAIA et J. SPINDLER, « Fiscalité, environnement et régulation du système économique », *Revue française de finances publiques*, 1985, n°10, p.79. M. POTIER, « La fiscalité au service des politiques de l'environnement », *Revue française de finances publiques*, 1983, n°1, p.153. Conseil des impôts, *Fiscalité et environnement*, 23^e rapport au Président de la République, Les éditions des Journaux officiels, 2005, p.8.

¹² R. HERTZOG, « La fiscalité de l'environnement. Notion et état du droit positif en France », *Année de l'environnement*, Actes du colloque « Fiscalité-Environnement » organisé à Nice les 26 et 27 mai 1983, Numéro spécial 1984, p.52 : « L'imposition est de plus en plus utilisée comme un instrument visant à déterminer l'activité des agents économiques, y compris des ménages ».

Le Conseil constitutionnel a admis la possibilité d'une fiscalité incitative et non seulement budgétaire. Il affirme en effet que le principe constitutionnel d'égalité devant l'impôt « ne fait pas obstacle à ce que soient établies des impositions spécifiques ayant pour objet d'inciter les redevables à adopter des comportements conformes à des objectifs d'intérêt général pourvu que les règles qu'il fixe à cet effet soient justifiées au regard desdits objectifs » (C.C., décision n°2000-441 DC du 28 décembre 2000, *Loi de finances rectificative pour 2000*, cons. 34 ; C.C. décision n°2009-599 du 29 décembre 2009, *Loi de finances pour 2010*, cons. 80).

¹³ R. HERTZOG, « Les trois âges de la fiscalité de l'environnement », *Les cahiers du CNFP*, 1988, p.141 : « L'imposition du pollueur participe alors à l'amélioration du calcul économique, parce qu'elle lui fait payer la consommation de certaines ressources naturelles, et éclaire les choix économiques là où la gratuité apparente faussait les comparaisons et les règles du jeu ».

¹⁴ M. CHIROLEU-ASSOULINE, « La fiscalité environnementale, instrument économique par excellence », *Revue française de finances publiques*, 2011, p.22-23. A. LIPIETZ, « Economie politique des écotaxes », in Conseil d'analyse économique, *Fiscalité de l'environnement*, La documentation française, 1998, p.21-25. OCDE, *Ecotaxes et réforme fiscale verte*, 1997, p.19. OCDE, *La fiscalité et l'environnement. Des politiques complémentaires*, 1993, p.22.

¹⁵ M. CHIROLEU-ASSOULINE, « La fiscalité environnementale, instrument économique par excellence », *Revue française de finances publiques*, 2011, p.24. OCDE, *La fiscalité et l'environnement. Des politiques complémentaires*, 1993, p.23. D. BRECARD, « Les dividendes économiques de l'impôt écologique », *Revue française de finances publiques*, 2005, n°90, p.47-58.

Pour une critique de ce double dividende, voir X. CABANNES, « La fiscalité environnementale : solution miracle ou manne financière ? », *Revue française de finances publiques*, 2005, n°90, p.384. R. GUESNERY, « Quel impact environnemental et économique peut-on attendre de la fiscalité environnementale ? », *Droit de l'environnement*, 2010, n°175, p.11 : la fiscalité écologique « tend à s'autodétruire, c'est-à-dire que si l'on taxe la pollution et que cette pollution diminue, les recettes associées à la diminution de cette pollution diminuent dans le temps. Si la taxe réussit, elle doit s'autodétruire ». B. BURGENMEIER, Y. HARAYAMA et N. WALLART, *Théorie et pratique des taxes environnementales*, Economica, 1997, p.94-95.

Pourtant, la « fiscalité verte » reste encore peu développée en France par rapport aux autres pays de l'OCDE ou de l'UE¹⁶, les outils fiscaux n'étant jusqu'à présent utilisés que ponctuellement et sans véritable cohérence. L'absence de mesures fiscales en faveur du vélo est un des signes du retard pris par la France en matière de fiscalité écologique.

Comment, dès lors, promouvoir l'utilisation du vélo par le biais de la fiscalité ?

La fiscalité environnementale prend classiquement la forme de redevances (afin de couvrir les coûts liés à des services environnementaux, principalement concernant l'eau et les déchets) et de taxes, c'est-à-dire de prélèvements obligatoires sans contrepartie et dont l'assiette est un produit polluant. Elle comprend également des mesures positives, des incitations fiscales, telles que des crédits d'impôts, des exonérations ou de simples baisses de taux afin d'orienter les comportements dans un sens plus favorable à l'environnement¹⁷.

Le vélo peut ainsi être pris en compte par la fiscalité, en premier lieu, de manière indirecte en taxant les moyens de transport plus polluants (I) ou, en second lieu, de manière directe en mettant en place des avantages fiscaux pour les utilisateurs de vélos (II).

¹⁶ G. SAINTENY, « La dimension fiscale des politiques environnementales en France », *Revue française de finances publiques*, 2011, p.85.

Le recours aux instruments de marché est toutefois de plus en plus grand depuis la fin des années 1980 : « *Au droit de police de l'environnement s'est superposé un droit économique de l'environnement* » (G. J. MARTIN, Rapport introductif, in Association H. Capitant, *Le droit et l'environnement*, Dalloz, Collection Thèmes et commentaires, 2010, p. 2).

¹⁷ Ph. BONTEMS et G. ROTILLON, *L'économie de l'environnement*, Editions la Découverte, 2007, 3^e édition, p.68. S. CAUDAL, « L'éco-fiscalité à l'épreuve des principes financiers et fiscaux », *Revue française de finances publiques*, 2005, n°90, p.32 : « *L'éco-fiscalité, entendue comme tout prélèvement ou toute mesure fiscale ayant pour finalité (même partielle) la protection de l'environnement, englobe non seulement les impositions (impôts, taxes fiscales) qui peuvent être ou non affectées, mais aussi les dépenses fiscales* ».

I/ Une prise en compte indirecte du vélo par la fiscalité

Le principe pollueur-payeur conduit à taxer les moyens de transport polluants (A). Non concerné par ces diverses taxes, le vélo apparaît alors comme un moyen de transport fiscalement avantageux (B).

A/ Le principe pollueur-payeur, ou la taxation des moyens de transport polluants

Le principe pollueur-payeur¹⁸ est consacré par le droit français à l'article L.110-1 du code de l'environnement, issu de la loi Barnier du 2 février 1995. Il est également cité par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne¹⁹.

Lato sensu, il vise à imputer au pollueur le coût de la pollution qu'il engendre²⁰. En matière fiscale, il consiste plus précisément à faire peser sur les agents dont l'activité cause une pollution de l'environnement un prélèvement obligatoire décidé par les pouvoirs publics. Cette taxe ne pèsera que sur les pollueurs²¹. Son but est tant d'internaliser les externalités négatives que de les inciter à préférer des modes de production ou de consommation préservant l'environnement²². Une telle application fiscale du principe a été recommandée dès 1972 par l'OCDE²³ et dès 1975 par la Communauté européenne²⁴.

¹⁸ Sur ce principe, voir notamment R. ROMI, *Droit et administration de l'environnement*, Montchrestien, Collection Domat droit public, 2007, 6^e édition, p.135-139. N. DE SADELEER, *Les principes du pollueur-payeur, de prévention et de précaution*, Bruylant, 1999, p.50-105. A. VAN LANG, *Droit de l'environnement*, PUF, Collection Thémis droit, 2011, 3^e édition, p.119-146. OCDE, *Le principe pollueur-payeur. Définition, analyse, mise en œuvre*, 1975. *Revue juridique d'Auvergne*, 2002, Numéro spécial : Le principe pollueur-payeur, mythe ou réalité ?, Actes du colloque organisé à la cour d'appel de Riom les 14 et 15 septembre 2000.

¹⁹ Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, version consolidée, article 191, 2^o : « *La politique de l'Union dans le domaine de l'environnement (...) est fondée sur les principes de précaution et d'action préventive, sur le principe de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement et sur le principe du pollueur-payeur* ». (ex. article 174 TCE modifié).

²⁰ M. PRIEUR, *Droit de l'environnement*, Dalloz, Collection Précis, 2011, 6^e édition, p.175, n°165.

²¹ B. JADOT, « Les taxes environnementales : objectifs et principes », in *Fiscalité de l'environnement*, Actes de la journée d'études organisée à Louvain-la-Neuve le 23 avril 1993, Bruylant, 1994, p. 22.

²² D. BUREAU et J-Ch. HOURCADE, « Les dividendes économiques d'une réforme fiscale écologique », in Conseil d'analyse économique, *Fiscalité de l'environnement*, La documentation française, 1998, p.44 : « *le problème n'est pas tant de punir les pollueurs, que de sensibiliser chacun aux coûts des dommages associés à son comportement de production et de consommation, ce qui veut dire jouer sur la prévention, l'innovation et les modifications des modes de consommation* ».

²³ Recommandation du Conseil sur les principes directeurs relatifs aux aspects économiques des politiques de l'environnement sur le plan international, OCDE, C(72)128, 26 mai 1972.

²⁴ Recommandation 75/436/Euratom/CECA/CEE du 3 mars 1975, relative à l'imputation des coûts et à l'intervention des pouvoirs publics en matière d'environnement.

Plusieurs exemples peuvent être relevés en France en matière de transport²⁵.

Certaines taxes concernent, tout d'abord, l'acquisition de véhicules polluants. Ainsi, la taxe régionale sur les certificats d'immatriculation (ou « cartes grises ») est fonction de la puissance fiscale du véhicule (en chevaux-vapeur), et donc de son caractère plus au moins polluant. Un *malus* est même prévu pour les véhicules de tourisme les plus polluants²⁶.

D'autres taxes sont, ensuite, liées à la possession de véhicules polluants. Tel est le cas de la TVS (Taxe sur les véhicules de sociétés), taxe annuelle due par les sociétés possédant ou utilisant des voitures particulières destinées au transport de voyageurs²⁷. Son montant est progressif selon le taux d'émission de dioxyde de carbone²⁸. Plus les effets sur l'environnement sont néfastes, plus la taxe sera importante. Les véhicules non polluants sont au contraire exonérés²⁹.

Enfin, certaines taxes sont liées à l'usage de véhicules polluants. On peut citer ici la TICPE (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) portant sur les carburants.

Par application du principe pollueur-payeur, de multiples prélèvements obligatoires sont ainsi liés à l'acquisition, la possession et l'utilisation de véhicules polluants. Non concerné par eux, le vélo apparaît comme un moyen de transport fiscalement avantageux.

²⁵ Pour une présentation rapide des diverses taxes qui concernent les moyens de transport polluants, voir Conseil des impôts, *Fiscalité et environnement*, 23^e rapport au Président de la République, 2005, p.17-40.

²⁶ Cette écotaxe se substitue à la taxe CO2 depuis le 1^{er} janvier 2008.

²⁷ Peu importe que la société soit ou non propriétaire du véhicule.

²⁸ Cette règle est applicable pour les véhicules qui font l'objet d'une réception communautaire, dont la première mise en circulation intervient à compter du 1^{er} juin 2004 et qui n'étaient pas possédés ou utilisés par la société avant le 1^{er} janvier 2006. A défaut, la taxe est déterminée selon le nombre de chevaux fiscaux.

²⁹ Cela vise les véhicules émettant moins de 50g de dioxyde de carbone par kilomètre. Les véhicules qui combinent l'énergie électrique et une motorisation à essence ou au gazole, et qui émettent moins de 110 g/km de CO₂, sont quant à eux exonérés de la taxe pendant 2 ans.

B/ Le vélo, un moyen de transport fiscalement avantageux

L'absence de toute réglementation fiscale propre au vélo est, paradoxalement, un moyen indirect d'inciter à l'utiliser. Non polluant, le vélo n'est concerné par aucune écotaxe³⁰. Son coût fiscal est quasi-nul (hormis bien entendu le paiement de la TVA lors de l'achat du vélo). Les agents économiques sont donc indirectement incités à choisir ce mode de transport, fiscalement avantageux.

Deux moyens sont concevables afin d'accroître cette incitation : refondre les taux existants et créer de nouvelles écotaxes, ou supprimer les dispositions fiscales qui entraînent des distorsions³¹.

Il est ainsi envisageable, d'une part, d'augmenter le taux des taxes existantes. Le projet de loi de finances 2014 propose par exemple un durcissement du *malus* automobile applicable lors de la délivrance des certificats d'immatriculation : le tarif de chaque tranche serait augmenté et le seuil de déclenchement abaissé³². Il prévoit également une augmentation progressive de la TICPE (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) en fonction du taux de dioxyde de carbone émis par les différents produits énergétiques³³.

Il est possible, d'autre part, de supprimer les mesures fiscales qui ont des effets préjudiciables sur l'environnement³⁴. La déduction des frais de transport en voiture entre le domicile et le travail³⁵ semble ainsi devoir être abandonnée³⁶. Il est paradoxal de prévoir un barème kilométrique pour les voitures particulières alors qu'aucun barème n'existe en droit fiscal

³⁰ « L'expression écotaxe désigne (...) tout prélèvement assis sur une émission ou matière polluante qui vise principalement un effet positif sur l'environnement via une modification des comportements des agents économiques concernés », G. SAINTENY, « L'éco-fiscalité comme outil de politique publique », *Revue française d'administration publique*, 2010, n°134, p.353.

³¹ OCDE, *Ecotaxes et réforme fiscale verte*, 1997, p.21.

³² Le *malus* jouerait désormais dès l'émission de 131g de CO₂ (contre seulement 136g aujourd'hui).

³³ Le gouvernement souhaitait en effet instaurer une « contribution climat-énergie », sobrement rebaptisée « aménagement de la TICPE » dans le projet de loi de finances.

L'impact de cette réforme devrait être nul en 2014 pour les consommateurs concernant les carburants (seuls le gaz, le fioul lourd et le charbon sont pour l'instant soumis à une hausse de tarif). Ensuite, l'augmentation devrait être de l'ordre de 2 cts pour le gazole et de 1.7 cts pour l'essence.

³⁴ N. BRICQ, *Pour un développement durable : une fiscalité au service de l'environnement*, Assemblée nationale, Commission des finances, Rapport d'information n°1000, p.42. Voir aussi J-Ph. BARDE, « Une fiscalité négative : les subventions nuisibles à l'environnement », *Revue française de finances publiques*, 2011, n°114, p.27 : « Une réforme fiscale « verte » ne sera pleinement efficace que si les nombreuses dispositions fiscales existantes nuisibles à l'environnement (...) ne sont pas simultanément supprimées ».

³⁵ Les salariés peuvent déduire de leurs revenus leurs « frais réels », et notamment les frais de transport entre leur domicile et leur travail (jusqu'à 40 km aller par jour sans justification, et au-delà seulement à condition de justifier d'une raison expliquant un tel éloignement). De même les titulaires de revenus non commerciaux peuvent déduire de leurs bénéfices non commerciaux leurs frais de déplacement, y compris entre leur lieu de domicile et leur travail.

³⁶ En ce sens, OCDE, *Ecotaxes et réforme fiscale verte*, 1997 p.24.

français concernant le vélo. Ceci conduit de manière perverse à encourager le recours aux véhicules polluants³⁷. De plus, le barème établi par l'Administration fiscale est fonction du nombre de chevaux du véhicule. Ceci revient à permettre une déduction plus importante aux contribuables polluants le plus. L'incohérence avec le principe pollueur-payeur est patente.

Si la fiscalité peut ainsi conduire indirectement à favoriser l'usage du vélo, il est aujourd'hui préconisé d'instaurer des mesures fiscales concernant directement le vélo.

II Une prise en compte directe du vélo par la fiscalité

Les incitations fiscales pourraient concerner tant l'achat du vélo (A) que son utilisation proprement dite (B).

A/ Les incitations fiscales à l'achat du vélo

Le plan national vélo de janvier 2012 proposait d'instaurer un crédit d'impôt pour l'achat d'un vélo électrique³⁸. Une baisse de la TVA sur les bicyclettes pourrait aussi être envisagée.

Toutefois, de telles mesures sont coûteuses³⁹ et, surtout, peu adaptées à la France où le nombre de vélos achetés est déjà fort important. La France est ainsi à la 3^e place au niveau européen relativement aux achats de vélos, alors que les trajets en vélo ne représentent encore que 3% des trajets quotidiens⁴⁰. Pourtant, la moitié de ces déplacements font moins de 3 kilomètres. Comme le soulignait en juin dernier le ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, Frédéric Cuvillier, il est désormais nécessaire « *que l'usage du vélo soit reconnu comme un mode de déplacement à part entière* »⁴¹. S'ils achètent des vélos, les Français ne les utilisent pas dans leur vie quotidienne. C'est sur ce second aspect que les efforts doivent porter.

³⁷ J-P. COSSIN, « Comment gérer efficacement la fiscalité environnementale ? », *Droit de l'environnement*, 2010, n°175, p.73.

³⁸ P. GOUJON (dir.), *Plan national vélo*, janvier 2012, p.22, mesure D2.4.

³⁹ Rejetant dès lors l'idée d'une baisse de la TVA sur les vélos, B. LE BRETHON, *Propositions pour encourager le développement de la bicyclette*, Rapport remis au Premier ministre par la Mission parlementaire Vélo, 2004, p.36.

⁴⁰ Chiffres fournis par le ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, mis à jour le 10 mars 2011. Consultables sur <http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-pratique-du-velo-en-France.html>

⁴¹ Communiqué de presse du 3 juin 2013.

B/ Les incitations fiscales à l'utilisation du vélo

Une première possibilité serait d'instaurer un barème kilométrique afin de prendre en compte, dans les frais réels des salariés, les trajets domicile-travail effectués à vélo. Un même barème devrait être prévu quel que soit le mode de transport choisi par les salariés, afin de ne pas décourager l'usage du vélo⁴². La Belgique est même allée encore plus loin en proposant un barème plus intéressant pour les vélos que pour les modes de transport polluants⁴³. L'incitation est alors maximale.

Une autre mesure proposée par le Plan national vélo de 2012⁴⁴ - et reprise par le Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air (PUQA) adopté par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie le 6 février 2013⁴⁵ - est le versement par l'employeur d'une indemnité aux salariés basée sur le nombre de kilomètres parcourus en vélo entre le domicile et le lieu de travail⁴⁶. Ceci serait favorisé par des incitations fiscales : exonération d'impôt sur le revenu pour les salariés et exonération de charges sociales pour l'entreprise. Tel est notamment déjà le cas en Belgique depuis la loi du 8 août 1997. Il s'agit là encore d'encourager un plus grand nombre de personnes à opter pour ce mode de transport quotidiennement.

⁴² FUBicy, *Vélo : des clefs pour réussir la transition*, janvier 2013, p.8. Dans le même sens, B. LE BRETHON, *Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France*, Rapport remis au Premier ministre par la Mission parlementaire Vélo, 2004, p.39.

⁴³ Pour la voiture, la moto et les transports en commun, ces frais sont fixés forfaitairement à 0,15 euro par km parcouru. Pour le vélo, ces frais sont fixés forfaitairement à 0,21 euro (exercice d'imposition 2013) ou 0,22 euro (exercice d'imposition 2014) par km parcouru.

http://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/deduction_frais_de_transport/trajet_domicile_travail/forfait_et_frais_reels/

⁴⁴ P. GOUJON (dir.), *Plan national vélo*, janvier 2012, p.22, mesure D2.1. Voir également B. LE BRETHON, *Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France*, Rapport remis au Premier ministre par la Mission parlementaire Vélo, 2004, p.39 ; FUBicy, *Vélo : des clefs pour réussir la transition*, janvier 2013, p.8.

⁴⁵ Mesure n°26 : « Lancer une étude sur l'opportunité et les conditions de mise en place d'une indemnité pour les déplacements domicile – travail effectués en vélo (y compris en vélo à assistance électrique) ».

⁴⁶ Les députés membres du club des parlementaires du vélo ont toutefois échoué le 24 octobre 2013 à faire adopter une telle mesure dans le projet de budget de la Sécurité sociale.