

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 octobre 2009

**LOI DE FINANCES POUR 2010 - (n° 1946)
(Première partie)**

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° I - 237

présenté par

M. Goujon, M. Jean-François Lamour, M. Decool, M. Debré, M. Mathis,
M. Goasguen, M. Tiberi, Mme Marland-Militello, Mme Aurillac, M. Saddier et M. Favennec

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant :**

I. – Au b) du 19^oter de l'article 81 du code général des impôts, après le mot : « carburant », sont insérés les mots : « , des frais d'usage d'un vélo personnel, des frais liés au recours à un mode de déplacement doux et écologique comme le vélo ou le vélo à assistance électrique. ».

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la majoration de la fraction affectée à l'État de la taxe prévue aux articles 266 *sexies* et 266 *terdecies* du code des douanes.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin de favoriser le développement des modes de déplacement doux et peu polluants, dans le droit fil des engagements du Grenelle de l'Environnement, cet article propose à tout employeur souhaitant prendre en charge les frais liés au recours par son salarié à un mode de déplacement écologique comme le vélo ou le vélo électrique, pour effectuer tout ou partie du trajet séparant son domicile de son lieu de travail, selon que celui-ci excède ou non 5 kilomètres, de déduire ces frais de son imposition professionnelle au même titre que le remboursement des frais de carburant.

En Belgique, il existe depuis 1997 une obligation pour l'employeur d'indemniser ses salariés dont le vélo est le principal mode de déplacement. Il est ici proposé de rendre cette prise en charge optionnelle en France, mais déductible fiscalement par l'employeur, à hauteur de 200€ annuels, comme la prise en charge des frais de carburant. Une somme très raisonnable, compte tenu des bienfaits que procure l'activité physique journalière en termes de réduction des risques de

maladie cardio-vasculaires dont la prise en charge a un coût pour la société¹. Des études menées en Belgique ont prouvé que les effets de cette politique en termes de report modal sont concluants: la part modale du vélo est passée de 6,3 à 9,3%, soit une hausse de plus de 50% en dix ans, résultats qui participent en outre à l'amélioration de la sécurité routière, car le corrélat de l'augmentation des usagers de cycles dans la circulation urbaine est une diminution des vitesses en ville et par conséquent de l'accidentologie.

¹Par ailleurs, des études menées en Belgique ont démontré que les salariés cyclistes étaient moins souvent en congé maladie, ce qui représente un gain de près de 300 à 400 euros annuels pour l'entreprise.