



N° 2176

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 21 décembre 2009.

PROPOSITION DE LOI

*visant à favoriser le développement des modes
de déplacement doux et peu polluants,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Philippe GOUJON, Philippe FOLLIOT, Guy GEOFFROY, Lionel LUCA, Jérôme BIGNON, Guy TEISSIER, Éric DIARD, Jean-Pierre DOOR, François GROSDIDIER, Éric STRAUMANN, Éric RAOULT, Patrick LABAUNE, Alain MOYNE-BRESSAND, Michel GRALL, Marc BERNIER, Daniel SPAGNOU, Jean-Claude MATHIS, Xavier BRETON, Daniel FASQUELLE, Yannick FAVENNEC, Jacques DOMERGUE, Éric CIOTTI, Pierre MOREL-A-L'HUISSIER, Patrice CALMÉJANE, Valérie BOYER, Jean-Pierre DUPONT, Jacques Alain BÉNISTI, Jean-Pierre DECOOL, Yves FROMION, Bernard REYNÈS, Henri PLAGNOL, Jean-François LAMOUR, Sophie DELONG, Jean-Michel FERRAND, Yanick PATERNOTTE, Bertrand PANCHER et Claude GOASGUEN,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La France s'est résolument engagée, conformément aux objectifs de l'Union européenne, à réduire d'ici à 2020 ses émissions de CO₂ de 20 %, à accroître son efficacité énergétique de 20 % et à porter la part des énergies renouvelables dans sa production énergétique totale à 20 %. La loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique et le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, adopté le 23 juillet 2009, consacrent ces engagements environnementaux. L'ambition de cette politique, concordant avec l'éveil de l'opinion publique aux enjeux du développement durable, réside dans la volonté de faire évoluer les comportements vers une plus grande responsabilité écologique. À ce titre, des mesures incitatives ont déjà été déployées, pour conduire les particuliers comme les entreprises à améliorer les performances thermiques et énergétiques des bâtiments (logement ou locaux) ou à échanger leur ancien véhicule polluant pour un véhicule faiblement émetteur de CO₂. Le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2009 a également renforcé ces mesures incitatives, en étendant au territoire national l'obligation pour l'employeur de prendre en charge 50% des frais de transport de ses salariés empruntant les transports en commun ou, innovation importante, un système public de location de vélos. Outre la mise en place à l'échelle européenne du système d'un marché de quotas de CO₂, qui incitera les entreprises à améliorer leurs performances dans ce domaine, l'idée d'une fiscalité environnementale se consolide. Fidèle à l'engagement pris lors de la signature du pacte écologique de Nicolas Hulot durant la campagne électorale de 2007, s'inspirant des recommandations du rapport d'information sénatorial de Fabienne Keller⁽¹⁾ et de la commission Rocard, le Président de la République a annoncé⁽²⁾ la mise en place dès 2010 d'une contribution climat-énergie universelle, dite « taxe carbone », dont le montant sera fixé à 17 € par tonne de CO₂ et qui concernera la consommation des énergies

(1) Keller Fabienne, *En attendant la taxe carbone... Enjeux et outils de la réduction des émissions de CO₂*, rapport d'information du groupe de travail sur la fiscalité environnementale, sur l'instauration d'une contribution « climat-énergie », le fonctionnement et la régulation des marchés de quotas de CO₂, n° 543, 2008-2009, 161 p., coll. Les Rapports du Sénat.

(2) Voir le discours du Président de la République du 10 septembre 2009 à Artemare dans l'Ain sur la stratégie de la France dans la lutte contre le réchauffement climatique, sur le site Internet www.elysee.fr.

fossiles (charbon, gaz, pétrole). Ce montant évoluera ensuite progressivement jusqu'à atteindre à terme 100 € par tonne de CO₂, le produit de cette taxe étant entièrement redistribué aux contribuables sous la forme de la baisse d'un autre prélèvement obligatoire ou de l'attribution d'un chèque vert afin d'inciter les français à se tourner vers les énergies moins polluantes. L'idée de la mise en place d'une taxe carbone aux frontières de l'Europe est également une piste que souhaite porter la France auprès de ses partenaires pour lutter contre le dumping écologique, alors même que se prépare la signature d'un accord mondial sur le climat, lors du sommet de Copenhague en décembre 2009.

S'inscrivant dans le prolongement de cette réflexion, cette proposition de loi vise à compléter ces mesures, dans le volet des déplacements domicile-travail et des déplacements professionnels, en incitant réellement au développement des modes de déplacement peu polluants qui échappent encore aujourd'hui à ces mesures incitatives, alors même qu'ils sont les plus vertueux: la marche, le roller, l'utilisation d'un vélo personnel ou d'un véhicule électrique (scooter ou voiture électrique), le recours au covoiturage et l'encouragement de l'achat d'une petite voiture écologique, très faiblement émettrice de CO₂ qui échappe actuellement, de par sa taille, au dispositif du bonus/malus écologique.

Le titre I^{er} de cette proposition de loi recense les mesures incitatives pour encourager le recours à un mode de déplacement peu polluant ⁽³⁾.

La première section, incluant les articles 1 à 5, comprend des mesures visant à promouvoir l'utilisation des modes de déplacements doux et écologiques. Ainsi, elle prévoit **la prise en charge par l'employeur des frais liés au recours par son salarié à un ou plusieurs modes de déplacement écologique** tels le vélo, la marche, le roller ou la trottinette, pour effectuer tout ou partie du trajet séparant son domicile de son lieu de travail, selon que celui-ci excède ou non 5 kilomètres. **Afin de favoriser l'interopérabilité des modes de déplacement, elle prévoit également que l'utilisation de ce type de mode doux soit compatible avec le remboursement d'une partie de l'abonnement de transports en commun du salarié.** La prise en charge de ces frais serait alignée sur celle des frais de carburant et ne pourrait excéder 200 € annuels. Elle serait **déductible fiscalement pour l'employeur** au même titre que cette

(3) En effet, chaque kilomètre parcouru à vélo évite de rejeter 0,2 kg de CO₂ dans l'atmosphère par comparaison avec un kilomètre parcouru en voiture.

dernière. Enfin elle prévoit **d'instituer un crédit d'impôt plafonné à hauteur de 200€ annuels destiné à toute personne recourant au vélo pour effectuer tout ou partie du trajet séparant son domicile de son lieu d'études, de son lieu de recherche d'emploi, de son lieu de travail ou de sa clientèle** (dans le cas des travailleurs non salariés), crédit d'impôt non cumulable avec un autre dispositif fiscal destiné à couvrir les frais d'utilisation du vélo.

La seconde section, incluant l'article 6, vise à promouvoir le développement du **covoiturage**, qui, alors que le taux d'occupation des automobiles utilisées dans le cadre des déplacements domicile-travail est en moyenne de 1,1 personne par véhicule (soit entre 8 et 9 véhicules sur 10 qui sont occupés par une seule personne pour ce motif), permet de rentabiliser en termes d'émissions de CO₂ les trajets, de réduire les encombrements de la circulation routière, et enfin de réduire aussi les coûts dédiés par le salarié à ce mode de transport. Avec cette mesure, les employeurs pourront soutenir la démarche du covoiturage **en prenant en charge les frais de carburant (fiscalement déductibles) de leurs salariés qui y recourent** pour leurs déplacements domicile/travail. Le fait que cette prise en charge puisse concerner des salariés n'ayant pas le même employeur, permet également de prendre en compte la réalité du terrain : les personnes qui y recourent sont majoritairement des voisins dont le lieu de travail est proche. Des études menées en Belgique, où il est incité au covoiturage, ont révélé que lorsqu'il est encouragé par l'employeur, 6,9 % des travailleurs y ont recours contre 3,9 %, dans le cas inverse.

La troisième section concerne les **incitations à destination des employeurs pour prendre en charge les frais d'usage du vélo de leurs salariés cyclistes** dans le cadre des déplacements domicile/ travail. Les articles 7 à 10 proposent ainsi de **mettre en place une indemnité kilométrique**, comme cela se fait en Belgique depuis 1997, dont le montant sera défini par décret, et qui correspond à l'indemnisation des salariés dont le vélo est le principal mode de déplacement. En effet, l'utilisation quotidienne du vélo comporte des frais qui s'élèvent en moyenne à 250 euros annuels: usure des pneus, des chambres à air, des freins, des systèmes de transmission des vitesses, révisions. En Belgique ces frais sont estimés à 0,20 € par kilomètre parcouru, l'employeur étant tenu d'indemniser son salarié au moins à hauteur de 0,15 € par kilomètre parcouru. Ces articles proposent de rendre en France cette prise en charge **optionnelle, mais déductible fiscalement par l'employeur, pour un montant kilométrique qui sera fixé par décret, dans la limite de 200 euros annuels**. 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 société⁽⁴⁾. 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. L'article 11 étend ces dispositions aux agents de l'État, de la fonction publique territoriale, de la fonction publique hospitalière et de la Ville de Paris.

La quatrième section propose avec l'article 12 **d'appliquer un taux réduit de TVA aux petits services de réparation de bicyclette, comme l'autorise la directive européenne 2009/47/CE du Conseil du 5 mai 2009 modifiant la directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006, actuellement mise en œuvre dans plusieurs pays européens**. Cette mesure constituerait un levier supplémentaire d'incitation à l'usage du vélo, à la fois parce que le cycliste pourrait faire réparer à des coûts moindres son mode de déplacement écologique, et aussi parce que cette disposition permettrait aux magasins de cycles de se maintenir en centre-ville, au plus près de l'utilisateur, en favorisant le développement de leurs activités de services (atelier réparation, marquage antivol, révision, gardiennage de vélos...). **À ce titre, il paraîtrait judicieux que l'État expérimente, sur le modèle du Royaume-Uni, la mise en place d'un taux de TVA réduit sur les ventes de vélos et de vélos à assistance électrique**⁵. Tel est l'objet de l'article 13.

La cinquième section propose des mesures de lutte contre le vol de vélo.

L'article 14 instaure une **homologation nationale des antivols de cycles**, devant obligatoirement figurer dans l'étiquetage desdits produits, afin de permettre une meilleure lisibilité par le consommateur de leurs qualités et de leurs capacités de résistance au vol. Ce système de label de qualité des cadenas existe déjà aux Pays-Bas et les classe en 4 catégories en fonction de leur résistance aux techniques de vol.

(4) Par 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.

(5) Le Royaume-Uni a baissé, depuis décembre 2008, le taux de TVA qui s'appliquait aux ventes de vélos, accessoires et composants cycles, de 17,5 à 15 %, afin d'encourager le développement des modes de déplacement doux.

L'article 15 propose de **mettre en place un fichier national des vélos marqués** (selon une procédure de gravure sur le cadre agréée par le ministère de l'intérieur), sur le modèle du fichier national des animaux tatoués, permettant de recenser, lors de la vente d'un vélo et de son marquage, les coordonnées de son propriétaire, **afin de faciliter sa recherche en cas de vol, et de mieux lutter à l'avenir contre le phénomène des « vélos-épaves »** en contactant les propriétaires de ceux-ci pour qu'ils procèdent à leur remise en état ou à leur évacuation de la voie publique.

La sixième section propose, avec l'article 16, de **rendre obligatoire, pour les véhicules de gros gabarit immatriculés avant le 1er janvier 2000, l'installation d'équipements supplémentaires destinés à neutraliser l'angle mort arrière, latéral et avant que ceux-ci comportent**. La loi va ainsi au-delà de la transposition actuelle de la directive européenne 2007/38/CE qui ne fait cette obligation qu'aux véhicules immatriculés à compter du 1er janvier 2000. Il s'agit donc d'une mesure de mise en cohérence, destinée à réduire le nombre de décès dus à ces angles morts, en appliquant ces dispositions à tous les véhicules de gros gabarit en circulation. Il est également proposé **de rendre obligatoire, à l'arrière de ces véhicules, la mention « cyclistes DANGER : ne doublez pas par la droite »**.

Le titre II de la présente proposition de loi propose des mesures incitatives pour l'achat d'un véhicule peu polluant.

L'article 17 propose de mettre en place, **comme cela se fait déjà en Italie** depuis le 25 avril 2009, **un crédit d'impôt pour l'achat d'un deux roues peu polluant afin d'encourager l'achat de vélos classiques et électriques ainsi que de renouveler le parc de deux roues motorisés qui sont une des principales causes de bruit** – une des pollutions les plus sensibles en milieu urbain – et de diminuer les rejets de gaz à effet de serre produits par ces moteurs⁽⁶⁾. Prenant exemple sur ce modèle il est donc proposé que l'achat d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique donne droit à une **déduction fiscale équivalente à 30 % de son montant à concurrence de 700 € et à concurrence de 1 300 € pour un cyclomoteur électrique**, en échange, dans ce cas, s'il ne s'agit pas d'une primo-

(6) Le montant alloué par le Gouvernement Italien lors de l'instauration de cette mesure a été de 8,75 millions d'euros en avril 2009. Devant le succès de l'action un montant de 10 millions d'euros a été de nouveau alloué au 1^{er} septembre 2009. L'ensemble de cette action devrait permettre l'acquisition de 120 000 vélos et vélos à assistance électrique, les prévisions du gouvernement italien tablent sur 200 000 primo-usagers pour la fin de l'année.

acquisition, de la justification que l'ancien cyclomoteur polluant a bien été remis à la casse ⁽⁷⁾.

Les articles 18 à 23 proposent **que l'État mette en place, pour l'achat d'une voiture écologique rejetant moins de 151 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre parcouru, un prêt à taux zéro pour les ménages modestes** qui, étant les moins aisés sont souvent ceux qui possèdent les voitures les plus anciennes, et par conséquent les plus polluantes, dont la consommation de carburant grève fortement leur pouvoir d'achat. La mise en place d'un prêt à taux zéro écologique, à hauteur de 23 000 euros par véhicule, permettrait de favoriser l'accès du plus grand nombre à l'achat d'un véhicule plus propre. En outre, ces véhicules écologiques⁸ ne représentant à l'heure actuelle que 0,79 % des 33 millions de voitures du parc automobile français, inciter leur acquisition par une telle mesure constituerait une manière de lutter efficacement contre la pollution atmosphérique. Cette mesure s'apparenterait aux dispositifs incitatifs déjà proposés pour diminuer la consommation énergétique des logements (le dispositif qui est proposé dans ces articles est inspiré de ce modèle).

Enfin, **les articles 24 et 25 gagent l'ensemble de la proposition de loi.**

Offrir une véritable incitation aux comportements écologiquement vertueux, afin de diminuer l'empreinte carbone de notre pays et d'évoluer vers un modèle de société plus durable, tel est, Mesdames, Messieurs, l'objet de la présente proposition de loi que je vous demande de bien vouloir adopter.

(7) En Italie, l'action de subvention mise en place par le ministère de l'environnement conjointement à l'association des constructeurs de cycles consiste en un crédit d'impôt égal à 30 % du prix d'achat d'un vélo quel qu'il soit ou d'un vélo à assistance électrique jusqu'à un montant maximum de remise de 700 €, soit pour un vélo d'un montant maximal pris en compte de 2 333 €. Le montant maximum de remise est étendu à 1 300 € pour les cyclomoteurs ou motos électriques, pour un montant maximum pris en compte de 4 333 €. Cette offre est limitée en Italie à 3 véhicules par an et par bénéficiaire.

(8) Ces véhicules dits écologiques car émettant moins de 151 g de CO₂ par kilomètre parcouru sont les véhicules de moins de trois mètres de longueur hors tout, les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel véhicule, au flexfuel E85, les véhicules hybrides ou électriques.

PROPOSITION DE LOI

TITRE I^{ER}

**MESURES INCITATIVES POUR ENCOURAGER LE RECOURS
À UN MODE DE DÉPLACEMENT PEU POLLUANT**

CHAPITRE I^{ER}

**Mesures visant à promouvoir l'utilisation
des modes de déplacements doux et écologiques**

Article 1^{er}

Au premier alinéa de l'article L. 3261-3 du code du travail, après le mot : « carburant », sont insérés les mots : « ou des frais liés au recours à un ou plusieurs modes de déplacement doux et écologique tel le vélo, la marche, le roller ou la trottinette, ».

Article 2

- ① Après le 2° de l'article L. 3261-3 du code du travail, il est inséré un 3° ainsi rédigé :
- ② « 3° Ou qui ont fait le choix d'utiliser un ou plusieurs modes de déplacement doux et écologique, tel le vélo, la marche, le roller ou la trottinette, pour effectuer tout ou partie du trajet séparant leur domicile de leur lieu de travail, selon que celui-ci excède ou non 5 km. »

Article 3

Le dernier alinéa de l'article L. 3261-3 du code du travail est complété par les mots : « hormis lorsque la décomposition du trajet domicile-travail du salarié comprend au moins une part modale liée à l'utilisation d'un mode de déplacement doux et écologique. »

Article 4

Au b) du 19^oter de l'article 81 du code général des impôts, après le mot : « carburant », sont insérés les mots : « des frais liés au recours à un

ou plusieurs modes de déplacement doux et écologique tel le vélo, la marche, le roller ou la trottinette ».

Article 5

- ① Après l'article 200 *quater* B du code général des impôts, il est inséré un article 200 *quater* C ainsi rédigé :
- ② « *Art. 200 quater C.* – 1. Les contribuables domiciliés en France au sens de l'article 4 B et se déplaçant à vélo pour effectuer quotidiennement tout ou partie du trajet séparant leur résidence principale de leur lieu de scolarisation, d'études, de recherche d'emploi, de travail ou de clientèle dans le cas des travailleurs non salariés, peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt sur le revenu dans la limite d'un plafond de 200 € annuels.
- ③ « 2. Ce crédit d'impôt s'applique aux trajets effectués à compter du 1er janvier de l'année suivant l'entrée en vigueur de la loi dans des modalités qui seront définies par décret.
- ④ « 3. Le crédit d'impôt vient en réduction de l'impôt sur le revenu dû au titre de l'année au cours de laquelle le contribuable a recouru à ce mode de déplacement peu polluant. Si le crédit d'impôt excède l'impôt dû, l'excédent est restitué.
- ⑤ « 4. Le crédit d'impôt ouvert par le fait de pratiquer quotidiennement tout ou partie de ce type de trajet n'est pas cumulable avec d'autres mesures visant à compenser les frais d'entretien du vélo. »

CHAPITRE II

Mesures visant à promouvoir le développement du covoiturage

Article 6

- ① Après le 2° de l'article L. 3261-3 du code du travail, il est inséré un 4° ainsi rédigé :
- ② « 4° Ou qui recourent au covoiturage avec d'autres salariés, pour effectuer le trajet séparant leur domicile de leur lieu de travail, même si ceux-ci ne travaillent pas tous pour la même entreprise. »

CHAPITRE III

Incitation des employeurs à prendre en charge les frais d'usage du vélo de leurs salariés cyclistes dans le cadre des déplacements domicile/travail

Article 7

Au premier alinéa de l'article L. 3261-3 du code du travail, après le mot : « carburant », sont insérés les mots : « ou des frais d'usage d'un vélo personnel calculés sur la base d'une indemnité kilométrique dont le montant sera fixé par décret ».

Article 8

- ① Après le 2° de l'article L. 3261-3 du code du travail, il est inséré un 5° ainsi rédigé :
- ② « 5° Ou qui ont fait le choix d'utiliser leur vélo personnel pour effectuer le trajet séparant leur domicile de leur lieu de travail. »

Article 9

À l'article L. 3261-4 du code du travail, après le mot : « carburant », sont insérés les mots : « ou des frais d'usage d'un vélo personnel ».

Article 10

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 ».

Article 11

Les dispositions énoncées aux articles 7, 8, 9, 10 s'appliquent dans la prise en compte des frais de déplacement des agents de l'État, de la fonction publique territoriale, de la fonction publique hospitalière ainsi que pour les personnels de la Ville de Paris. Leurs conditions particulières d'application seront fixées par arrêté ministériel.

CHAPITRE IV

Réduction du taux de TVA appliqué aux petits services de réparation de bicyclettes et aux ventes de vélos

Article 12

- ① En vertu de la directive européenne 2009/47/CE du Conseil en date du 5 mai 2009, modifiant la directive européenne 2006/112/CE du Conseil relative aux taux réduits de taxe sur la valeur ajoutée, le code général des impôts est ainsi modifié :
- ② Après le *a ter*) de l'article 279 du code général des impôts, il est un *a quater*) ainsi rédigé :
- ③ « *a quater*) À la prestation de petits services de réparation des bicyclettes ».

Article 13

Afin de développer le recours au vélo comme moyen de transport doux et écologique, l'État instaurera, à titre expérimental, l'application d'un taux réduit de TVA aux ventes de vélos, accessoires et composants cycles. La durée de cette expérimentation, ainsi que les modalités de la fixation de ce taux seront fixées par un décret en Conseil d'État.

CHAPITRE V

Mesures relatives à la lutte contre le vol de vélo

Article 14

L'État élaborera une norme spécifique aux antivols de cycles, déclinée en plusieurs catégories, qui devra être obligatoirement affichée dans l'étiquetage des produits et qui sera destinée à permettre une meilleure lisibilité de leurs qualités et de leurs capacités de résistance au vol par le consommateur.

Article 15

- ① Afin de lutter efficacement contre le vol de vélo, tout vélo ou vélo à assistance électrique possédé ou acquis avant ou après la date de

publication de la présente loi et immatriculé par système de gravure sur le cadre selon une procédure agréée par le ministère de l'intérieur sera répertorié avec les informations relatives à l'identité et aux coordonnées de son propriétaire dans un fichier national qui pourra faire l'objet d'un traitement automatisé dans les conditions fixées par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

- ② Un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, détermine les modalités d'application du présent article. Il précise les conditions dans lesquelles la collecte de ces données et leur traitement peuvent être confiées à des personnes agréées par le ministère de l'intérieur, la durée de conservation et les conditions de mise à jour des données enregistrées et les catégories de destinataires de ces données.

CHAPITRE VI

Obligation pour les véhicules de gros gabarit immatriculés avant le 1^{er} janvier 2000, d'installer des équipements supplémentaires destinés à neutraliser l'angle mort arrière, latéral et avant que ceux-ci comportent.

Article 16

- ① Pour mieux lutter contre les accidents de la route causés par une lacune du champ de vision arrière, latéral et avant des conducteurs de poids lourds ⁽⁹⁾, dans le chapitre VI du titre I^{er} du livre III du code de la route est inséré un article L. 316 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 316.* – Les véhicules d'un tonnage supérieur à 3,5 tonnes en circulation, y compris ceux dont la date d'immatriculation est antérieure au 1^{er} janvier 2000, devront comporter des équipements permettant de neutraliser les "angles morts" situés à l'avant, sur les côtés et à l'arrière du véhicule. Ils devront par ailleurs comporter à l'arrière la mention "cyclistes DANGER : ne doublez pas par la droite". »

(9) La directive européenne 2007/38/CE impose aux véhicules lourds neufs mis en circulation depuis début 2007 ainsi qu'aux véhicules lourds immatriculés depuis le 1er janvier 2000, de s'équiper d'un système de caméra permettant de visualiser l'arrière du véhicule, d'un antévisiteur pour neutraliser le champ mort situé à l'avant du véhicule et enfin de rétroviseurs grand angle permettant de visualiser les parties latérales du véhicule. Nous avons jugé utile, compte-tenu de la responsabilité de ce facteur dans les décès de la route, d'imposer également cette mesure aux véhicules lourds en circulation immatriculés avant cette date.

TITRE II

**MESURES INCITATIVES POUR L'ACHAT D'UN VEHICULE
PEU POLLUANT**

CHAPITRE I^{ER}

Un crédit d'impôt pour l'achat d'un deux roues peu polluant

Article 17

- ① Le code général des impôts est ainsi modifié:
- ② Après l'article 200 *quater* B du code général des impôts, il est inséré un article 200 *quater* D ainsi rédigé :
- ③ « *Art. 200 quater D.* – 1. Les contribuables domiciliés en France au sens de l'article 4 B et ayant acheté un vélo, un vélo à assistance électrique ou un cyclomoteur électrique pour effectuer quotidiennement tout ou partie de leurs déplacements séparant leur résidence principale de leur lieu de travail peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt sur le revenu égal à 30 % du prix d'achat dans la limite d'un plafond de 700 € pour l'achat d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique et à 30 % du prix dans la limite d'un plafond de 1 300 € pour l'achat d'un cyclomoteur électrique, à la condition dans ce cas, lorsqu'il ne s'agit pas d'une primo-acquisition, de la remise à la casse de l'ancien cyclomoteur polluant possédé.
- ④ « 2. Ce crédit d'impôt s'applique aux achats effectués à compter du 1er janvier de l'année suivant l'adoption de la présente loi et sur présentation de la facture justificative correspondante ainsi que, pour les contribuables ayant changé de véhicule et opté pour un cyclomoteur électrique, du justificatif de remise à la casse de l'ancien cyclomoteur polluant possédé.
- ⑤ « 3. Le crédit d'impôt vient en réduction de l'impôt sur le revenu dû au titre de l'année au cours de laquelle le contribuable a effectué l'achat de l'un de ces modes de déplacement peu polluants. Si le crédit d'impôt excède l'impôt dû, l'excédent est restitué.
- ⑥ « 4. Le crédit d'impôt ouvert par l'achat de l'un de ces modes de déplacement peu polluants n'est pas cumulable avec le crédit d'impôt ouvert par l'achat d'un autre mode de déplacement. »

CHAPITRE II

Un prêt à taux zéro destiné aux ménages modestes pour l'achat d'une voiture écologique

Article 18

L'État met en place, à destination des ménages modestes, un prêt à taux zéro écologique destiné à leur permettre d'acquérir une voiture écologique n'émettant pas plus de 151 g de CO₂ par kilomètre parcouru. Sont considérés comme écologiques les véhicules de moins de 3 mètres de longueur hors tout, les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel véhicule, au flexfuel E85, les véhicules hybrides ou électriques). Pour bénéficier de ce prêt à taux zéro écologique, les ménages concernés devront, lorsqu'il ne s'agit pas d'une primo-acquisition, présenter un certificat attestant la remise de leur ancien véhicule polluant à la casse. Un décret en Conseil d'État précisera les conditions de mise en œuvre de cette mesure.

Article 19

- ① Après l'article 244 *quater* U du code général des impôts, il est inséré un article 244 *quater* V ainsi rédigé :
- ② « Art. 244 *quater* V. – I. – 1. Les établissements de crédit mentionnés à l'article L. 511-1 du code monétaire et financier passibles de l'impôt sur les sociétés, de l'impôt sur le revenu ou d'un impôt équivalent ayant leur siège dans un État membre de la Communauté européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ayant conclu avec la France une convention fiscale contenant une clause d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude ou l'évasion fiscale, peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt au titre d'avances remboursables ne portant pas intérêt versées au cours de l'année d'imposition ou de l'exercice pour financer l'achat, par des personnes physiques, sous conditions de ressources, d'une voiture écologique (véhicules de moins de 3 mètres de longueur hors tout, véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel véhicule, au flexfuel E85, véhicules hybrides ou électriques), contre la remise à la casse de l'ancien véhicule lorsqu'il ne s'agit pas d'une primo-acquisition.
- ③ « 2. Le montant de l'avance remboursable ne peut excéder la somme de 23 000 €.

- ④ « 3. L'emprunteur fournit à l'établissement de crédit mentionné au 1., à l'appui de sa demande d'avance remboursable sans intérêt, un devis fixant le prix du véhicule écologique (véhicule fonctionnant au GPL, au GNV, au bioéthanol, hybride, électrique) qu'il souhaite acquérir. Il transmet, dès cet achat effectué, tous les éléments justifiant que cet achat a bien été réalisé grâce à ce prêt.
- ⑤ « 4. Il ne peut être accordé qu'une seule avance remboursable par achat.
- ⑥ « II. – Le montant du crédit d'impôt est égal à la somme actualisée des écarts entre les mensualités dues au titre de l'avance remboursable sans intérêt et les mensualités d'un prêt consenti sur une durée maximale de soixante mois à des conditions normales de taux à la date d'émission de l'offre de l'avance remboursable sans intérêt.
- ⑦ « Le crédit d'impôt fait naître au profit de l'établissement de crédit une créance, inaliénable et incessible, d'égal montant. Cette créance constitue un produit imposable rattaché à hauteur d'un cinquième au titre de l'exercice au cours duquel l'établissement de crédit a versé des avances remboursables sans intérêt et par fractions égales sur les quatre exercices suivants.
- ⑧ « III. – Le bénéfice du crédit d'impôt est subordonné à la conclusion d'une convention entre l'établissement de crédit mentionné au 1. du I et l'État, conforme à une convention type approuvée par arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie, de l'industrie et de l'environnement. Cette convention définit également les modalités de déclaration par l'établissement de crédit des avances remboursables, le contrôle de l'éligibilité et le suivi des crédits d'impôt.
- ⑨ « IV. – Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article, et notamment les modalités de calcul du crédit d'impôt et de détermination du taux mentionné au II, ainsi que les caractéristiques financières et les conditions d'attribution de l'avance remboursable sans intérêt. »

Article 20

Au I de l'article 199 *ter* S du code général des impôts, après la référence : « et à l'article 244 *quater* U », est insérée la référence : « 244 *quater* V ».

Article 21

Au 1. du II de l'article 199 *ter* S du code général des impôts, après la référence : « 244 *quater* U », est insérée la référence : « et à l'article 244 *quater* V ».

Article 22

Au III de l'article 199 *ter* S du code général des impôts, après la référence : « 244 *quater* U », est insérée la référence : « et à l'article 244 *quater* V ».

Article 23

À l'article 1649 A *bis* du code général des impôts, après la référence « 244 *quater* U », est insérée la référence: « ou 244 *quater* V ».

Article 24

Les charges et les pertes de recettes pour l'État qui résulteraient de l'application de la présente loi sont compensées par le relèvement à due concurrence de la taxe visée aux articles 266 *sexies* à 266 *terdecies* du code des douanes.

Article 25

Les charges pour les collectivités territoriales qui résulteraient de l'application de la présente loi sont compensées par le relèvement à due concurrence de la dotation générale de décentralisation, et corrélativement pour l'État, par le relèvement à due concurrence de la taxe visée aux articles 266 *sexies* à 266 *terdecies* du code des douanes.

Article 26

Les charges qui résulteraient pour les établissements de santé de l'application de la présente loi sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.