



## CONGRES DE LA FUB COMPTE-RENDU

### Atelier 3 « Tax the car : repenser les outils fiscaux pour favoriser le vélo »

#### Etaient présent-es :

- Louis-Pierre Geffray, expert "Plateforme Mobilité en Transition" à l'IDDRI, intervenant
- Antoine Lévêque, chargé de recherche au Lab'Urba, intervenant
- Céline Scornavacca, administratrice de la FUB, animatrice
- Thibault Quéré, responsable du plaidoyer de la FUB, rapporteur

Le système fiscal repose sur et nourrit le système automobile. Cette boucle de rétroaction crée un **sentier de dépendance**<sup>1</sup> qui doit amener les acteurs engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique à s'intéresser à la question et à proposer des alternatives.

Ce système repose d'abord sur la croissance du parc automobile et son renouvellement fréquent, ainsi que l'usage et les distances parcourues notamment pour les véhicules thermiques. Les critères retenus favorisent les personnes en emploi disposant de voitures de fonction, notamment les plus fortement cylindrées, et les entreprises, qui profitent des niches fiscales pour transformer une partie de la rémunération due aux employés en avantages en nature

La vision comptable retenue par l'Etat met aujourd'hui de côté les coûts évitables liés aux externalités négatives de l'automobile et les co-bénéfices liés aux autres modes de transport, notamment le vélo en matière de santé. Tout plaidoyer pour revoir la fiscalité de nos modes de déplacement devra nécessairement remettre au cœur cette vision systémique.

Enfin, le financement des politiques de transport, assuré notamment par la fiscalité des entreprises, n'est pas adapté pour prendre en charge les politiques d'intermodalité. Les collectivités sans fiscalité propre, départements et régions en partie, ne disposent ainsi pas des outils suffisants pour pérenniser le financement de leur politique en faveur du vélo.

Ce système est remis en question par l'électrification du parc automobile et doit être repensé. La FUB a son rôle à jouer pour que cette réflexion soit bien faite et qu'elle intègre le vélo.

---

<sup>1</sup> Concept signifiant que le retour en arrière a un coût jugé trop important pour les acteurs qui ont en main la décision en la matière



## 1. LA FISCALITE EST UN LEVIER MAJEUR DES POLITIQUES DE TRANSPORT

### 1.1. Quel « système fiscal » de l'automobile ?

La voiture, particulière ou à usage professionnelle est au cœur d'un système fiscal à laquelle la recherche commence à s'intéresser. Aux yeux de l'Etat, le véhicule particulier est avant tout à la source de diverses recettes budgétaires importantes. L'IDDRI chiffre, de façon provisoire, ces recettes à près de **45 milliards d'euros par an**, s'expliquant notamment par les trois recettes suivantes :

- La taxe assise sur l'immatriculation des véhicules
- La taxe assise sur les véhicules de société
- La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), assise sur la consommation d'essence

L'IDDRI rappelle que la dynamique fiscale liée à l'automobile, à outils fiscaux constants, est décroissante en raison notamment de l'électrification du parc automobile qui ne génère pas de TICPE. Aussi, la salle a rappelé que les engagements climatiques de la France traduits dans la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) impliquent une réduction nécessaire de l'usage de la voiture individuelle qui impactera la taille du parc automobile.

En face de ces recettes fiscales, l'IDDRI s'intéresse aux niches fiscales, manques à gagner et autres « coûts cachés » de l'automobile. Il les chiffre à près de 5 milliards d'euros par an. Ces coûts sont entre autres liés à l'avantage en nature que constitue le véhicule de société ainsi que les divers mécanismes d'amortissement pour les véhicules professionnels.

### 1.2. Un système fiscal inégalitaire qui ne prend pas en compte les cobénéfices

Cette évaluation fournie par l'IDDRI ne saurait pour autant constituer un plaidoyer pour un statu quo fiscal. D'abord, car la lutte contre le réchauffement climatique implique de favoriser le report modal et la réduction des distances pour réduire la part modale de la voiture. Ensuite, car ce système fiscal pèse de manière inéquitable sur les foyers selon leurs revenus. Ainsi, les dépenses fiscales bénéficient principalement aux personnes en emploi, aux personnes disposant de voitures de fonction et notamment les plus fortement cylindrées.

Enfin, car la vision purement comptable utilisée dans cette évaluation met de côté les externalités négatives du système automobile et leurs coûts associés. Nous pensons notamment aux dépenses du budget de l'Etat (police, justice, transports) et de la Sécurité Sociale (hospitalisation, frais médicaux, solidarités) liées à l'accidentalité routière causée par collisions avec des personnes conduisant une voiture.

En parallèle, les participant.es plaident pour que les modèles économiques retenus intègrent les externalités positives liées notamment à l'usage du vélo. L'ADEME<sup>2</sup> estime ainsi le bénéfice santé à près de 0,69 €/an/km parcouru à vélo, soit près de 7 milliards d'euros.

---

<sup>2</sup> ADEME, DGE, *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020*, mai 2020. Voir [ici](#).



## **2. L'ENJEU DES DEPLACEMENTS LIES AU TRAVAIL**

### **2.1. Effet des politiques fiscales sur l'organisation des déplacements domicile-travail : retour sur la création du versement mobilité**

Le financement des politiques de transport joue aussi un rôle structurant dans l'organisation des déplacements domicile-travail. Ces déplacements constituent aujourd'hui encore le principal motif de déplacement et ils structurent tous les autres. Leur régularité et leur longueur expliquent qu'une bonne part des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports y sont liés. Le Lab'Urba s'est penché notamment sur le versement mobilité (VM), fiscalité assise sur les entreprises et reversée aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM), pour comprendre les impacts de ses évolutions historiques sur les conditions de déplacements liés au travail.

Le VM a été créé en 1971. Peu à peu généralisé sur une majorité de territoires, il est aujourd'hui appliqué à tous les regroupements communaux de plus de 10 000 habitant-es. Sa création est venue remplacer les politiques développées par les entreprises pour assurer les déplacements des personnes qu'elles employaient. Ces politiques patronales, négociées avec les syndicats, répondaient aux besoins d'une main d'œuvre concurrentielle sur un bassin d'emploi où l'on observe un desserrement urbain progressif de l'habitat ouvrier.

A Lyon et sa banlieue, qui ont fait l'objet d'une étude du Centre d'Étude Technique de l'Équipement (CETE), les services de ramassage d'entreprise structuraient en 1976 15% des déplacements et jusqu'à 32% à Lyon et Villeurbanne. La mise en place du VM a fait chuter ses taux, sans marquer un investissement public sur les transports collectifs du même ordre. De plus, les transports collectifs sont un sujet qui a été progressivement éjecté des négociations entre employeurs et syndicats au profit des négociations liées aux modes de déplacement individuels comme la voiture.

Dans la sphère de l'entreprise, on négocie davantage le droit de remisage sur des véhicules de services, des véhicules de fonction (10 % des salariés du secteur privé en disposeraient (Orfeuil, 2022)), ou bien une prise en charge des indemnités kilométriques.

### **2.2. Comment sortir du sentier de dépendance ?**

La fiscalité liée aux transports entraîne comme nous l'avons vu des boucles de rétroaction complexes et aux effets rebond difficilement chiffrables. Cette fiscalité ayant partie liée à la voiture individuelle, notamment thermique, les intervenants soulignent que nous faisons face à un sentier de dépendance. Ce sentier est renforcé par les quatre constructions suivantes :

- Soutien à l'industrie
- Compétitivité des entreprises
- Complément de rémunération
- Différenciation marque employeur



La salle a largement souligné la nécessité de s'attaquer aux racines du problème tout en développant un plaidoyer pour mieux intégrer le vélo dans les politiques fiscales. Plusieurs axes ont été évoqués :

- Taxation du véhicule individuel à la détention, avec modulation potentielle selon le lieu d'habitation (effet rebond possible d'allongement des distances)
- Taxation au poids des véhicules
- Repenser les quatre constructions citées dessus sous un angle « vélo ». Par exemple, au lieu de la voiture de fonction, développer le « vélo du patron » sur le modèle néerlandais (montant forfaitaire d'aide à l'acquisition et à l'entretien du vélo jusqu'à 800 €/an)
- L'inclusion d'un angle « vélo » au cadre fiscal applicable à la récupération de TVA pour les entreprises (par exemple, TVA déductible pour les vélos utilisés pour la vélo-école)
- Pour financer les politiques vélo, et notamment l'intermodalité, la région Bretagne propose de développer des ressources fiscales propres permettant aussi de financer les capacités d'investissement des départements.