

**RAPPORT DE MAJORITE DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Postulat Alexis Bally et consorts sur la déduction fiscale des frais de transport -
Un petit pas vers une fiscalité plus écologique**

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le 13 mai 2013 à la salle de conférences du SCRIS, Rue de la Paix 6, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Myriam Romano-Malagrifa, Annick Vuarnoz et Isabelle Chevalley, de MM. Gérard Mojon, Marc-André Bory, Michaël Buffat, Alexis Bally ainsi que de la soussignée, confirmée dans sa fonction de présidente et rapportrice. M. Andreas Wüthrich était excusé.

M. Pascal Broulis, chef du DFIRE, était accompagné de M. Pierre Curchod, responsable de la division juridique à l'ACI.

Le Secrétariat général y était représenté par M. Jérôme Marcel, qui a tenu les notes de séance.

2. POSITION DU POSTULANT

Le postulant relève que la mobilité douce est promue par toute une série de documents officiels, à l'instar par exemple du Plan directeur cantonal (PDCn), mais que malgré cette promotion l'usage du vélo a tendance à stagner. Dans ce contexte, sa proposition entend donner un coup de pouce pour inciter à l'usage du vélo, allant ainsi dans le sens des plans directeurs et plans d'agglomération. Il donne pour exemple un cycliste faisant le trajet à vélo pour se rendre à son travail (env. 20 km/jour, total 4000 km/an). En annonçant le vélo comme moyen de transport dans sa déclaration d'impôt 2012, la déduction pour frais d'acquisition du revenu est de Fr. 700.-. S'il annonce faire ses trajets avec les transports publics, la déduction pourrait être beaucoup plus haute, et s'il avait annoncé la voiture comme moyen de transport, la déduction aurait été encore plus élevée.

Le postulant estime ces déductions décourageantes pour les cyclistes. Dès lors, il demande que soit augmentée la déduction fiscale pour l'usage du vélo sur le chemin du travail.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le chef du DFIRE constate que ce n'est pas la première fois que ce genre d'intervention est déposé. Il conteste le chiffre de Fr. 700.- en argumentant que la déduction pour frais d'acquisition du revenu est au min. de Fr. 1176.- pour les transports publics sur la distance concernée, y compris pour une personne se rendant au travail à pied, car l'ACI ne va pas procéder à un contrôle formel sur le moyen de transport utilisé sur la distance séparant lieu de travail et domicile. Introduire ce contrôle formel surchargerait considérablement l'administration. De plus, la déduction des frais d'acquisition du revenu est un droit.

Le chef du DFIRE relève aussi que nombre de personnes souhaitent aller dans le sens inverse à celui demandé par le postulant. En effet, la somme déductible pour les transports individuels motorisés est plafonnée selon un barème fortement dégressif. Le chef du DFIRE conclut qu'il n'y a pas de cadeau :

aller à son travail à pied ou en vélo, prendre les transports publics ou se déplacer en transport individuel motorisé, est un choix personnel ; l'utilisation de la voiture ne se fait pas de bon cœur vu les coûts qu'elle génère (coûts du parking au domicile et sur le lieu de travail, coût réel au kilomètre, etc.).

De plus, il relève que les possibilités de déduction ne couvrent pas les coûts réels d'une voiture, beaucoup de contribuables demandant que l'on puisse déduire fiscalement le coût réel d'utilisation de leur véhicule privé. Le chef du DFIRE estime par ailleurs qu'en plus de charger l'administration de manière inutile, ce postulat ouvrirait la boîte de Pandore. Or, relève-t-il, la mobilité douce et les transports publics sont d'ores et déjà favorisés, puisqu'on peut déduire plus de coûts avec les transports publics que les coûts réels, dans un contexte où entre 60% et 70% des coûts des transports publics sont assumés par les collectivités publiques.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE ET BIEN-FONDÉ DU POSTULAT

Dans la discussion qui suit les prises de position, le postulant relève encore que le vélo n'utilise pas les infrastructures de transports et ne produit pas de nuisances.

Une députée habitant un village assez éloigné de la capitale vaudoise entend d'abord préciser qu'elle n'aurait pas pu arriver à temps à la séance de commission traitant de ce postulat si elle avait pris les transports publics.

Avec d'autres membres de la Commission, elle estime que les autorités cantonales doivent se souvenir que Vaud est un canton campagnard et qu'il ne faut pas pénaliser les régions périphériques par le jeu de la fiscalité. Il est patent qu'avec la crise du logement, la réalité du marché du travail et la disparité des transports publics, les habitants ne sont pas libres de choisir leurs moyens de déplacement.

Par rapport à la problématique des déductions, elle constate aussi que les coûts engendrés par une voiture augmentent, pendant que les déductions autorisées diminuent : dans les années 2007-2008, les coûts admis se situaient à 65 ct./km jusqu'à 15'000 kilomètres, puis 35 ct./km au-delà ; entre 2009 et 2013, le premier montant admis est monté à 70 ct./km. Aujourd'hui, les chiffres émis par le TCS sont de 75 ct./km, et ceux de l'ATE de 76 ct./km. Or ces déductions ne couvrent plus les coûts réels d'une voiture. A contrario, la déduction fiscale autorisée pour un déplacement à bicyclette est généreuse par rapport aux coûts réels : ceci l'inciterait à déposer plutôt une proposition visant à prendre en compte les coûts réels de la voiture qu'à soutenir le postulat déposé.

Certains commissaires relèvent que le but final du postulat est clairement exprimé : il veut des critères plus stricts pour la déduction des km parcourus au moyen de transports individuels motorisés et -par cela- limiter au maximum l'usage de la voiture. Or, les automobilistes paient de plus en plus pour les infrastructures (vignette, taxes sur les carburants, financement des transports publics par les impôts, etc.).

Pour plusieurs membres de la Commission, le choix du mode de transport est aussi une question de liberté. De plus, augmenter la part déductible pour les cyclistes alors qu'elle ne correspond pas à des coûts réels n'est pas correct, notamment quand on sait que nombre de communes subventionnent jusqu'à Fr. 300.- l'achat d'un vélo électrique.

Une députée estime quant à elle que ce postulat ne tend pas seulement à favoriser le vélo mais également l'usage des transports publics. Elle s'étonne de voir que l'usage des transports publics ne débouche pas sur des montants déductibles plus élevés que les transports individuels motorisés. Elle pense que c'est dommageable dans un contexte de projets d'agglomération.

Plusieurs intervenants s'inscrivent en faux contre cette affirmation : les déductions pour usage des transports publics permettent de déduire le prix de l'abonnement général CFF 2^e cl., (Fr. 3550.-, niveau atteint avec un éloignement domicile-travail de 44 km), un abonnement pouvant par ailleurs être utilisé durant les loisirs. Plusieurs membres de la Commission estiment plutôt que d'agir par la fiscalité - il faut agir sur un autre axe, par exemple, la mise en place de plans de mobilité comprenant la mobilité douce au sein des entreprises ou des administrations.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat par une voix pour, six contre et une abstention.

Le postulant annonce un rapport de minorité.

Yverdon-les-Bains, le 22 juillet 2013

La rapportrice :
(Signé) Pierrette Roulet-Grin