



France Vélo

FILIERE ÉCONOMIQUE

# DÉVELOPPER L'ACCÈS AU VÉLO VIA LES EMPLOYEURS

## Changer de braquet pour le leasing vélo en France

Juillet 2025

**La France est en retard** sur les autres pays européens sur le développement de la pratique du vélo et en particulier du vélotaf via les dispositifs visant à développer l'accès au vélo via les employeurs.

**Proposer une offre vélo via les employeurs permet de lever de nombreux freins**, notamment grâce au leasing, et s'avère d'autant plus efficace lorsqu'elle est accompagnée de services comme la maintenance ou des actions de remise en selle. Plus de 70% des salariés utilisent toujours la voiture pour se rendre au travail. C'est un potentiel important à mobiliser. Aujourd'hui l'avènement du vélo à assistance électrique rend possible de nombreux trajets domicile-travail, de manière efficace et confortable, mais avec un coût élevé d'investissement difficilement supportable par le seul salarié.

**Le dispositif de la conversion salariale a fait ses preuves en Europe.** Il est commun à tous les pays européens qui ont su embarquer les employeurs pour développer le vélo au quotidien, notamment en Allemagne et en Belgique.

Ce mécanisme permet au salarié d'utiliser une partie de son salaire brut en échange de la mise à disposition d'un vélo par l'employeur, le tout étant **exonéré de cotisations sociales et d'impôts**. Convaincre les employeurs en faisant lever sur leur intérêt RH/RSE est plus efficace et rapide que d'essayer de convertir les milliers de salariés qu'ils représentent.

**La France a besoin d'un tel dispositif.** La solution française actuelle, coûteuse pour l'employeur, limite le nombre de salariés éligibles. **Ce dispositif est facilement diffusable en France.** La mise à disposition d'un vélo par l'employeur est déjà exonérée de cotisations sociales. Pour inverser cette tendance, la filière vélo française, inspirée des succès européens, demande **l'officialisation d'un cadre de conversion de salaire adapté au vélo.**

### Recommandations

- 1 Officialiser clairement la conversion de salaire** pour rassurer les employeurs.
- 2 Permettre le cumul du Forfait Mobilités Durables (FMD)** avec la conversion de salaire pour une offre encore plus attractive.
- 3 Assurer une période de transition** en prolongeant la réduction d'impôt sur les sociétés jusqu'en 2030 pour les dispositifs existants.
- 4 Mettre en place une communication ciblée et positive en faveur du leasing vélo.**

Ces mesures permettront de **décupler le parc de vélos de fonction** en France d'ici 2030, de **créer des milliers d'emplois locaux** et de contribuer significativement à la décarbonation des trajets domicile-travail et aux objectifs de santé publique.

# LES AVANTAGES DU LEASING VÉLO

**Pour les salariés, c'est un déclencheur majeur.** Le coût d'acquisition d'un vélo, notamment un vélo à assistance électrique dont le prix moyen est de 2045€, représente plus d'un mois de salaire pour la moitié des Français. Le leasing permet de **lisser ce coût** sur le temps (généralement 36 mois) et d'accéder à des vélos de meilleure qualité. L'offre est souvent **complète et clé en main**, incluant l'aide au choix, les accessoires, la formation à la sécurité, l'entretien, l'assurance (vol et casse) et l'assistance. Enfin, la mise à disposition par l'employeur assure une **équité sociale**, l'entreprise supportant le risque financier et offrant des conditions de financement plus avantageuses que pour un particulier.

**Pour les employeurs, l'offre de vélo est un engagement RSE** et contribue à la réduction de leur bilan carbone. Cela renforce leur **marque employeur**. L'activité physique quotidienne des employés à vélo se traduit par une **baisse de l'absentéisme** (-15%) et une **meilleure productivité** (jusqu'à +9%), au bénéfice de l'entreprise.

**Pour l'État et la filière vélo, la généralisation du leasing via l'employeur permet de réduire les dépenses publiques** liées aux transports carbonés et à la santé (1 km à vélo représente 1€ d'économisé sur le système de santé). Ces offres **stimulent les ventes de vélos et des services associés** (entretien, réparation, reconditionnement, assurance), créant une économie circulaire. On estime que 1000 nouveaux vélos en circulation via les employeurs génèrent 27 équivalents temps plein dans la filière

## CONSENSUS EUROPÉEN

**Le benchmark européen révèle l'efficacité des dispositifs de conversion de salaire.**

- ▶ **En Allemagne** (dispositif lancé en 2012), 2 millions de vélos de fonction sont en circulation, représentant 50% des ventes de VAE. Le modèle «Dienstrad» repose sur la conversion de salaire, avec un coût souvent nul pour l'employeur grâce à la déductibilité des loyers et l'avantage en nature plafonné à 0,25% du prix du vélo. De son côté le salarié bénéficie des économies de charges et d'une réduction d'impôt liée à la diminution de son revenu net imposable.
- ▶ **En Belgique** (depuis 2015), plus de 200 000 vélos de fonction sont en circulation (+60 000 par an), contribuant à une valeur ajoutée proche du milliard d'euros pour l'économie du vélo. 27% des employés sont éligibles. La part modale a augmenté de 50% entre 1999 et 2017, atteignant 32% pour les trajets domicile-travail en 2023 en Flandres. Le système belge permet en outre de cumuler la conversion de salaire avec les Indemnités Kilométriques Vélo (IKV, aux frais de l'employeur), permettant au salarié d'économiser jusqu'à 40% du prix d'achat initial.

Dans ces deux pays, le salarié peut décider de racheter son vélo en fin de contrat pour une valeur d'environ 15% du prix initial.

Pays (année du dispositif)	Population	Employés éligibles	Parc	Part modale
Allemagne (2012)	83 000 000	17 000 000 (37%)	2 000 000 vélos	12%
Belgique (2015)	12 000 000	1 400 000 (27%)	200 000 vélos	15%
France (2018)	68 000 000	200 000 (< 1%)	20 000 vélos	4%

**Enjeu : atteindre les ratios européens pour soutenir la filière française !**

Le leasing vélo est selon les travaux en cours de Cycling Industry Europe CIE l'un des outils les plus efficaces pour accélérer l'adoption du vélo et en exploiter les multiples avantages sur le plan climatique, économique, sanitaire et social.

Le CIE recommande l'harmonisation à travers l'Union européenne d'un cadre fiscal permettant une conversion de salaire brut en mise à disposition d'un vélo exonérée d'impôts et de cotisations, en s'inspirant des modèles développés en Allemagne et en Belgique.

# OFFICIALISER LA CONVERSION DE SALAIRE POUR LE LEASING VÉLO

Le dispositif actuel de mise à disposition de vélos en entreprise (modèle de «redevance») est **coûteux pour l'employeur** et ne touche qu'une infime partie des salariés (<1%). Le dispositif manque de visibilité et ne se combine pas efficacement avec le FMD, ce qui est source de confusion chez les employeurs.

Le dispositif de la **conversion de salaire** implique deux opérations concomitantes :

- 1 **Une réduction du salaire brut** du collaborateur, à son initiative et avec son accord explicite.
- 2 **La mise à disposition d'un vélo par l'employeur** en contrepartie. Ce mécanisme est particulièrement avantageux car la mise à disposition d'un vélo par l'employeur est déjà **exonérée de cotisations sociales** (tolérance de l'URSSAF depuis 2020) et d'impôts sur le revenu.

Bien que légalement possible, cette combinaison nécessite une **réassurance officielle** pour inciter les employeurs à l'adopter, comme cela existe pour la voiture de fonction. A noter que modèle de conversion de salaire est significativement moins coûteux pour l'État par vélo.

## RECOMMANDATIONS ET PRÉCONISATIONS

### 1 Officialiser la conversion de salaire

#### Objectif

Rassurer les employeurs et les encourager à adopter ce dispositif, en confirmant sa faisabilité légale.

#### Mise en œuvre

Créer une page officielle sur un site gouvernemental faisant autorité (comme [urssaf.fr](http://urssaf.fr), [service-public.fr](http://service-public.fr), [travail-emploi.gouv.fr](http://travail-emploi.gouv.fr)) expliquant explicitement qu'il est possible de combiner une réduction du salaire brut et la mise à disposition d'un vélo exonérée de cotisations sociales.

### 2 Rendre le FMD cumulable avec la conversion de salaire

#### Objectif

Rendre l'offre encore plus attractive pour les salariés et inciter les employeurs à contribuer davantage, à l'image du modèle belge.

#### Mise en œuvre

Permettre qu'un avenant au contrat de travail, dans le cadre d'une mise à disposition de vélo en conversion de salaire, puisse servir de justificatif pour le versement du Forfait Mobilités Durables (FMD).

### 3 Créer une période de transition avec le dispositif actuel

#### Objectif

Soutenir les employeurs pionniers qui ont déjà adopté le vélo de fonction et leur permettre une transition progressive vers le modèle de conversion de salaire.

#### Mise en œuvre

Prolonger la réduction d'impôt sur les sociétés pour la mise à disposition de vélos jusqu'à fin 2030. Actuellement, cette réduction prend fin le 31 décembre 2027, ce qui génère de l'incertitude.

### 4 Mettre en place une communication ciblée et positive

#### Objectif

Permettre une communication claire et détaillée sur les modalités et les bienfaits du déploiement d'un tel dispositif pour l'ensemble de parties prenantes.

#### Mise en œuvre

Compléter la page existante sur le site du ministère du Travail, et/ou créer un site officiel gouvernemental (par exemple, [monveloemployeur.gouv.fr](http://monveloemployeur.gouv.fr)) pour guider employeurs et employés, et lancer des campagnes de promotion grand public sur les avantages du *vélotaf*.

**Ces recommandations visent à accompagner environ 400 000 Français sur cinq ans, décupler le parc de vélos via l'employeur, et créer près de 10 000 emplois directs et indirects dans la filière d'ici 2030.**

# GROUPE DE TRAVAIL

Ce rapport est le fruit d'un **travail collectif** mené au sein de France Vélo filière économique par un **groupe de travail large, partenarial et représentatif** de l'ensemble de l'écosystème vélo, qui s'est réuni d'octobre 2024 à juin 2025..

**La composition du groupe de travail** inclut des acteurs majeurs de la filière et des partenaires institutionnels :

- ▶ des représentants d'organisations comme la **FAVE** (Fédération des acteurs du vélo en entreprise), la **FUB** (Fédération des Usagers de la Bicyclette) et l'**Union Sport et Cycle** ;
- ▶ des entreprises et acteurs du secteur tels que **Upway, Rutile, Cyclelab, Décathlon, Cyclable, Green on, Fleeta, Morio, Koboo, Zenride** et **Tandem** ;
- ▶ des représentants de clusters comme **CARA, Cygo**, et **VeloVallée**.

Ce travail bénéficie du soutien de l'**ADEME**.

## MÉTHODOLOGIE

La méthodologie suivie pour l'élaboration de ce rapport a été structurée et rigoureuse.

- 1 Étude approfondie des pays européens** : analyse des modèles existants en France, en Allemagne, en Belgique, en Finlande et au Royaume-Uni.
- 2 Modélisation financière** : les modèles de vélo en entreprise ont été modélisés sur des feuilles de paie types dans Excel. Cela a permis des comparaisons détaillées entre l'achat personnel et la location via l'employeur, ainsi qu'entre les différents dispositifs de location via l'employeur entre pays.
- 3 Confrontation des analyses avec le terrain** : auditions de JobRad (leader allemand) et de B2Bike (pionnier belge), offrant un éclairage concret sur le fonctionnement commercial et économique des dispositifs.
- 4 Chiffrage des recommandations** : le coût et les impacts des préconisations ont été quantifiés, y compris une modélisation des dépenses pour l'État.
- 5 Validation et formalisation** : les conclusions ont été soumises et challengées auprès des services ministériels impliqués et d'élus.

Retrouvez le rapport complet sur [www.filierevelo.com](http://www.filierevelo.com)



Avec le soutien de

