

Amendements vélo PJJ Climat résilience
Propositions d'amendements à porter par le Club des élus nationaux
pour le vélo

SOMMAIRE:

[1. Généraliser le forfait mobilités durables](#)

[2. Permettre le cumul effectif entre le forfait mobilités durables et le remboursement des transports en commun](#)

[3. Transformer la prime à la conversion en prime à la mobilité durable](#)

[4. Augmenter fortement le Fonds vélo pour financer les infrastructures cyclables à hauteur de l'objectif de 9% de part modale](#)

[5. Permettre au maire de restreindre la circulation des poids-lourds dépourvus de dispositifs de sécurité angles morts](#)

[6. Rendre effectif le déploiement du dispositif "savoir rouler à vélo"](#)

1. Généraliser le forfait mobilités durables

ARTICLE ADDITIONNEL

Avant l'article 26, intégrer un nouvel article ainsi rédigé:

"I. – À la première phrase de [l'article L. 3261-3-1 du code du travail](#), les mots : « peut prendre » sont remplacés par le mot : « prend ».

"II. - Le même article est complété par deux alinéas ainsi rédigés:

« L'obligation de prise en charge issue du premier alinéa entre en vigueur le 1er janvier 2022. Dans les entreprises de moins de cinquante salariés, elle entre en vigueur le 1er janvier 2023. Avant ces dates, l'employeur peut prendre en charge ces frais dans les conditions définies par le présent article.

"Dans les entreprises de moins de onze salariés, la prise en charge prévue par le premier alinéa est facultative. »

"III. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

"IV. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts."

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à **généraliser le forfait mobilités durables** en rendant obligatoire sa prise en charge par l'employeur pour tout salarié ou agent public qui le demande, en application de la [proposition SD A1.1 de la Convention citoyenne pour le climat](#).

Les déplacements actifs et notamment le vélo ont un immense potentiel pour décarboner nos déplacements. Rappelons qu'en France [1 trajet en voiture sur 4 fait moins de 3 kilomètres](#). En 2030, si 30% des actifs se rendant aujourd'hui au travail en voiture avaient décidé de se reporter sur le vélo et le covoiturage, ce report modal permettrait d'éviter 3,9 Mt CO2/an pour l'année 2030, contribuant d'autant à nos objectifs de réduction des émissions à cette date.

Or à l'heure actuelle le caractère facultatif du forfait mobilités durables pour l'employeur en limite très largement le déploiement. Peu d'entreprises proposent cette mesure à leurs salariés, alors même que celles qui l'ont fait en sont très satisfaites. On peut citer le cas d>Allianz et de Décathlon qui l'ont mis en place récemment et obtiennent de très bons résultats. Le gain de productivité des salariés qui adoptent une mobilité active a été prouvé. Une [étude du Medef, du Comité national olympique et sportif français et d'AG2R LA MONDIALE parue en 2015](#) montre qu'un collaborateur

sédentaire qui commence à pratiquer régulièrement une activité physique et sportive peut voir sa productivité croître de 6 à 9 %.

Un [rapport de l'ADEME publié en 2015 sur l'indemnité kilométrique vélo](#) montrait le potentiel de multiplication par 2 du nombre de cyclistes en quelques mois. L'ADEME recommande en conséquence de rendre cette indemnité obligatoire.

Il est donc proposé de généraliser le forfait mobilités durables pour que ce levier de transition écologique déploie toute son efficacité. La prise en charge du forfait mobilités durables restera facultative dans les entreprises de moins de 11 salariés, comme l'a proposé la Convention citoyenne pour le climat.

Cet amendement est présenté par le Club des élus nationaux pour le vélo à partir de propositions de la FUB, du Club des villes et territoires cyclables et de Vélo et territoires.

2. Permettre le cumul effectif entre le forfait mobilités durables et le remboursement des transports en commun

ARTICLE ADDITIONNEL

Avant l'article 26, intégrer un nouvel article ainsi rédigé:

"I.– À la seconde phrase du b du 19° ter de l'[article 81 du code général des impôts](#), après le mot : "salariés", sont insérés les mots : « en application de l'[article L. 3261-3](#) du même code ».

"II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

"III. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts."

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à **permettre un cumul effectif entre le forfait mobilités durables et le remboursement des abonnements de transports en commun.**

A l'heure actuelle, ce cumul est autorisé mais dans de nombreux cas il n'est pas effectif en raison du plafond commun de 500€ retenu pour la défiscalisation des remboursements transports. Le code général des impôts prévoit en effet qu'en cas de cumul entre remboursement d'un abonnement aux transports en commun et du forfait mobilités durables, l'exonération cumulée d'impôts et de cotisations sociales ne peut pas dépasser 500€. En conséquence, les entreprises choisissent généralement de retenir ce plafond de 500€ cumulés pour le remboursement qu'elles accordent aux salariés. Dans tous les cas où la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun atteint déjà ce plafond de 500€ ou s'en approche, il ne reste plus de financement pour le forfait mobilités durables, ou bien un montant dérisoire.

La possibilité de cumul est pourtant essentielle, puisque l'usage du vélo pour se rendre sur son lieu de travail est couramment articulé avec un usage ponctuel des transports en commun. Les deux modes de déplacements sont en effet complémentaires: pour beaucoup d'usagers du vélo, les transports en commun constituent une solution de repli en cas d'intempéries, de charges à transporter, de trajets plus long qu'à l'accoutumée, etc. La multimodalité est un facteur clé de l'encouragement aux déplacements à vélo, en particulier pour les personnes pour qui l'habitude de se déplacer régulièrement à vélo est récente.

Quelques exemples:

- En cas d'intermodalité train-vélo impliquant un abonnement TER, le remboursement de la moitié de cet abonnement atteint facilement un montant réduisant à quantité négligeable le

solde restant pour le vélo. Ainsi en Maine-et-Loire, dans le cas d'un trajet quotidien en train Angers-Tiercé puis d'un trajet à vélo pour se rendre de Tiercé à Cheffes, l'abonnement TER mensuel revient à 63€, soit à l'année un remboursement de 378€.

- En Île-de-France, le remboursement de la moitié du pass Navigo représente 413,5€ par an, ce qui laisse un solde quasi inexistant pour le forfait mobilités durables.

Cet amendement propose donc de supprimer la restriction du cumul entre ces prises en charge introduite dans le code général des impôts par la loi d'orientation des mobilités, qui n'a pas lieu d'être en ce qui concerne le cumul entre le forfait mobilités durables et le remboursement des abonnements de transport en commun.

Il opère en restreignant l'effet de la deuxième phrase du b. du 19° ter de l'article 81 du code général des impôts au seul cas de cumul entre le remboursement des frais de transport en commun et la prise en charge des frais de carburant (article L. 3261-3 du code du travail), excluant de cette phrase le cas du cumul avec le forfait mobilités durables (article L. 3261-3-1 du code du travail).

Cet amendement est présenté par le Club des élus nationaux pour le vélo à partir de propositions de la FUB, du Club des villes et territoires cyclables et de Vélo et territoires.

3. Transformer la prime à la conversion en prime à la mobilité durable

ARTICLE ADDITIONNEL

Avant l'article 25, insérer l'article suivant:

“Afin d’accélérer le report modal en application de l’objectif inscrit à l’article 1er de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités, la prime à la conversion telle que définie aux articles D251-3 et suivants du code de l’énergie est transformée en prime à la mobilité durable au plus tard le 1er janvier 2022, sous réserve de l’adoption en loi de finances des dispositions nécessaires pour financer cette transformation.

Cette transformation vise l’élargissement de l’actuelle prime à la conversion afin qu’elle encourage les citoyens non seulement à changer de voiture au profit d’une voiture moins polluante, mais aussi à abandonner leur voiture au profit d’un moyen de mobilité active, d’un abonnement aux transports en commun, d’un abonnement à un service d’autopartage au sens de l’article L.1231-14 du code des transports ou encore d’un abonnement à un service de covoiturage au sens de l’article L.3132-1 du même code des transports.”

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à **élargir la prime à la conversion aux autres solutions de mobilité vertueuses**: vélo à assistance électrique, vélo cargo, vélo pliant ou service vélo, abonnement aux transports en commun, à un service d’autopartage, de covoiturage, etc.

L’actuelle prime à la conversion fonctionne comme une prime à la substitution technologique restreinte à l’automobile: elle encourage à passer à un véhicule automobile moins émetteur sans permettre de choisir un autre moyen de transport. Pour atteindre les objectifs climatiques de la France et lutter efficacement contre la pollution de l’air, il est indispensable de rendre les alternatives à la voiture individuelle désirables. Cela passe notamment par un cadre fiscal équitable et incitatif qui encourage les citoyens à choisir les solutions de mobilité les plus propres.

Nous proposons donc de créer une prime “à la mobilité durable”, sur le modèle du dispositif Bruxell’Air qui rencontre un fort succès et a permis à plus de 1200 personnes de renoncer à leur voiture en 2020.

Cette mesure complète les propositions SD-A1.1 et SD-A1.2 de la Convention citoyenne pour le climat qui visent à développer les incitations aux transports alternatifs à la voiture individuelle.

Cet amendement est présenté par le Club des élus nationaux pour le vélo à partir de propositions de la FUB, du Club des villes et territoires cyclables et de Vélo et territoires.

4. Augmenter fortement le Fonds vélo pour financer les infrastructures cyclables à hauteur de l'objectif de 9% de part modale

ARTICLE ADDITIONNEL

Avant l'article 25, insérer l'article suivant:

“En vue d'atteindre les objectifs de part modale du vélo de 9% en 2024 et 12% en 2030, tels que définis respectivement par le Plan vélo et la [Stratégie nationale bas carbone](#), un plan d'investissements répondant aux besoins des collectivités territoriales pour la création d'infrastructures cyclables est mis en place au plus tard le 1er janvier 2022, sous réserve de l'adoption des dispositions nécessaires en loi de finances pour 2022. Ce plan d'investissements prévoit des financements à la hauteur des besoins identifiés pour atteindre les objectifs précités, en s'appuyant notamment sur les scénarios étudiés par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.”

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à **augmenter fortement les fonds alloués par l'Etat au développement de la pratique du vélo** afin d'atteindre l'objectif de 9 % de part modale en 2024 fixé par le plan vélo.

La part modale actuelle étant à 2,7% (en % du nombre de trajets quotidiens courte distance), cela nécessite de tripler la pratique du vélo en 3 ans. Cette augmentation importante est possible mais nécessite la réalisation d'infrastructures cyclables et stationnements sécurisés sur l'ensemble du territoire.

Or, bien que les efforts financiers réalisés ces dernières années méritent d'être soulignés, la tendance des investissements actuels ne permet pas d'atteindre l'objectif de 9% de part modale en 2024. Le développement du vélo a changé d'échelle ces dernières années, et encore plus ces derniers mois. Cette dynamique nécessite d'être accompagnée, comme en témoigne l'engouement pour les appels à projet Vélo et territoires. Les financements accordés par l'Etat aux collectivités territoriales pour le développement d'infrastructures vélo doivent être fortement augmentés. L'ADEME et la DGE, dans leur étude [Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020](#) parue en avril 2020, rappellent d'une part qu'« aucune évolution significative de la pratique sur l'ensemble du territoire n'est à attendre sans une progression importante des investissements publics », et d'autre part que « le taux de pratique utilitaire du vélo est très corrélé au linéaire d'aménagements cyclables par habitant. » Ses auteurs recommandent un doublement voire un triplement du linéaire de pistes cyclables et voies vertes à horizon 2030 ainsi qu'une très forte augmentation du nombre de places de stationnement.

Cette étude **évalue l'effort financier nécessaire à l'atteinte de la part modale de 9 % en 2024 à 4 à 5 milliards d'euros par an en tout, Etat et collectivités**, soit 70 € par habitant par an en tout. Elle propose de continuer cette trajectoire financière sur 10 ans (celle-ci pourrait ensuite être réduite à 30 euros par an par habitant une fois les infrastructures principales en place).

Le rapport entre investissements de l'État et investissements des collectivités pour le vélo étant actuellement d'environ 1 à 10 (570 millions d'euros en tout, dont 50 millions d'euros par l'État), **l'investissement nécessaire de la part de l'État est évalué à 500 millions d'euros par an.**

Or le Fonds vélo qui accompagne le Plan vélo du Gouvernement est actuellement de 100 M€/an depuis son augmentation dans la loi de finances pour 2021, soit un budget moyen de 8€ par an et par habitant (dont 0,75cts€/an/habitant issus du plan vélo). L'étude DGE/ADEME précitée qualifie ce niveau d'investissement de « tendanciel » et prévoit qu'il aura pour conséquence une part modale du vélo de seulement 3,5 % en 2030, avec de très fortes disparités territoriales entre les grands centres urbains, les zones périurbaines et les zones rurales (la tendance d'investissement étant actuellement moins forte dans ces 2 derniers cas).

Il faut donc augmenter le montant du Fonds vélo à 500 M€/an, et l'inscrire dans une stratégie sur dix ans.

Cet amendement reprend pour partie une demande de la Convention citoyenne pour le climat (SD-A2.3), actualisée des conclusions de l'étude économique de la DGE et de l'ADEME précitée.

Cet amendement est présenté par le Club des élus nationaux pour le vélo à partir de propositions de la FUB, du Club des villes et territoires cyclables et de Vélo et territoires.

5. Permettre au maire de restreindre la circulation des poids-lourds dépourvus de dispositifs de sécurité angles morts

ARTICLE ADDITIONNEL

Avant l'article 25, insérer l'article suivant:

«Après l'article L. 2213-5 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-5-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2213-5-1. – Le maire peut, par arrêté motivé, interdire à certaines heures l'accès de tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique aux véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes et qui ne sont pas équipés de systèmes avancés capables de détecter les usagers vulnérables de la route se trouvant à proximité immédiate de l'avant ou du côté droit du véhicule en vue d'avertir le conducteur de leur présence et de le mettre en mesure d'éviter une collision.

« Les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes font l'objet d'une identification attestant de la présence à leur bord des systèmes mentionnés à l'alinéa précédent.

« Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à **donner la possibilité au maire de restreindre la circulation en ville des poids-lourds dépourvus de dispositif de détection des usagers vulnérables.**

De nombreux accidents graves impliquant un poids-lourd et un usager de la route plus vulnérable, souvent un cycliste ou un autre utilisateur de deux roues, sont dus aux angles morts importants que comportent la plupart des poids-lourds. Le conducteur n'a généralement pas de visibilité sur plusieurs zones situées à l'avant (sur 1 à 2 mètres), sur les côtés et à l'arrière du véhicule. Ainsi à Paris, un accident mortel de cycliste sur deux concerne une collision avec un poids-lourd.

Il existe des dispositifs techniques permettant d'alerter le conducteur d'un poids-lourd de la présence d'un usager vulnérable dans l'un des angles morts du véhicule. Ces dispositifs, dont certaines marques équipent déjà leurs véhicules, préviennent le conducteur à l'aide de signaux sonores et lumineux à l'intérieur de la cabine, à temps pour lui permettre d'éviter une collision.

Des discussions sont en cours au sein de l'Union européenne pour rendre ces dispositifs obligatoires d'ici mai 2022 pour les nouveaux modèles, et 2024 pour les poids-lourds déjà en circulation. Le dispositif ne se répandra donc largement qu'à moyen terme. Or **il est possible techniquement d'équiper les poids-lourds existants d'un tel dispositif de détection, pour un coût d'environ 1 500€.**

Afin de réduire au plus tôt les risques très importants encourus en cas de cohabitation sur la voirie routière entre les poids-lourds et les usagers de deux roues, en particulier les cyclistes, cet amendement vise à **donner la possibilité aux maires qui le souhaitent de restreindre la circulation des poids-lourds non équipés de ce dispositif.**

Cet amendement est présenté par le Club des élus nationaux pour le vélo à partir de propositions de la FUB, du Club des villes et territoires cyclables et de Vélo et territoires.

6. Rendre effectif le déploiement du dispositif “savoir rouler à vélo”

ARTICLE ADDITIONNEL

Avant l'article 25, insérer l'article suivant:

“L'article L. 312-13-2 du code de l'éducation est ainsi modifié :

I. - Le deuxième alinéa est ainsi modifié :

1° après les mots « Cet apprentissage », sont insérés les mots “gratuit et universel”

2° après les mots “est organisé”, sont insérés les mots “à compter du 1er janvier 2024”

3° après les mots “ou extrascolaire”, est insérée la phrase “Le contrôle des acquis est obligatoirement réalisé dans le cadre scolaire.”

II. - Au quatrième alinéa, le mot “écoles” est remplacé par les mots “établissements d'enseignement”.

III. - L'article est complété par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la publication de la loi n° XXX du XXXX, le Gouvernement remet au Parlement un rapport interministériel faisant un premier bilan de la mise en œuvre de l'apprentissage mentionné au premier alinéa. Ce rapport porte notamment sur le déploiement qualitatif et quantitatif du dispositif ; il précise sa diffusion auprès des publics fragiles et prioritaires, ainsi que la part des enfants issus de foyers situés sous le seuil de pauvreté touchés par le dispositif, et la part des enfants au sein d'un foyer résidant dans une commune multipolarisée touchés par le dispositif. »

EXPOSÉ DES MOTIFS

Cet amendement vise à **renforcer l'enseignement à l'école du “savoir rouler”, c'est-à-dire de la pratique sécurisée et autonome du vélo dans l'espace public**, issu de la loi d'orientation des mobilités. Il complète la disposition SD A1.3 de la Convention citoyenne pour le climat qui vise à développer la pratique sécurisée du vélo en milieu scolaire.

La formation dès l'enfance à la pratique du vélo constitue un levier essentiel de sensibilisation et d'autonomisation des enfants. Articulé avec l'aménagement d'infrastructures cyclables, cet apprentissage est essentiel pour permettre l'utilisation du vélo par les enfants et les adultes en toute sécurité. L'enseignement du “savoir rouler” doit en conséquence être renforcé. La nouvelle rédaction proposée souligne le rôle de l'école dans la mise en place de cet apprentissage de façon universelle et gratuite afin de le rendre accessible à tous.

Cet enseignement contribue également à la lutte contre la sédentarité. Comme le souligne l'Anses, un risque pèse sur la santé de deux adolescents sur trois. Sachant que de nombreux déplacements en voiture pour emmener les enfants à l'école ne font que quelques kilomètres, l'incitation à effectuer ces déplacements à vélo ou à pied pour se rendre à l'école aidera à lutter contre ce risque.

Cet amendement est présenté par le Club des élus nationaux pour le vélo à partir de propositions de la FUB, du Club des villes et territoires cyclables et de Vélo et territoires.