



Propositions amendements vélo projet Loi climat et résilience

SOMMAIRE :

1. Rendre effectif le cumul du forfait mobilités durables avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun.....	2
2. Généraliser le forfait mobilités durables	4
3. Modifier la prime à la conversion en une prime à la mobilité durable.....	6
4. ALTERNATIVE : Modifier la prime à la conversion en une prime à la mobilité durable dans les ZFE-m	7
5. Développer les investissements dans les infrastructures cyclables au travers de l'augmentation du fonds vélo	9
6. Rendre effectif le déploiement du dispositif "savoir rouler à vélo"	11
7. Limiter la circulation à certaines heures des poids lourds ne disposant pas de dispositifs de détection des angles morts	13
8. Étendre le bonus vélo à assistance électrique en supprimant le critère de conditionnalité de l'aide de l'Etat à l'obtention d'une aide ayant le même objet attribuée par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales.	15
9. Étendre le bonus vélo à assistance électrique à l'ensemble des particuliers, sans conditions de ressources	17



1. **Rendre effectif le cumul du forfait mobilités durables avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun**

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021

Amendement

AVANT L'ARTICLE 25, insérer l'article suivant :

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 des motifs

Cet amendement vise à créer les conditions effectives d'un cumul du forfait mobilités durables avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun. Il propose ainsi d'exclure le montant annuel de la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun du calcul de l'avantage fiscal fixé à 500€. La participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun reste exonérée de charges.

Cette modification vise à favoriser l'intermodalité, levier essentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En effet, le dispositif actuel rend possible le cumul du forfait mobilités durables avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun. Toutefois, de nombreuses entreprises soulignent l'impossibilité de rendre ce cumul effectif en raison du plafond fiscal fixé à 500€ par an et par salarié.

Cette mesure est aussi une mesure d'égalité et de cohésion territoriale. En effet, le dispositif actuel ne permet de prendre en charge les frais liés au rabattement vers une gare dans les territoires où les abonnements en transports en commun sont onéreux. Cela est



particulièrement vrai dans les zones de moyenne ou faible densité desservies par des services de transport régionaux (ex. Vichy-Clermont Ferrand, 110,5€/mois) ainsi qu'en Île-de-France où l'abonnement Navigo annuel dépasse 900€.

L'augmentation du plafond à 500€ lors de l'examen du PLF2021 a constitué une première avancée. Il faut aujourd'hui aller plus loin et promouvoir une véritable politique d'intermodalité à l'échelle du pays qui permette de rendre les mobilités alternatives à la voiture attractives.

Cet amendement répond aux propositions de la Convention citoyenne pour le Climat :

- SD-A1.1 : Inciter à utiliser des moyens de transport doux ou partagés, notamment pour des trajets domicile-travail, en généralisation et en améliorant le forfait mobilité durable
- SD-D1.3 : Favoriser les plans interentreprises et intra-entreprise (covoiturage, ramassage des salariés en bus, vélo ...) dans le cadre des plans de mobilité.

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. Généraliser le forfait mobilités durables

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (N° XXX)

Amendement

AVANT L'ARTICLE 25, insérer l'article suivant :

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 des motifs

Cet amendement vise à rendre obligatoire pour l'employeur le forfait mobilités durables dans le but de modifier profondément les modalités de transport de leurs salariés, en les incitant véritablement à utiliser leur vélo ou à faire du covoiturage.

Actuellement, le caractère volontaire du dispositif limite très largement le déploiement du forfait mobilités durables. En effet, bien que le thème de la mobilité domicile-travail ait été



ajouté à ceux à traiter lors des NAO, d'autres points de négociation (augmentation de salaire) sont souvent considérés comme prioritaires, au détriment du FMD.

Le phénomène n'est pas nouveau et a déjà été observé lors de la mise en œuvre en 2015, toujours sur une base volontaire, de l'indemnité kilométrique vélo (IKV). L'observatoire de l'IKV, piloté par le Club des villes et territoires cyclables et l'Ademe recense les employeurs ayant mis en œuvre l'IKV. A ce jour, seuls 237 000 salariés bénéficieraient de l'IKV soit 0,9% de la population active ayant un emploi.

Pourtant, les entreprises ayant mis en place le FMD constatent un fort intérêt de leurs salariés pour le dispositif qui se traduit par une part modale accrue des moyens de transport actifs et partagés dès la première année. Cet outil, couplé aux plans de mobilité entreprise, peut par ailleurs s'avérer intéressant financièrement en réduisant le coût pour l'entreprise de mise à disposition de stationnement pour véhicules et les frais liés à l'indemnité kilométrique véhicule.

Cet amendement reprend la proposition SD A1.1 de la Convention citoyenne pour le climat qui prévoit de généraliser et d'améliorer le forfait mobilité durable.

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. Modifier la prime à la conversion en une prime à la mobilité durable

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (N° XXX)

Amendement

APRES L'ARTICLE 29, insérer l'article suivant :

Pour atteindre les objectifs climatiques de la France et lutter efficacement contre la pollution de l'air, l'État se fixe pour objectif d'accompagner les ménages dans le report modal vers les modes de transport les moins polluants.

Exposé des motifs

Cet amendement vise à élargir les champs d'utilisation de la prime à la conversion aux autres solutions de mobilité territoriales vertueuses : prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique, vélo cargo, vélo pliant ou service vélo, abonnement aux transports en commun, à un service d'autopartage, de covoiturage, etc.

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 par un cadre fiscal équitable et incitatif qui donne le choix aux citoyens de choisir leur mobilité et d'avoir accès à des solutions propres : vélo, vélo à assistance électrique, vélo cargo, transport en commun, covoiturage, autopartage, etc.

La prime à la conversion fonctionne aujourd'hui comme une prime à la substitution technologique restreinte à l'automobile : l'idée est de passer à un véhicule moins émetteur sans permettre de choisir un autre moyen de transport. Nous proposons 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 leurs voitures 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. **Alternative : Modifier la prime à la conversion en une prime à la mobilité durable dans les ZFE-m**

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (N° XXX)

Amendement

APRES L'ARTICLE 29, insérer l'article suivant :

Pour atteindre les objectifs climatiques de la France et lutter efficacement contre la pollution de l'air, l'État se fixe pour objectif d'accompagner les ménages dans le report modal vers les modes de transport les moins polluants, par une action ciblant en priorité les zones à faibles émissions mobilité définies à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales avant d'être élargie à l'ensemble du territoire.

Exposé des motifs

Cet amendement vise à élargir les champs d'utilisation de la prime à la conversion aux autres solutions de mobilité territoriales vertueuses : prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique, vélo cargo, vélo pliant ou service vélo, abonnement aux transports en commun, à un service d'autopartage, de covoiturage, etc.

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 par un cadre fiscal équitable et incitatif qui donne le choix aux citoyens de choisir leur mobilité et d'avoir accès à des solutions propres : vélo, vélo à assistance électrique, vélo cargo, transport en commun, covoiturage, autopartage, etc.

La prime à la conversion fonctionne aujourd'hui comme une prime à la substitution technologique restreinte à l'automobile : l'idée est de passer à un véhicule moins émetteur sans permettre de choisir un autre moyen de transport. Nous proposons 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 leurs voitures en 2020. Cette prime sera appliquée en priorité dans les zones à faibles émissions avant d'être élargi à l'ensemble du territoire.



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.



5. Développer les investissements dans les infrastructures cyclables au travers de l'augmentation du fonds vélo

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (N° XXX)

Amendement

APRES L'ARTICLE 25, insérer l'article suivant :

Pour 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, l'État se fixe pour objectif d'accompagner les collectivités territoriales dans la création d'infrastructures cyclables sur leur territoire. Cet accompagnement est mis en cohérence avec les 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 des motifs

Cet amendement vise à relever le montant des investissements publics dédiés au financement des infrastructures cyclables, en complément des investissements menés par les collectivités territoriales.

L'objectif que s'est fixé la France lors de l'annonce du plan vélo national en 2018 est d'atteindre une part modale de 9% en 2024, soit un triplement par rapport à aujourd'hui. Pour ce faire, le Gouvernement s'est doté d'un Plan vélo financé par un fonds de 350 millions d'euros en sept ans, soit 50 M€ par an. En seulement 2 années, 61% de l'enveloppe initiale a déjà été consommée, ce qui souligne que le calibrage initial n'est plus à la hauteur des enjeux.

Or, bien que les efforts financiers réalisés ces dernières années méritent d'être soulignés, la tendance des investissements actuels ne permet pas d'atteindre ces objectifs. 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.

La réalisation de l'objectif de 9% de part modale en 2024 nécessite donc de suivre une trajectoire volontariste qui vise le développement du vélo dans tous les territoires et auprès de tous les publics. En effet, avec un budget moyen de 8€ par an et par habitant (dont 0,75cts€/an/habitant issus du plan vélo), les estimations de l'ADEME montrent que la part



modale du vélo n'atteindra que 3,5% en 2030 avec de très fortes disparités territoriales entre les grands centres urbains, les zones périurbaines et les zones rurales.

L'effort d'investissement doit donc être renforcé selon les recommandations de l'ADEME pour atteindre 30€/hab/an et porter le montant du fonds vélo à 500M€ par an (7,5€/an/habitant).

Cet amendement reprend pour partie une demande la Convention citoyenne pour le climat (SD-A2.3) actualisée des conclusions de l'étude économique de la Direction Générale des Entreprises (DGE) et de l'Agence de la Transition Ecologique (ADEME) : *Impact économique et potentiels de développement des usages du vélo en France, avril 2020.*

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”

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (N° XXX)

Amendement

APRES L'ARTICLE 27, 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 », insérer les mots “gratuit et universel”

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

3° après les mots “ou extrascolaire”, insérer 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, 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 le cadre légal encadrant l'enseignement de la pratique sécurisée et autonome du vélo dans l'espace public, issu de la LOM.

La formation dès l'enfance à la pratique du vélo constitue un levier essentiel de sensibilisation et d'autonomisation des enfants. Le savoir rouler à vélo constitue par ailleurs un dispositif pleinement intégré dans la perspective des Jeux Olympiques 2024.

La nouvelle rédaction souligne le rôle de l'école dans la mise en place de cet apprentissage de façon universelle et gratuite afin de la rendre accessible à tous. Le calendrier de déploiement du dispositif pourra viser en priorité les zones les plus polluées soumises à une



ZFE-m visée à l'article 27 de ce projet de loi. Cette mesure, qui doit aller de pair avec l'aménagement des villes, a pour objectif de favoriser l'utilisation du vélo en toute sécurité.

Elle s'intègre aussi pleinement dans la lutte menée contre la sédentarité. Comme le souligne l'Anses, un risque pèse sur la santé de deux adolescents sur trois : pour contrer cela, il faut inciter à davantage de déplacements à vélo ou à pied.

Cette mesure 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.

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.



7. Limiter la circulation à certaines heures des poids lourds ne disposant pas de dispositifs de détection des angles morts

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (N° XXX)

Amendement

Article additionnel – 27bis

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

« Art. L. 2213-5-1. – Dans les zones à faibles émissions mobilité visées à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, 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 des motifs

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

La trilogie européen a acté l'obligation d'ici 2024 d'intégrer des dispositifs techniques obligatoires permettant d'alerter le conducteur d'un poids-lourd de la présence d'un usager vulnérable dans l'un des angles morts du véhicule. Cette obligation ne concerne cependant que les véhicules neufs.

Nous proposons d'accélérer cette mise en œuvre et de permettre aux maires de se positionner en avance de phase, pour la sécurité de tous les usagers de la route. A Paris, par exemple, un accident mortel de cycliste sur deux concerne une collision avec un poids-lourd souvent lorsque le cycliste roule ou stationne dans l'angle mort du véhicule.



Il s'agirait ainsi d'inciter les professionnels à équiper leurs véhicules en circulation d'un tel dispositif de détection par un mécanisme laissant aux maires le soin de déterminer ce qui est le plus adapté à leur territoire, sur le modèle du Grand Londres. Le coût du dispositif, aujourd'hui estimé à environ 1 500 euros, devrait quant à lui décroître à mesure que le marché se développe.

Cette mesure, sécurisante pour les chauffeurs comme pour les usagers, contribue à la création d'un urbanisme apaisé, où l'espace public favorise le développement des mobilités actives qui concourt à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

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.



8. **Étendre le bonus vélo à assistance électrique en supprimant le critère de conditionnalité de l'aide de l'Etat à l'obtention d'une aide ayant le même objet attribuée par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales.**

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (N° XXX)

Amendement d'appel

Article additionnel – 28bis

L'article D 251-2 du Code de l'Énergie relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants devra être modifié dans les six mois suivant la promulgation de cette loi.

Ces modifications se rapporteront aux critères d'éligibilité du bonus vélo à assistance électrique et supprimeront le critère de conditionnalité de l'aide de l'Etat à l'obtention d'une aide ayant le même objet attribuée par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales.

Exposé des motifs

Cet amendement d'appel invite à proposer au Gouvernement de modifier les critères d'éligibilité du bonus vélo à assistance électrique en supprimant le critère de conditionnalité de l'aide de l'Etat à l'obtention d'une aide ayant le même objet attribuée par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales.

Cet amendement reprend la proposition SD-A1.3 de la Convention citoyenne pour le climat qui appelle à "inciter à utiliser des moyens de transports doux ou partagés".

Le bonus vélo à assistance électrique est le dispositif actuellement en vigueur. Cette aide est attribuée à toute personne physique majeure justifiant d'un domicile en France qui acquiert un cycle à pédalage assisté, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, neuf, qui n'utilise pas de batterie au plomb et n'est pas cédé par l'acquéreur dans l'année suivant son acquisition.

Les conditions d'attribution de cette aide ont été modifiées à la baisse par le décret publié le 31 décembre 2017 au Journal officiel en excluant de cette aide les habitants des collectivités qui n'en n'ont pas instauré. Il est proposé de rétablir le bonus vélo dans sa version initiale de février 2017 en supprimant le critère de conditionnalité de l'aide de l'Etat à l'obtention d'une aide ayant le même objet, attribuée par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales.



Accompagnant la dynamique du VAE en France, la mise en place du bonus vélo a permis l'augmentation de 89% des ventes de VAE en 2017 (contre 31% en 2016). En 2018, et suite au décret restreignant les conditions d'accès à cette aide, l'augmentation des ventes est passée de 22%, puis à 12% en 2019 (chiffres Union Sport Cycle). Les chiffres le montrent : les nouveaux critères de conditionnalités du bonus vélo ont fortement diminué la progression des ventes de VAE en France, ralentissant l'essor que ce mode de déplacement pourrait connaître.

Par ailleurs, le fait que l'aide de l'Etat doive se cumuler obligatoirement à une aide locale déjà existante limite l'accès du plus grand nombre à cette aide et engendre des inégalités, une double peine pour les habitants de ces territoires exclus. Ce critère prive notamment les habitants des zones péri-urbaines et rurales de cette aide, alors même que le VAE est un moyen de transport d'avenir pour ces territoires qui connaissent une faible pratique cyclable aujourd'hui alors même que 48% des déplacements dans les communes périphériques et 58% dans les banlieues font moins de 10 kms .

Le rapport d'information sénatorial de M. Olivier Jacquin datant de janvier 2021 sur "les mobilités dans les espaces peu denses en 2040" dans le cadre de la délégation à la prospective pointait l'enjeu du développement du VAE pour la mobilité et le développement socio-économique des zones rurales et périurbaines. Alors qu'au sein des zones rurales et périurbaines, la voiture est le moyen de transport majoritaire, y compris pour des déplacements de moins de 5 kms, de plus en plus de ces territoires souhaitent investir dans des aménagements cyclables pour augmenter la pratique du vélo lors des déplacements quotidiens. En effet, avec la crise sanitaire, la pratique du vélo a augmenté de 27% au niveau national, mais seulement de 15 % dans le périurbain et dans les espaces ruraux (bulletin "fréquentation vélo et déconfinement" Vélo & Territoires). Il est essentiel de soutenir le développement des mobilités actives au sein de tous les territoires, et l'un des moyens à privilégier pour y parvenir est d'élargir l'aide à l'achat de VAE en rendant tous les territoires éligibles.

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.



9. **Étendre le bonus vélo à assistance électrique à l'ensemble des particuliers, sans conditions de ressources**

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (N° XXX)

Amendement d'appel

Article additionnel – 28bis

L'article D 251-2 du Code de l'Énergie relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants devra être modifié dans les six mois suivant la promulgation de cette loi.

Ces modifications se rapporteront aux critères d'éligibilité du bonus vélo à assistance électrique et élargiront les catégories de publics bénéficiaires de cette aide à tous les particuliers, sans condition de ressources.

Exposé des motifs

Cet amendement d'appel invite à proposer au Gouvernement de modifier les critères d'éligibilité du bonus vélo à assistance électrique pour renforcer son accessibilité aux particuliers, sans conditions de ressources.

Cet amendement reprend la proposition SD-A1.3 de la Convention citoyenne pour le climat qui appelle à "inciter à utiliser des moyens de transports doux ou partagés".

Le bonus vélo à assistance électrique est le dispositif actuellement en vigueur. Cette aide est attribuée à toute personne physique majeure justifiant d'un domicile en France qui acquiert un cycle à pédalage assisté, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, neuf, qui n'utilise pas de batterie au plomb et n'est pas cédé par l'acquéreur dans l'année suivant son acquisition.

Les conditions d'attribution de cette aide ont été modifiées à la baisse par décret publié le 31 décembre 2017 au Journal officiel, en recentrant cette aide sur les ménages les plus modestes. Il est proposé de rétablir le bonus vélo dans sa version antérieure et de permettre à toutes et à tous de bénéficier du bonus vélo sans conditions de ressources.

La mise en place du bonus vélo a permis l'augmentation de 89% des ventes de VAE en 2017 (contre 31% en 2016). En 2018, et suite au décret restreignant les conditions d'accès à cette aide, l'augmentation des ventes est passée de 22%, puis à 12% en 2019 (chiffres Union



Sport Cycle). Les chiffres le montrent : les nouveaux critères de conditionnalités du bonus vélo ont fortement diminué la progression des ventes de VAE en France, impactant toute la filière vélo.

Par ailleurs, ce critère de conditionnalité limite l'accès du plus grand nombre à cette aide. Dans les conditions actuelles, seul 1 français sur 2 est éligible au "bonus vélo". Seuls les ménages ayant un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 13 489 € peuvent bénéficier de cette aide. Au vu des conditions de la configuration du marché des VAE (le prix des VAE est encore très élevé), ce plafond est aujourd'hui inopportun et exclut beaucoup de ménages qui pourraient être incités à adopter une mobilité active.

La progression de la pratique cyclable en France, et l'enjeu que son développement représente pour les territoires justifie que ce plafond de ressources soit supprimé, plafond d'ailleurs qui n'existe pas pour la prime à la conversion.

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.