

Projet de loi climat et résilience

Propositions d'amendements relatifs au développement du vélo et des infrastructures cyclables

Club des élus nationaux pour le vélo

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 en entreprises et dans les collectivités territoriales	4
2.bis Autoriser les collectivités à fixer le montant du Forfait mobilités durables dans les mêmes limites que le secteur privé	7
3. Modifier la prime à la conversion en une prime à la mobilité durable	8
3.bis Modifier la prime à la conversion en une prime à la mobilité durable	10
4. Développer les investissements dans les infrastructures cyclables au travers de l'augmentation du fonds vélo	12
5. Rendre effectif le déploiement du dispositif "Savoir rouler à vélo"	14
6. 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	16
7. Étendre le bonus vélo à assistance électrique à l'ensemble des particuliers, sans conditions de ressources	18
8. Introduire un item vélo dans le barème fiscal	20
9. Limiter dans les ZFE-m la circulation à certaines heures des poids lourds ne disposant pas de dispositifs de détection des angles morts	21
10. Favoriser l'apaisement des villes en modérant les vitesses	23
11. Développer le système vélo en parcs-relais	25
12. Intégrer les schémas directeurs vélo dans les plans de mobilité et les rendre opposables dans les documents d'urbanisme	27

Contacts

Jacques Fernique, sénateur, coprésident du Club des élus nationaux
j.fernique@senat.fr

Laura Youkana, chargée d'études, Club des villes et territoires cyclables
lyoukana@villes-cyclables.org

Thibault Quéré, Chargé du plaidoyer, FUB
t.quere@fub.fr

Pierre Toulouse, Vélo & Territoires
pjfm.toulouse@free.fr



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

SENAT

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (n° 551)

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.

OBJET

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 densités 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€.

Les chiffres 2021 du Baromètre Forfait Mobilités Durables, lancé par le Ministère en charge des Transports et l'ADEME et piloté par VialD et Ekodev, révèle que 20% des employeurs interrogés ont déployé le Forfait Mobilités Durables (dont 73% relève du secteur privé).

Selon cette même enquête, 25% des organisations soumises au droit privé ayant mis en place le forfait mobilités durables vont au-delà du plafond initial moyen fixé à 400 euros. Cette étude révèle également que plusieurs employeurs du secteur privé souhaiteraient que le plafond soit rehaussé pour être réellement cumulable avec les abonnements aux transports en commun et permettre l'intermodalité.

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 en entreprises et dans les collectivités territoriales

SENAT

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (n° 551)

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. Au sein de la fonction publique territoriale, elle entre en vigueur le 1er janvier 2024. 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.

OBJET

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.

La mise en place du FMD reste aujourd'hui facultative au sein de la fonction publique territoriale et du secteur privé.



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.

Les chiffres 2021 du Baromètre Forfait Mobilités Durables, lancé par le Ministère en charge des Transports et l'ADEME et piloté par VialD et Ekodev, révèle que 20% des employeurs interrogés ont déployé le Forfait Mobilités Durables (dont 73% relève du secteur privé). 62% des employeurs ayant mis en place le FMD dans leur organisation ont souhaité répondre aux demandes des salariés, 78% ont souhaité inciter à l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle (78 %).

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.



Amendement de repli : généraliser le Forfait mobilités durables dans les entreprises de plus de 11 salariés

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.



2.bis Autoriser les collectivités à fixer le montant du Forfait mobilités durables dans les mêmes limites que le secteur privé

SENAT

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (n° 551)

Amendement

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

I. – Après le premier alinéa de l'article 88 de la Loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

“Cette limite ne s'applique pas au forfait mobilités durables tel qu'il est défini à l'article L. 3261-3-1 du Code du Travail.”

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.

OBJET

Cet amendement vise à laisser les collectivités territoriales fixer librement le montant du Forfait mobilités durables dans les limites des dispositions applicables aux entreprises privées.

Actuellement, le statut général de la fonction publique limite les primes des fonctionnaires territoriaux au niveau de celles de l'Etat. Cette entorse au statut est destinée à encourager les collectivités à se montrer exemplaires dans la lutte contre le changement climatique.

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

SENAT

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (n° 551)

Amendement

ARTICLE 25

Après l'alinéa 10, ajouter un alinéa 11 ainsi rédigé :

“Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret au plus tard 6 mois après la promulgation de la loi.”

OBJET

Cet amendement vise à préciser le champ d'application des aides au report modal instituées lors de l'examen en première lecture du projet de loi.

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 : vélos, vélos à assistance électrique, vélos cargo, transport en commun, covoiturage, autopartage, etc.

Le Gouvernement a ainsi souhaité élargir les aides à la transition vers des solutions de mobilité territoriales vertueuses. Les amendements 5360 et 5903 ont ainsi permis d'étendre les champs d'utilisation de la prime à la conversion à l'achat d'un ou plusieurs vélos ou vélos à assistance électrique. Ces amendements ont aussi ouvert la possibilité aux professionnels de bénéficier d'aide à l'acquisition d'un vélo (cargo). L'article 25bis institué par l'amendement 5223 vise quant à lui à amplifier les dispositifs d'accompagnement des ménages dans les ZFE-m, en complément des aides pré-citées.

Le périmètre de ces aides (incluent-elles les vélos cargo, vélos pliants, services vélo, abonnements aux transports en commun, service d'autopartage, de covoiturage, etc. ?) mérite cependant d'être précisées afin de donner des signaux clairs aux ménages engagés dans la transition de leur mobilité. Leur montant sera crucial afin de réduire au maximum le reste à charge des ménages, principal frein au changement de modes de transport.

L'équité de la prime à la conversion devra passer par un montant d'aide similaire que pour l'achat de véhicules moins polluants et électriques, c'est-à-dire un montant plancher de 2500€.



Par ailleurs, le dispositif pourra s'inspirer du titre mobilité Bruxell'Air mis en place par la région de Bruxelles-Capitale. Ainsi, la logique serait celle d'un budget mobilité avec un montant crédité sur un titre-mobilité ou MaaS et des services de mobilité sélectionnés disponibles sur plusieurs années (2 en Belgique).

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.



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

SENAT

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (n° 551)

Amendement

ARTICLE 25bis

A la fin de l'article, ajouter un alinéa ainsi rédigé :

“Les modalités d’application du présent article sont déterminées par décret au plus tard le 1er janvier 2022.”

OBJET

Cet amendement vise à préciser le champ d’application des aides au report modal instituées lors de l’examen en première lecture du projet de loi.

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 : vélos, vélos à assistance électrique, vélos cargo, transport en commun, covoiturage, autopartage, etc.

Le Gouvernement a ainsi souhaité élargir les aides à la transition vers des solutions de mobilité territoriales vertueuses. Les amendements 5360 et 5903 ont ainsi permis d’étendre les champs d’utilisation de la prime à la conversion à l’achat d’un ou plusieurs vélos ou vélos à assistance électrique. Ces amendements ont aussi ouvert la possibilité aux professionnels de bénéficier d’aide à l’acquisition d’un vélo (cargo). L’article 25bis institué par l’amendement 5223 vise quant à lui à amplifier les dispositifs d’accompagnement des ménages dans les ZFE-m, en complément des aides pré-citées.

Le périmètre de ces aides (incluent-elles les vélos cargo, vélos pliants, services vélo, abonnements aux transports en commun, service d’autopartage, de covoiturage, etc. ?) méritent cependant d’être précisées afin de donner des signaux clairs aux ménages engagés dans la transition de leur mobilité. Leur montant sera crucial afin de réduire au maximum le reste à charge des ménages, principal frein au changement de modes de transport.

L’équité de la prime à la conversion devra passer par un montant similaire d’aide que pour l’achat de véhicules moins polluants et électriques, c’est-à-dire un montant plancher de 2500€. Par ailleurs, le dispositif pourra s’inspirer du titre mobilité Bruxell’Air mis en place par la région de Bruxelles-Capitale. Ainsi, la logique serait celle d’un budget mobilité avec un montant crédité



sur un titre-mobilité ou MaaS et des services de mobilité sélectionnés disponibles sur plusieurs années (2 en Belgique).

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

SENAT

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (n° 551)

Amendement

APRÈS 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'ADEME - l'Agence de la transition écologique.

OBJET

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 M€ 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. De plus, les fonds supplémentaires prévus dans le cadre du plan France Relance (200 M€ sur deux ans) qui devaient être fléchés prioritairement vers les mobilités actives ne l'ont, aux dires de l'Etat et des Régions, pas été.

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 0,75



€/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 500 M€ 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 Écologique (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.



5. Rendre effectif le déploiement du dispositif “Savoir rouler à vélo”

SENAT

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (n° 551)

Amendement

APRÈS 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. »

OBJET

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. L’annonce en hémicycle du financement du programme de certificats d’économie d’énergie Génération Vélo à hauteur de 21 M€ sur 3 ans va permettre de crédibiliser l’objectif assigné au savoir rouler à vélo lors



de l'annonce du plan vélo et mobilités actives par le Premier ministre le 14/09/2018.

La nouvelle rédaction souligne le rôle de l'éducation nationale 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.



- 6. 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**

SENAT

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (n° 551)

Amendement d'appel

ARTICLE 25

Après l'alinéa 10, insérer un alinéa ainsi rédigé :

“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.”

OBJET

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'ont pas instauré d'aide locale. 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.

Le VAE met de nombreux nouveaux cyclistes en selle. Ceux qui auparavant considéraient le vélo comme trop difficile et hors de leur portée. En milieu rural ou péri-urbain où la motorisation est particulièrement importante, le VAE permet aux ménages de se passer d'une deuxième ou d'une troisième voiture. 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 creuse la fracture et les inégalités entre les habitants des zones péri-urbaines et rurales vis-à-vis de cette aide et ce faisant la fracture territoriale sur l'accès à la mobilité. Le VAE est pourtant 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 km.

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 km, 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.



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

SENAT

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (N° 551)

Amendement d'appel

ARTICLE 25

Après l'alinéa 10, insérer un alinéa ainsi rédigé :

“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.”

OBJET

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.

Le VAE met de nombreux nouveaux cyclistes en selle. Ceux qui auparavant considéraient le vélo comme trop difficile et hors de leur portée. En milieu rural ou péri-urbain où la motorisation est particulièrement importante, le VAE permet aux ménages de se passer d'une deuxième ou d'une troisième voiture. 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 fait fortement diminuer 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.

Les chiffres le prouvent : en 2019, seulement 859 bonus vélo à assistance électrique ont été versés, pour une enveloppe totale de 75 000 €. En 2020, 1643 bonus vélo à assistance électrique ont été versés pour un montant de 184 000 €.

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.



8. Introduire un item vélo dans le barème fiscal

SENAT

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (n° 551)

Amendement

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

Le 8^{ème} paragraphe du 3° de l'article 83 du code général des impôts est ainsi modifié :

A la fin du paragraphe ajouter la phrase « Ce barème comprend une colonne dédiée aux cycles; le montant du barème kilométrique ne peut être inférieur à 1/2000ème du forfait mobilités durables annuel exonéré de charges fiscales et de cotisations sociales ».

OBJET

Le barème fiscal fixé chaque année par arrêté du ministre chargé du budget sert d'une part à déduire des impôts sur le revenu des frais kilométriques liés aux déplacements professionnels pour les personnes ne souhaitant pas bénéficier des abattements forfaitaires mais il est également utilisé par d'autres autorités. Ainsi l'URSSAF accepte d'exonérer de cotisations sociales le remboursement par l'employeur des frais liés à l'utilisation par le salarié de son véhicule personnel.

Si l'abattement fiscal lié aux déplacements professionnels ne devrait dans la plupart des cas présenter aucun intérêt pour un cycliste dont les dépenses restent modestes au regard des 10% du forfait, **il n'en est pas de même des autres utilisations du barème.**

L'introduction d'un barème « cycle », évoquée à plusieurs reprises lors de la discussion de la LTECV ou de la LOM a toujours été renvoyée au règlement mais jamais mise en œuvre. L'objet du présent amendement est d'imposer la prise en compte des cycles dans ce barème dont la refonte a été demandée par les membres de la Convention citoyenne pour le climat. Le montant minimum de ce forfait est celui de la défunte indemnité kilométrique vélo.

Rapport de la CCC : SD-A1.2

9. Limiter dans les ZFE-m la circulation à certaines heures des poids lourds ne disposant pas de dispositifs de détection des angles morts

SENAT

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (n° 551)

Amendement

APRÈS L'ARTICLE 27, insérer l'article suivant :

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. »

OBJET

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

Le trilogue 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. De plus, l'Assemblée nationale a adopté un amendement du Gouvernement (5360) instituant un sur bonus à l'achat de ces dispositifs, réduisant d'autant le coût pour les transporteurs.

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.



10. Favoriser l'apaisement des villes en modérant les vitesses

SENAT

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (n° 551)

Amendement

APRÈS L'ARTICLE 32, insérer l'article suivant :

A la suite de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités, il est inséré un article L2213-2-1 ainsi rédigé :

"I. Le maire doit mettre en place un plan de hiérarchisation de la voirie.

II. Cette disposition vise à abaisser la limite maximale de vitesse à 30 km/h sur 70% ou plus de la voirie des agglomérations mentionnées au deuxième alinéa de l'article L221-2 du code de l'environnement."

OBJET

Cet amendement vise à créer l'obligation pour les maires de mettre en place un plan de hiérarchisation de la voirie qui a pour objet d'abaisser la vitesse en agglomération et d'apaiser les relations entre les différents usagers.

La réduction de la vitesse de circulation permet de limiter les accidents de la route pour deux raisons : à 30 km/h la distance d'arrêt d'un véhicule est deux fois moindre (13 m contre 26 m à 50 km/h), et le conducteur dispose d'un champ de vision plus large. De plus, le risque de mortalité est fortement amoindri, passant de 90 % pour un piéton percuté à 50 km/h à 50 % lorsque le véhicule roule à 30 km/h.

Ainsi, piétons et cyclistes jouiront d'un cadre urbain plus sécurisé. Cette dynamique, déjà présente dans plusieurs centaines de villages (ex. Soullitré) et de villes (ex. Lorient) en France, bénéficie en premier lieu aux publics les plus vulnérables : les enfants, les personnes à mobilité réduite ainsi que les personnes âgées. Ainsi apaisé, l'espace public favorise le développement des mobilités actives qui concourt à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour ces raisons, l'Observatoire des mobilités émergentes souligne dans son dernier rapport



que l'opinion des citoyens est majoritairement favorable au déploiement de ce dispositif de modération de la vitesse en ville.

Cette mesure reprend la proposition A2.2.1 de la Convention citoyenne pour le climat qui prévoit d'abaisser la vitesse réglementaire en ville de 50 à 30 km/h.



11. Développer le système vélo en parcs-relais

SENAT

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (n° 551)

Amendement

ARTICLE 26

Remplacer l'article 26 par un article ainsi rédigé :

I. Le 7° de l'article L. 1214-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° Après les mots : « l'usage de la voirie », les mots « la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes » sont supprimés.

II. Après le 7° de l'article L. 1214-2 du code des transports est introduit un paragraphe 7°bis ainsi rédigé :

7°bis La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, la mise en place de stationnement sécurisés pour les cyclistes et, le cas échéant, la mise à disposition de vélos en libre-service permettant la jonction avec la ville centre ou un service de réparation des vélos.

II. – Les dispositions du I s'appliquent aux plans de mobilité et aux plans locaux d'urbanisme en tenant lieu mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme dont l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité a décidé l'élaboration ou la révision après la promulgation de la présente loi.

III. – Au 3° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, après les mots : « aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage », sont insérés les mots : « , aux véhicules des usagers des transports publics de personnes ».

OBJET

Le présent amendement vise à appuyer, dans les plans de mobilité, la création de stationnements vélo sécurisés aux abords ou dans les parcs de rabattement situés en entrée d'agglomération. Le déploiement de ces stationnements vélo, associé à une politique de limitation du stationnement et de l'accès motorisé en centre-ville, doit permettre aux usagers du P+R de réaliser les derniers kilomètres de leurs trajets quotidiens à vélo et contribue à limiter la place de la voiture en ville.



Cette addition à l'article 26 est en accord avec les objectifs du plan national vélo qui vise 9% de part modale à horizon 2024 et complète la mesure SD-A1 de la Convention citoyenne pour le climat dans le cadre de l'objectif visant à « Modifier l'utilisation de la voiture individuelle, en sortant de l'usage de la voiture en solo et en proposant des solutions alternatives au modèle dominant (voiture thermique et autosolisme) »

La Loi d'orientation des mobilités a conduit à élargir la compétence des autorités organisatrices de la mobilité et leur rôle. L'AOM est ainsi appelée à définir, via le plan de mobilité, une politique intégrant l'ensemble des modes. Elle est compétente pour organiser des services publics de transports collectifs, mais elle est également compétente pour contribuer au développement des mobilités actives, partagées et solidaires. Dans ce cadre, les AOM doivent mettre en place des mesures pour améliorer l'intermodalité entre tous les modes, y compris le vélo. S'il est nécessaire de favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs en entrée de ville via les parcs de rabattement, il est également possible de favoriser une chaîne de mobilité voiture-vélo favorable au report modal. Une possibilité d'autant plus intéressante dans un contexte de développement de réseaux express vélo sur de longues distances (Paris, Grenoble, Lyon) ou, le cas échéant, comme alternative décarbonée autonome, rapide, immédiate, efficace aux transports en commun depuis le parc relais jusqu'à la ville centre.

Cette possibilité est également intéressante pour maîtriser la circulation motorisée dans les centres des villes moyennes ou petites qui ne disposent pas d'un mode performant de transports collectifs. Elle peut être couplée à la mise à disposition des usagers du parc de vélos ou de VAE adaptés au transport de personnes ou de bagages.

Cet amendement complète les propositions suivantes formulées par la Convention citoyenne pour le climat (CCC) :

SD-A1.1 : Inciter à utiliser des moyens de transports « doux »

12. Intégrer les schémas directeurs vélo dans les plans de mobilité et les rendre opposables dans les documents d'urbanisme

SENAT

PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE 2021 (n° 551)

Amendement

ARTICLE 26

Remplacer par un article ainsi rédigé :

- Au premier alinéa les mots « il comprend » sont remplacés par les mots « il prend en compte »

Après le second alinéa il est ajouté un 3ème alinéa ainsi rédigé :

- A l'article : L131-3 du code de l'urbanisme, après les mots "égalité des territoires" ajouter: " et des plans de mobilité".

OBJET

Dans le cadre du plan vélo, l'Etat a mis en place un dispositif d'aide à la réalisation d'aménagements cyclables sur des itinéraires figurant au schéma national des véloroutes ou aux schémas cyclables que les différentes collectivités sont invitées à réaliser. L'Ademe finance l'étude de ces schémas directeurs. La mise en œuvre des aménagements impose qu'ils soient pris en compte dans les documents de programmation comme dans les documents d'urbanisme et notamment dans les SCOT comme c'est le cas en Ile-de-France. (article L1214-10 du code des transports) pour permettre de garantir la continuité des aménagements. Au même titre que les schémas de cohérence écologiques prévus au L371-3 du code de l'environnement.

Ce dispositif a été adopté par l'assemblée nationale en première lecture. Toutefois, afin de ne pas créer, de fait, une tutelle d'une collectivité sur une autre en intégrant tels quels ces schémas dans les plans de mobilité, il est proposé de remplacer cette intégration de fait par une « prise en compte ». Par ailleurs, les plans de mobilité doivent aujourd'hui être compatibles avec les SCOT, lorsque ceux-ci existent. A défaut que cette compatibilité soit obligatoirement réciproque entraînant ainsi une révision du SCOT, il est proposé que, comme pour la prise en compte des SRADDET, la compatibilité du SCOT avec le plan de mobilité soit établie au moment de la révision du SCOT qui suit l'établissement du Plan comme le prévoit l'article L131-3 du code de



l'urbanisme

Cet amendement complète les propositions suivantes formulées par la Convention citoyenne pour le climat (CCC) :

SD-A1.3 Inciter à utiliser des moyens de transports « doux »

SD-A2.3 Augmenter montant du fonds vélo