



# PROJET DE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE

## propositions d'amendements

Version : 19/02/2021

Ce document regroupe les propositions d'amendements soutenues par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB) dans le cadre de l'examen par le Parlement du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Ces amendements sont proposés par la FUB au nom du réseau qu'elle représente composé de plus de 406 associations membres présentes sur tout le territoire.

Veuillez nous contacter si certains amendements vous intéressent :

Thibault Quéré	<a href="mailto:t.quere@fub.fr">t.quere@fub.fr</a>	06 74 76 25 00
Olivier Schneider	<a href="mailto:o.schneider@fub.fr">o.schneider@fub.fr</a>	06 16 09 12 29

## TABLE DES MATIERES

<b>1. Rendre effectif le cumul du forfait mobilités durables avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun.....</b>	<b>2</b>
<b>2. Généraliser le forfait mobilités durables.....</b>	<b>4</b>
<b>3. Développer les investissements dans les infrastructures cyclables au travers de l'augmentation du fonds vélo.....</b>	<b>5</b>
<b>4. Modifier la prime à la conversion en une prime à la mobilité durable .....</b>	<b>7</b>
<b>5. Limiter la circulation à certaines heures des poids lourds ne disposant pas de dispositifs de détection des angles morts.....</b>	<b>8</b>
<b>6. Favoriser l'apaisement des villes en modérant les vitesses .....</b>	<b>9</b>
<b>7. Rendre effectif le déploiement du dispositif "savoir rouler à vélo".....</b>	<b>10</b>

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 (N° XXX)

## Amendement

### Article additionnel - 29bis

I. - La deuxième phrase du b du 19° ter de l'article 81 du Code général des impôts est ainsi modifié :

Supprimer le mot "Lorsque"

Remplacer le mot "cumulée" par le mot "cumulable"

Supprimer les mots "l'avantage résultant de ces deux prises en charge ne peut dépasser le montant maximum entre 500 € par an et le montant de l'avantage mentionné au a du présent 19° ter"

II. – La perte de recettes pour l'État résultant du I 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.

#### 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.

## 2. Généraliser le forfait mobilités durables

# ASSEMBLEE NATIONALE

---

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

### Amendement

#### Article additionnel - 29bis

I.- L'article L.3261-3-1 du code du travail est ainsi modifié :

Remplacer le mot "peut" par le mot "doit"

II. – La perte de recettes pour l'État résultant du I 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 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.

3. 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

### Article additionnel - 25bis

I. - Pour atteindre les objectifs de 9% d'ici 2024 et de 12% d'ici 2030 de part modale du vélo, tels que définis par le Plan Vélo et l'Orientation T5 de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), un plan d'investissement répondant aux besoins des collectivités territoriales sera mis en place au plus tard le 1er janvier 2022, sous réserve de l'adoption en loi de finances de dispositions compensant les charges résultant de ce plan d'investissement.

II. - Le plan d'investissements mentionné en I. devra s'appuyer sur le scénario volontariste présenté par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (Ademe), permettant d'atteindre jusqu'à 24% de la part modale en 2030."

#### 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.

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.

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.*

#### 4. 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

### Article additionnel - 29bis

I. - Afin d'atteindre l'objectif d'accélération du report modal inscrit dans l'article 1 (-I.4°) de la LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, un plan d'investissement destiné à élargir l'assiette de la prime à la conversion telle que définie à l'article D251-3 et suivants du Code de l'énergie sera mis en place au plus tard le 1er janvier 2022, sous réserve de l'adoption en loi de finances de dispositions compensant les charges résultant de ce plan d'investissement.

II. - Le plan d'investissements mentionné en I. devra prévoir l'élargissement des champs d'utilisation de la prime à la conversion à l'ensemble des mobilités actives, et des transports massifiés et collectifs.

#### 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.

5. **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 - 32bis

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. – 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.

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

## ASSEMBLEE NATIONALE

---

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

## Amendement

### Article additionnel - 32bis

A la suite de l'article L. 1214-3 du code des transports, après la dernière phrase, il est inséré la phrase suivante :

I. Le maire, lorsqu'il intervient en application du même II, doit, dans le cadre du plan prévu à l'article L. 1214-1 sur le territoire d'une ou plusieurs communautés de communes concernées et situées dans le même bassin de mobilité tel que défini à l'article L. 1215-1, mettre en place un plan de hiérarchisation de la voirie qui vise à modérer la vitesse.

II. Cette disposition vise à abaisser la limite maximale de vitesse à 30km/h sur 80% ou plus de la voirie des agglomérations mentionnées au deuxième alinéa de l'article L221-2 du code de l'environnement."

#### Exposé des motifs :

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.

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

## ASSEMBLEE NATIONALE

---

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

## Amendement

### Article additionnel - 28bis

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. 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.