

Projet de loi d'orientation des mobilités n° 157 (LOM)
Propositions d'amendements
Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Article 1 – alinéa à insérer après alinéa 1

Amendement FUB-1 visant à reconnaître à chacun le droit à la mobilité active -**PRIORITAIRE** p.3

Article 4 – alinéa 30

Amendement FUB-6.1 relatif à la compétence de la région pour mettre en place les schémas régionaux des véloroutes -**PRIORITAIRE** p.5

Article 5 – alinéa 10

Amendement FUB-7 relatif au suivi des accidents impliquant un vélo ou un cycliste p.6

Article 18 – alinéa 2

Amendement FUB-16.1 permettant de prélever une redevance p.7

Article 18 – alinéa 3

Amendement FUB-16.2 permettant de soumettre l'occupation du domaine public à l'obtention d'une autorisation préalable p.8

Article nouveau à insérer avant l'article 21

Amendement FUB-2 relatif à l'apprentissage du vélo au cours de l'enseignement du premier degré-**PRIORITAIRE** p.9

Article nouveau à insérer après l'article 21

Amendement FUB-15 relatif à l'obligation d'accompagner les publicités pour la mobilité routière d'un message en faveur des mobilités actives ou des transports en commun p.10

Article nouveau à insérer avant l'article 22

Amendement FUB-14 relatif à la visibilité des passages piétons p.11

Article 22 – alinéa 13

Amendement FUB-10.1 relatif aux précisions contenues dans le décret sur l'identification des cycles -**PRIORITAIRE** p.12

Article 22 – alinéa 18

Amendement FUB-11.1 relatif aux stationnements des cycles aux abords immédiats des gares -**PRIORITAIRE** p.13

Article 22 – alinéa 20

Amendement FUB-11.2 relatif à la liste des gares de voyageurs, des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières -**PRIORITAIRE** p.14

Article 22 – alinéa 23

Amendement FUB-11.3 relatif aux gares dont les surfaces des emprises ne seraient pas suffisantes -**PRIORITAIRE** p.15

Article 22 – Section II à créer

Amendement FUB-12.1 relatif aux stationnements pour vélos dans les bâtiments neufs (code de la construction et de l'habitation) p.16

Amendement FUB-12.2 relatif aux stationnements pour vélos dans les parcs de stationnement (code de la construction et de l'habitation) p.17

Amendement FUB-12.3 relatif à la localisation des parcs de rabattement et emplacements de stationnements sécurisés pour vélos dans les plans de déplacements urbains	p.18
Amendement FUB-12.4 relatif au droit d'équiper les parties communes d'emplacements de stationnements sécurisés pour vélos	p.19
Amendement FUB-12.5 permettant la modification des règles de vote à la majorité pour faciliter la création de stationnements vélo dans les copropriétés déjà bâties (modification de la loi de 1965)	p.20
Amendement FUB-12.6 relatif aux stationnements pour vélos dans les PLU (code de l'urbanisme)	p.21
Article nouveau à insérer après l'article 22	
Amendement FUB-10.2 relatif au rapport annuel sur les vols de cycles	p.22
Article nouveau à insérer après l'article 22	
Amendement FUB-5.1 relatif à l'extension de l'obligation de mettre en place des itinéraires cyclables aux voies interurbaines - PRIORITAIRE	p.23
Amendement FUB-5.2 relatif à la suppression de la référence au PDU à l'article L. 228-2 du code de l'environnement	p.24
Amendement FUB-5.3 portant réécriture partielle de l'article L.228-2 du code de l'environnement) - PRIORITAIRE	p.25
Amendement FUB-5.4 visant la complétude des itinéraires cyclables à l'horizon 2025 (création de l'article L. 228-2-1 du code de l'environnement)	p.27
Article nouveau à insérer après l'article 22	
Amendement FUB-6.2 relatif à la notion de « schéma régional de véloroute », à la notion de « véloroute » et fixant une échéance pour leur mise en place - PRIORITAIRE	p.28
Article nouveau à insérer après l'article 22	
Amendement FUB-13 relatif à l'amélioration du transport des vélos dans le train - PRIORITAIRE	p.29
Article 26 – alinéa 2	
Amendement FUB-3.1 relatif à l'obligation pour l'employeur de prendre en charge une partie des frais de déplacement - PRIORITAIRE	p.30
Article 26 – alinéa 3	
Amendement FUB-3.2 relatif à la possibilité de cumuler l'indemnité kilométrique vélo avec le remboursement par l'employeur de 50% des frais d'abonnement aux services de transports en commun - PRIORITAIRE	p.31
Article 26 – alinéa à insérer après l'alinéa 3	
Amendement FUB-3.3 relatif à l'application du forfait mobilité durable aux employés du secteur privé et du secteur public - PRIORITAIRE	p.32
Article 30 – alinéa 13	
Amendement FUB-8 relatif aux grands itinéraires cyclables	p.33
Article 30 – alinéa à insérer après l'alinéa 13	
Amendement FUB-9 relatif au rapport annuel pour le suivi du financement et de la mise en œuvre du programme d'investissement prioritaire	p.34
Article 30 – priorité n°4 du rapport mentionné au II	
Amendement FUB-4 relatif au budget alloué au soutien des modes actifs - PRIORITAIRE	p.35

Amendement FUB-1 visant à reconnaître à chacun le droit à la mobilité active - PRIORITAIRE

AMENDEMENT PROJET DE LOI « d'orientation pour les mobilités »

Après l'article 1^{er} est inséré l'article suivant :

« Après le 1^{er} alinéa de l'article L. 1111-1 du code des transports sont insérés les alinéas suivants :

« Le droit consacré au premier alinéa inclut celui de se déplacer au moyen de modes de mobilité active afin de pouvoir relier par ce biais dans des conditions sécurisées, au minimum, son domicile et son lieu de travail, ainsi que les zones offrant des services publics et non-publics.

« Ce droit s'exerce pleinement lorsque la distance entre les différents lieux visés au 2^e alinéa est inférieure à 10 kilomètres. Il s'exerce également sur de plus longues distances, par le biais de la multimodalité. »

« A ce titre, les personnes visées à l'article L. 1211-1 du code des transports prennent les mesures nécessaires pour développer l'usage des mobilités actives notamment par l'éducation, la formation et la sécurisation de ces modes de déplacements. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Malgré des politiques ambitieuses de construction d'infrastructures de transports en commun, la fracture territoriale ne s'est pas résorbée, à tel point qu'en 2018 plus de sept millions de personnes en âge de travailler, soit 20 % de la population active, rencontrent des difficultés pour se déplacer. Ces difficultés n'ont pas été résolues par les politiques menées jusqu'à ce jour alors même que 85 % des français résident à moins de 5 kilomètres d'un service public ou d'un mode de transport.

En outre, ces politiques de transports tournées vers les modes de déplacement les plus énergivores ont conduit à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. En effet, en 2017, les transports en France sont responsables de 30% des gaz à effet de serre et de 38% des émissions de CO2. Les voitures particulières sont responsables de plus de la moitié des émissions de CO2 des transports.

Or, l'urgence climatique et les objectifs fixés par l'accord de Paris nous obligent à repenser en profondeur notre rapport à la mobilité et aux modes de déplacement.

Le développement des mobilités actives aura également des retombées positives en matière de santé publique. Selon une étude du Commissariat général au développement durable de mai 2016, le développement de l'usage du vélo et des transports en commun présenterait un bilan positif de plus d'un milliard d'euros.

Ainsi, le présent amendement vise à reconnaître à chaque personne le droit d'utiliser un mode de transport actif afin de relier, dans des conditions sécurisées, son domicile et son lieu de travail, ainsi que les lieux offrant des services publics et non publics (lieux de formation et d'enseignement, services publics, lieux d'approvisionnement en alimentation, etc.), situés à de courtes distances. Pour les plus grandes distances, la multimodalité permet encore de faire une place à la mobilité active pour une partie du trajet à parcourir.

Avec 75 % des déplacements quotidiens qui font moins de 8 kilomètres, la notion de courte distance concerne tous les déplacements inférieurs à 10 kilomètres.

Afin que ce droit soit effectif, l'État et les collectivités territoriales en charge des politiques de transports doivent prendre des mesures de mise en œuvre de ce droit, à travers notamment l'éducation des plus jeunes et la formation des adultes à l'usage du vélo ou à l'utilité des trajets à pied sur de petites distances, ainsi que par la sécurisation de ces modes de transport, afin d'encourager leur usage.

Amendement FUB-6.1 relatif à la compétence de la région pour mettre en place les schémas régionaux des véloroutes - PRIORITAIRE

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

Le 30^e alinéa de l'article 4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 7° A l'organisation des mobilités, notamment à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports, à l'aménagement des gares et à la mise en place d'un schéma régional des véloroutes conformément à l'article L. 228-3 du code de l'environnement ;».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Pour répondre à l'objectif de développement des mobilités actives fixé par la présente loi, la région, en tant que chef de file des autorités organisatrices de la mobilité, doit mettre en place un schéma régional des véloroutes sur son territoire.

La planification de ce schéma devra être cohérente avec les schémas existants au niveau européen et national, départemental et intercommunal.

Le schéma régional des véloroutes facilitera l'utilisation du vélo sur de longues distances en vélo, grâce également au développement des vélos à assistance électrique et de la multimodalité.

Amendement FUB-7 relatif au suivi des accidents impliquant un vélo ou un cycliste

AMENDEMENT PROJET DE LOI « d'orientation pour les mobilités »

Le 10^e alinéa de l'article 5 est supprimé.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les autorités organisatrices de la mobilité doivent mettre en place des plans de mobilité, en remplacement des plans de déplacements urbains. Ces plans de mobilité en tant que plans d'urbanisme ont pour vocation d'organiser le transport et le stationnement des personnes et des marchandises, et ce pour l'ensemble des modes de transport.

L'un des objectifs principaux de ces plans est d'améliorer « *la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport* » (article L. 1214-2, 3^e du code des transports).

Le présent amendement vise à conserver la rédaction actuelle de l'article en ce qu'elle prévoit un suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste. Ce suivi est indispensable pour permettre aux autorités organisatrices de la mobilité de répertorier précisément les lieux qui représentent un danger pour les usagers les plus vulnérables (les « points noirs ») et de prévoir des aménagements permettant d'éviter la répétition de ces accidents.

Amendement FUB-16.1 permettant de prélever une redevance

AMENDEMENT PROJET DE LOI « d'orientation pour les mobilités »

L'alinéa 2 de l'article 18 est remplacé par le paragraphe suivant :

« *Art. L. 1231-17. - I. - L'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 et, s'agissant de la région Ile-de-France, l'autorité organisatrice compétente prévue par l'article L. 1241-1, peuvent, après avis des communes concernées et des autorités compétentes en matière de police de circulation et de stationnement, prévoir de soumettre les services de partage de véhicules et d'engins, permettant le transport de passagers ou de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre service, sans station d'attache, et susceptibles à ce titre d'engendrer une gêne significative pour la circulation et pour les piétons, la sécurité ou la tranquillité publique ou des impacts significatifs en matière de congestion, au paiement d'une redevance basée sur l'emprise au sol prévisionnelle de la flotte de véhicules et engins dont la mise à disposition sur le domaine public est envisagée, ainsi qu'à des prescriptions particulières, sur tout ou partie de son ressort territorial. »*

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à compléter les dispositions de l'article L. 1231-17 du code des transports telles qu'issues de la présente loi, afin que les autorités organisatrices de la mobilité puisse soumettre les opérateurs de services en « free-floating » au paiement d'une redevance pour l'occupation du domaine public qu'ils pratiquent, directement ou par l'intermédiaire de leurs clients-usagers.

Cette redevance sera basée sur l'emprise au sol prévisionnelle de la flotte de véhicules et engins dont la mise à disposition sur le domaine public est envisagée.

Il n'y a pas de raison, en effet, pour que ces opérateurs, même d'un genre nouveau, ne soient pas soumis, par application du principe d'égalité de traitement ou de non-discrimination, aux mêmes obligations que celles qui pèsent sur l'ensemble des autres opérateurs occupant le domaine public à titre commercial.

Amendement FUB 16.2 permettant de soumettre l'occupation du domaine public à l'obtention d'une autorisation préalable

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

L'alinéa 3 de l'article 18 est remplacé par le paragraphe suivant :

« II. - Les prescriptions particulières définies par l'autorité organisatrice et applicables à l'exercice, par un opérateur, d'un service mentionné au I peuvent inclure l'obligation d'obtenir une autorisation d'occupation temporaire du domaine public. Elles peuvent également porter sur : »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à compléter les dispositions de l'article L. 1231-17 du code des transports telles qu'issues de la présente loi, afin que les autorités organisatrices de la mobilité puisse soumettre les opérateurs de services en « free-floating » à l'obtention par ceux-ci d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public, effective directement ou par l'intermédiaire de leurs clients-usagers.

Il n'y a pas de raison, en effet, pour que ces opérateurs, même d'un genre nouveau, ne soient pas soumis, par application du principe d'égalité de traitement ou de non-discrimination, aux mêmes obligations que celles qui pèsent sur l'ensemble des autres opérateurs occupant le domaine public à titre commercial.

Amendement FUB-2 relatif à l'apprentissage du vélo au cours de l'enseignement du premier degré

PRIORITAIRE

AMENDEMENT PROJET DE LOI « d'orientation pour les mobilités »

Avant l'article 21 est ajouté l'article suivant :

« L'État programme un enseignement de l'usage du vélo au sein des établissements du premier degré afin que, à compter du 1^{er} janvier 2022, chaque élève entrant dans les établissements du second degré maîtrise la pratique autonome et sécurisée du vélo dans la rue.

Cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements. Il a un caractère transdisciplinaire.

Un décret fixe les modalités d'application du présent article ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet article vise à développer le « réflexe vélo » chez les jeunes, afin d'inscrire durablement le vélo comme un mode de déplacement régulier pour eux, conformément à la mesure 10 du CISR Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018. L'objectif de cet mesure est d'accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité : « *pour les enfants : généraliser le « savoir rouler », qui existe déjà dans certaines académies, et qui viendrait s'ajouter aux autres savoirs fondamentaux que les élèves doivent maîtriser à leur entrée en 6ème à l'image du « savoir lire », « savoir écrire », « savoir nager »... afin que les jeunes puissent acquérir une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège* ».

Les établissements d'enseignement du premier degré devront apprendre aux élèves à se déplacer en vélo de manière autonome et sécurisée dans des conditions de circulation réelles.

Ainsi, dès leur entrée dans le secondaire, l'ensemble des élèves pourra utiliser le vélo pour tout ou partie (multimodalité) de leurs trajets quotidiens vers le collège, selon l'éloignement de celui-ci.

Cette mesure aura également des retombées positives en matière de santé publique puisque les jeunes auront une occasion supplémentaire de pratiquer une activité physique qui est le moyen le plus efficace pour lutter contre la sédentarité et l'obésité.

Un décret d'application pourra prévoir la possibilité pour l'école de faire appel à des partenaires agréés, mais aussi la possibilité d'intégrer la formation des professeurs des écoles via leurs 18 heures de formation annuelle, par exemple.

Amendement FUB-15 relatif à l'obligation d'accompagner les publicités pour la mobilité routière d'un message en faveur des mobilités actives ou des transports en commun

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

Après l'article 21 est inséré l'article suivant :

« Le titre 2 du livre 3 du code de la route est complété par un chapitre 8 ainsi rédigé :

Chapitre 8 : messages promotionnels

Article L.328-1 :

« Toute publicité en faveur de la mobilité routière est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives, des transports en commun ou partagés selon des modalités définies par décret. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin d'inciter les personnes à se tourner vers des modes de transports actifs qui ont le double avantage d'être sans conséquence pour l'environnement et d'améliorer la santé en luttant contre la sédentarité, laquelle augmente sans cesse en France. Selon l'ANSES, les jeunes français sont trop sédentaires avec un quart des enfants de 3 à 10 ans, la moitié des adolescents de 11 à 14 ans et les deux tiers des adolescents de 15 à 17 ans qui passent plus de 3 heures par jour devant un écran. S'agissant des adultes, 80% sont également trop sédentaires.

Le présent amendement crée l'obligation pour les annonceurs faisant de la publicité en faveur de la mobilité routière d'accompagner celle-ci d'un message en faveur des mobilités les moins polluantes, comme les mobilités actives et les transports en commun ou partagés.

Cette proposition rejoint celle de Santé Publique France qui prévoit en 2019 de véhiculer un message simple incitant à « *pratiquer des activités physiques dynamiques pendant au moins 30 minutes par jour* ». Les déplacements actifs et notamment à vélo permettraient de remplir cet objectif.

Amendement FUB-14 relatif à la visibilité des passages piétons

AMENDEMENT PROJET DE LOI « d'orientation pour les mobilités »

Avant l'article 22 est inséré l'article suivant :

« Après l'article L. 118-5 du code de la voirie routière, il est inséré un article L. 118-5-1 ainsi rédigé :

« Art.- L. 118-5-1- Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé au stationnement des cycles et cycles à pédalage assisté.

« Les dispositions du présent article sont applicables dès la réalisation de travaux de réaménagement, de réhabilitation et de réfection des voies ouvertes à la circulation publique, et devront avoir été mises en œuvre au plus tard dans un délai de dix ans à compter de la publication de la présente loi. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement a un double objectif : d'une part il vise à renforcer la sécurité des piétons en améliorant leur visibilité, en interdisant l'aménagement de places de stationnement pour véhicules aux abords des passages piétons, et, d'autre part, il vise à encourager l'usage du vélo en multipliant les infrastructures dédiées aux cyclistes en réservant ces espaces à des places de stationnement pour vélos et vélos à assistance électrique.

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

Au 13^e alinéa de l'article 22, la phrase « Ce décret précise les conditions dans lesquelles la collecte des données, leur enregistrement selon une procédure sécurisée et leur traitement sont confiés à des opérateurs agréés par l'État qui en financent la mise en œuvre » est remplacée par les trois phrases suivantes :

«Ce décret précise les modalités et les différents acteurs responsables de la conception du fichier national, de sa gestion, de sa maintenance, des modalités de financement de ces différentes étapes et de l'accès aux données qu'il contient.

« Le décret précise également les critères d'agrément des opérateurs agréés par l'État, les critères d'agrément des moyens d'identification des cycles proposés et les conditions dans lesquelles la collecte des données de géolocalisation, leur enregistrement selon une procédure sécurisée et leur traitement sont confiés à ces opérateurs agréés qui en financent la mise en œuvre. »

« Le décret précise enfin la nature des données collectées, notamment les lieux de survenance de vols, de recel ou de revente illicite de cycles. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à étendre la liste des éléments qui devront faire l'objet d'une précision par le décret d'application des dispositions relatives à l'identification des cycles.

Parmi ces éléments, compte tenu du fait que plusieurs types d'acteurs sont susceptibles d'intervenir sur le fichier national à chaque étape de la vente d'un vélo, il est nécessaire que le décret précise les différents acteurs en charge de la conception, de la gestion et de la maintenance du fichier, ainsi que ses modalités de financement.

En outre, le fichier national unique devra recenser les lieux de survenance des infractions liées aux cycles. Ces données seront basées sur les données de géolocalisation des cycles, lorsqu'elles existent, et sur les données issues des pré-plaintes en ligne et des plaintes formelles déposées par les cyclistes, afin de permettre aux autorités organisatrices et aux forces de l'ordre de renforcer la sécurité des lieux où les vols de cycles surviennent le plus fréquemment.

Le décret devra également prévoir les critères retenus par l'État pour agréer les opérateurs en charge du traitement des données de géolocalisation afin de s'assurer de leur compétence et de leur sérieux, ainsi que du respect des dispositions de la loi « Informatique et Libertés » du 6 janvier 1978 et du Règlement général sur la protection des données (RGPD).

Enfin, le décret devra fixer les critères minimaux à satisfaire pour les moyens d'identification, afin de s'assurer que ces moyens sont uniformes et efficaces et permettent au minimum une identification lisible, indélébile et infalsifiable.

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

Le 18^e alinéa de l'article 22 est remplacé par le paragraphe suivant :

« Les abords immédiats des gares de voyageurs, des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières identifiés dans les conditions prévues par le présent article sont équipés de suffisamment de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024, selon les modalités définies par la présente section. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le vol est un des principaux freins à l'usage du vélo. Chaque année, environ 400 000 vols de vélos sont commis en France. Après un vol, un quart des victimes ne rachète pas de vélo.

Afin de limiter le risque de vol et d'encourager les usagers à l'achat et à l'usage du vélo pour leurs déplacements quotidiens, notamment lorsqu'il s'agit de déplacements multimodaux combinant l'usage du vélo et celui des transports en commun, les gares et pôles d'échanges multimodaux doivent comporter des emplacements sécurisés pour le stationnement des vélos, et ce en nombre suffisant.

Le présent amendement vise à préciser que ces stationnements doivent être situés aux abords immédiats des gares et pôles d'échanges multimodaux pour qu'ils soient accessibles et pratiques, afin d'être réellement attractifs pour les usagers. Ils doivent de plus être prévus en nombre suffisant, ce qui est rarement le cas actuellement.

Amendement FUB-11.2 relatif à la liste des gares de voyageurs, des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières - PRIORITAIRE

AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »

Au 20^e alinéa de l'article 22, les mots « ainsi que les moyens d'accès, notamment la présence d'aménagements cyclables » sont supprimés.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le critère de la présence ou non d'aménagements cyclables ne peut pas être utilisé pour élaborer la liste des lieux qui doivent être équipés de stationnements sécurisés.

En effet, l'usage de ce critère aurait pour conséquence de favoriser les lieux où les aménagements pour cyclistes sont déjà mis en place au détriment des lieux où aucune infrastructure n'a été mise en place et qui en ont justement le plus grand besoin.

Amendement FUB-11.3 relatif aux gares dont les surfaces des emprises ne seraient pas suffisantes -

PRIORITAIRE

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

Au 23^e alinéa de l'article 22, après les mots « un emplacement de substitution » sont ajoutés les mots suivants : « au besoin en supprimant des places de stationnement pour véhicules motorisés ». Les mots « S'il elle s'avère possible » sont supprimés.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à rendre obligatoire la recherche d'emplacements de substitution lorsque la surface des emprises en gare est insuffisante.

En l'absence de caractère contraignant, il serait aisé pour les propriétaires des gares d'affirmer ne pas disposer de la surface nécessaire afin d'échapper à toute contrainte de création de stationnements sécurisés pour les vélos. Le nouvel article L. 1271-4 du code des transports fragiliserait alors considérablement tout le dispositif visant à la création de ces stationnements.

Amendement FUB-12.1 relatif aux stationnements pour vélos dans les bâtiments neufs (code de la construction et de l'habitation)

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités**

Après l'article 22, une section II est créée, intitulée « Inclusion de stationnements sécurisés pour les vélos dans les parcs de stationnement ».

Après l'article 22, sont ajoutées les dispositions suivantes :

« au dernier alinéa du II. de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, le mot « sécurisé » est ajouté entre les termes « infrastructures permettant le stationnement » et les termes « des vélos ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement prévoit que les stationnements pour vélos déjà obligatoires lors de la construction de bâtiments accueillant un service public ou de bâtiments commerciaux ou accueillant un établissement cinématographique, soient sécurisés.

Il s'agit d'une mesure cohérente avec le I. de l'article L.111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, qui prévoit déjà des stationnements sécurisés lors de la construction de bâtiments d'habitation ou de bâtiments à usage industriel ou tertiaire.

Il est utile, de plus, que les stationnements vélos soient sécurisés pour ces deux autres types de bâtiments, qui sont généralement situés en ville, dans des zones où le risque de vol est élevé.

Amendement FUB-12.2 relatif aux stationnements pour vélos dans les parcs de stationnement (code de la construction et de l'habitation)

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités**

Après l'article 22 sont insérées les dispositions suivantes :

« Après l'article L.111-5-2 du code de la construction et de l'habitation est inséré un nouvel article L. 111-5-2-1 ainsi rédigé :

Article L.111-5-2-1

Toute personne qui procède à des travaux sur un parc de stationnement annexe :

1° A un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles ;

2° A un bâtiment à usage industriel ou tertiaire équipé de places de stationnement destinées aux salariés;

3° A un bâtiment accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public ;

4° Ou à un bâtiment constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou accueillant un ou plusieurs établissements culturels, culturels ou sportifs équipés de places de stationnement destinées à la clientèle,

dote le parc d'infrastructures ou aménage des espaces permettant le stationnement sécurisé des vélos, en nombre suffisant.

L'obligation de doter le parc de stationnement d'infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos peut être satisfaite par la réalisation des infrastructures dans une autre partie du bâtiment ou à l'extérieur de celui-ci, sur la même unité foncière.

Un décret en Conseil d'État précise les conditions et les modalités d'application du présent article, notamment en fonction de la nature, de la catégorie et de la taille des bâtiments et des parcs de stationnement concernés, du type de travaux entrepris, ainsi que du rapport entre le coût de ces travaux et la valeur des bâtiments. Il fixe également le nombre minimal de places de stationnement qui font l'objet de l'installation et les conditions de dérogation en cas d'impossibilité technique ou de contraintes liées à l'environnement naturel du bâtiment. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les dispositions proposées, qui vont permettre la création de stationnements sécurisés pour les vélos dans les parcs de stationnement existants, sont un complément indispensable aux autres mesures prévues par le projet de loi, notamment celles qui tendent à diminuer le risque de vol, ou celles visant à procurer des stationnements aux abords des gares.

Les usagers des cycles pourront ainsi utiliser leur vélo dans des conditions sécurisées, depuis leur domicile jusqu'à leur lieu d'arrivée. Il serait incohérent, en effet, que le point de départ ou le point d'arrivée du déplacement en mode actif ne soit équipé d'aucune infrastructure de stationnement.

De plus, ces mesures sont inscrites au point 15 du « plan vélo », annoncé par le Premier Ministre.

Amendement FUB-12.3 relatif à la localisation des parcs de rabattement et emplacements de stationnements sécurisés pour vélos dans les plans de déplacements urbains

AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités

A la fin de l'article L. 1214-2 du code des transports est insérée la phrase suivante : « Le plan de déplacements urbains définit la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes et la localisation des emplacements de stationnements sécurisés pour vélos. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement de cohérence permet de localiser les parcs de rabattement et emplacements de stationnements sécurisés pour vélos dans les plans de déplacements urbains, remplacés par les plans de mobilités selon les dispositions du projet de loi.

Amendement FUB-12.4 relatif au droit d'équiper les parties communes d'emplacements de stationnements pour vélos

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

Après l'article 22, est ajouté l'article suivant :

« Il est inséré, après la sous-section 6 de la section 2 du chapitre 1er du titre 1er du livre 1er du code de la construction et de l'habitation, une sous-section 7 ainsi rédigée :

« Sous-section 7

« Droit d'équiper un immeuble disposant de parties communes d'infrastructures permettant le stationnement des vélos »

« Article L. 111-6-8 - Le copropriétaire d'un immeuble doté de parties communes d'une superficie suffisante ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'installation d'infrastructures permettant le stationnement des vélos dans ces parties communes, à la demande d'un copropriétaire ou d'un locataire et aux frais de ces derniers. Les places de stationnement pour vélos ainsi aménagées sont limitées aux nombres de propriétaires ou locataires qui en font la demande. Elles sont retirées par le co-propriétaire concerné à défaut d'usage par lui-même ou son locataire pendant plus d'un an.

Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

De la même manière que la présente loi renforce le droit d'équiper une place de stationnement d'une installation dédiée à la recharge électrique d'un véhicule électrique ou hybride afin d'en faciliter le développement, le présent article vise à reconnaître à tout propriétaire ou locataire d'un immeuble déjà bâti disposant de parties communes d'une superficie suffisante, le droit d'installer à ses frais des infrastructures permettant le stationnement des vélos.

La superficie minimale des parties communes éligibles est fixée par décret en Conseil d'État.

De plus, un défaut d'usage pendant plus d'un an entraînera le retrait des aménagements.

Amendement FUB-12.5 permettant la modification des règles de vote à la majorité pour faciliter la création de stationnements vélo dans les copropriétés déjà bâties (modification de la loi de 1965)

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

Après l'article 22, est ajouté l'article suivant :

« La loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est ainsi modifiée :

I- A l'article 24 après le i) est ajouté un j) rédigé comme suit :

« j) Les travaux affectant les parties communes ou l'aspect extérieur de l'immeuble nécessaires à la création ou à la modification de stationnements pour vélos, sous réserve qu'ils n'affectent pas la structure de l'immeuble ou ses éléments d'équipement essentiels. »

II- L'article 24-5 est remplacé par les dispositions suivantes

« Article 24-5. - Lorsque l'immeuble n'est pas équipé de stationnements pour les vélos ou qu'il possède des emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif et n'est pas équipé des installations électriques intérieures permettant l'alimentation de ces emplacements pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides ou des installations de recharge électrique permettant un comptage individuel pour ces mêmes véhicules, le syndic inscrit à l'ordre du jour de l'assemblée générale la question des travaux permettant le stationnement sécurisé des vélos ou la recharge des véhicules électriques ou hybrides et des conditions de gestion ultérieure du nouveau réseau électrique, ainsi que la présentation des devis élaborés à cet effet. »

III- L'article 26-4 est complété d'un alinéa rédigé comme suit :

« Par dérogation au premier alinéa, l'assemblée générale peut, à la même majorité que celle nécessaire au vote des travaux affectant les parties communes ou l'aspect extérieur de l'immeuble nécessaires à la création ou à la modification de stationnements pour les vélos, décider la souscription d'un emprunt au nom du syndicat des copropriétaires pour le financement de ces travaux. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le vol est un des principaux freins à l'usage du vélo. Chaque année, environ 400 000 vols de vélos sont commis chaque année en France. Après un vol, un quart des victimes ne rachète pas de vélo.

Afin de limiter le risque de vol et d'encourager les usagers à l'achat et à l'usage du vélo pour leurs déplacements quotidiens, les règles relatives à la construction d'emplacements de stationnements pour vélos dans les copropriétés des immeubles bâtis doivent être assouplies.

En effet, la construction d'emplacements pour vélos a un coût très limité et n'a pas vocation à modifier profondément les parties communes des immeubles, notamment lorsqu'une cour intérieure existe.

En conséquence, les règles de vote, d'inscription à l'ordre du jour et de souscription d'emprunt relatives à ces travaux sont assouplies par cet amendement.

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

Après l'article 22 est inséré l'article suivant :

« L'article L. 151-30 du code de l'urbanisme est remplacé par l'article ci-après :

« Lorsque le règlement prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe des obligations équivalentes pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux, dans le respect des conditions prévues au I de l'article L. 111-3-10 du code de la construction et de l'habitation. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Dans le prolongement de l'obligation des constructeurs de prévoir des places de stationnement sécurisé pour vélos dans les bâtiments neufs, conformément aux dispositions de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, l'autorité en charge de l'élaboration du PLU, lorsque ce dernier prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, doit fixer des obligations équivalentes pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux.

En plaçant les emplacements pour vélos au même niveau que les emplacements pour véhicules motorisés, cet amendement permettra de repenser l'organisation de l'espace autour du vélo en tant que réelle alternative aux modes de déplacements motorisés.

Compte tenu de la faible surface nécessaire pour réaliser des emplacements pour vélos, cet amendement sera facile à mettre en œuvre par les autorités.

Amendement FUB-10.2 relatif au rapport annuel sur les vols de cycles

AMENDEMENT PROJET DE LOI « d'orientation pour les mobilités »

Après l'article 22 est inséré l'article suivant :

« A partir du 1^{er} décembre 2020, Le Gouvernement remet annuellement au Parlement un rapport sur le vol, le recel et la revente illicite de cycles.

Ce rapport présente un bilan de la mise en œuvre du dispositif d'identification des cycles, identifie les lieux présentant le plus de risques pour les cycles et formule des propositions afin de renforcer la lutte contre le vol, le recel et la vente illicite de cycles. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin d'assurer le suivi de la politique d'identification et de lutte contre le vol des cycles, le Gouvernement remet un rapport annuel au Parlement à partir du 1^{er} décembre 2020.

L'objet de ce rapport est de présenter un bilan de la politique d'identification, une évaluation de l'efficacité de cette politique, en rapport avec le nombre d'infractions recensées et les améliorations éventuelles à y apporter.

Amendement FUB-5.1 relatif à l'extension de l'obligation de mettre en place des itinéraires cyclables aux voies interurbaines - PRIORITAIRE

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

Après l'article 22 est inséré l'article suivant :

« A l'article L. 228-2 du code de l'environnement après les mots « réalisations ou des rénovations des voies urbaines » sont ajoutés les mots « ou interurbaines ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à élargir aux voies interurbaines l'obligation de réaliser des itinéraires cyclables lorsqu'une portion de voirie routière serait réalisée ou rénovée. En effet, de plus en plus de cyclistes souhaitent se déplacer en vélo entre les agglomérations, dans des conditions sécurisées.

Or la voirie départementale, entre les agglomérations, est souvent trop dangereuse pour les cyclistes. Des itinéraires sécurisés sont actuellement réalisés à la seule discrétion des maîtres d'ouvrage.

Il est indispensable que les intérêts des cyclistes, en termes de sécurité notamment, soient également pris en compte lorsque la voirie urbaine et interurbaine fait l'objet d'une création ou d'une rénovation.

Ces dispositions permettront de créer progressivement, sur le territoire français, un maillage sécurisant d'itinéraires cyclables.

Amendement FUB-5.2 relatif à la suppression de la référence au PDU à l'article L. 228-2 du code de l'environnement

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

Après l'article 22 est inséré l'article suivant :

« A l'article L. 228-2 du code de l'environnement les mots « L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe » sont supprimés.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les orientations du plan de déplacements urbains n'ont pas d'effet sur l'obligation posée à l'article L.228-2 du code de l'environnement, comme l'ont jugé les juridictions administratives à de multiples reprises. Cette référence, qui est génératrice de confusion et de contentieux, doit donc être supprimée.

**Amendement FUB-5.3 portant réécriture partielle de l'article L.228-2 du code de l'environnement -
PRIORITAIRE**

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

Après l'article 22 est inséré l'article suivant :

« L'article L. 228-2 du code de l'environnement est réécrit de la manière suivante :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines ou interurbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements continus et sécurisés prenant la forme, selon les besoins et contraintes de la circulation, de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'existence de l'article L.228-2 du code de l'environnement, depuis 1998, a permis la création d'un grand nombre d'itinéraires cyclables, ce dont il convient de se réjouir.

Toutefois, la rédaction actuelle de l'article L.228-2 du code de l'environnement a donné lieu à beaucoup de contentieux devant les juridictions administratives, dont il convient, plus de 20 ans après son adoption, de tirer les enseignements, afin d'améliorer le dispositif existant.

Cet amendement vise tout d'abord à élargir aux voies interurbaines l'obligation de réaliser des itinéraires cyclables lorsqu'une portion de voirie routière serait réalisée ou rénovée. En effet, de plus en plus de cyclistes souhaitent se déplacer en vélo entre les agglomérations, dans des conditions sécurisées. Or la voirie départementale, entre les agglomérations, est souvent trop dangereuse pour les cyclistes. Des itinéraires sécurisés sont actuellement réalisés à la seule discrétion des maîtres d'ouvrage. Il est indispensable que les intérêts des cyclistes, en termes de sécurité notamment, soient également pris en compte lorsque la voirie urbaine et interurbaine fait l'objet d'une création ou d'une rénovation. Ces dispositions permettront de créer progressivement, sur le territoire français, un maillage sécurisant d'itinéraires cyclables entre agglomérations.

De plus, il convient de rationaliser la rédaction de cet article, afin qu'il soit bien clair, comme l'a affirmé la jurisprudence administrative à de nombreuses reprises, que les « besoins et contraintes de la circulation » peuvent avoir une influence sur le choix de l'itinéraire cyclable à mettre en œuvre, mais pas sur la mise au point elle-même de cet itinéraire cyclable, qui est obligatoire si la voirie est créée ou rénovée.

En outre, la possibilité actuelle de satisfaire l'obligation légale par un simple « marquage au sol » a permis à certains maîtres d'ouvrage de ne prévoir aucun aménagement particulier pour les cyclistes et d'ignorer ainsi leur sécurité dans des conditions de trafic parfois extrêmement denses et dangereuses. Il convient dès lors de corriger cela en prévoyant que les itinéraires cyclables devront être, quelle que soit l'option choisie, « sécurisés ».

De même, une application parfois quelque peu négligente de l'article L.228-2 du code de l'environnement a conduit à la création d'itinéraires cyclables en 'patchwork', c'est-à-dire non continus ou interrompus, spécialement au niveau des carrefours, où le risque d'accident est justement le plus

grand pour les cyclistes. Pour pallier cela, il convient de prévoir que les itinéraires cyclables seront « continus ».

Enfin, les orientations du plan de déplacements urbains n'ont pas d'effet sur l'obligation posée à l'article L.228-2 du code de l'environnement, comme l'ont jugé les juridictions administratives à de multiples reprises. Cette référence, qui est génératrice de confusion et de contentieux, doit donc être supprimée.

Amendement FUB-5.4 visant la complétude des itinéraires cyclables à l'horizon 2025 (création de l'article L. 228-2-1 du code de l'environnement)

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

Après l'article 22 est inséré l'article suivant :

« Après l'article L. 228-2 du code de l'environnement est inséré un article L. 228-2-1 rédigé comme suit:

Au 1er janvier 2027, les communes de plus de 50 000 habitants doivent avoir réalisé des itinéraires cyclables sécurisés et d'un seul tenant sur leurs principaux axes urbains de circulation. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à élargir la portée de l'obligation posée à l'article L.228-2 du code de l'environnement, qui ne trouve d'application que lorsqu'une voie est créée ou rénovée. L'échéance fixée à 2027 est conforme à l'intention initiale du législateur lors du vote de la LAURE (Loi cadre sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, du 30 décembre 1996), qui envisageait une période de 30 ans pour que toutes les communes soient dotées d'aménagements cyclables sécurisés.

Les voies urbaines qui n'auraient pas fait l'objet d'une rénovation d'ici 2027, devront satisfaire à l'obligation de comporter des itinéraires cyclables, et ce même si la commune a transféré sa compétence voirie à un établissement public de coopération intercommunale.

Amendement FUB-6.2 relatif à la notion de « schéma régional de véloroute », à la notion de « véloroute » et fixant une échéance pour leur mise en place - PRIORITAIRE

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

Après l'article 22 est inséré l'article suivant :

« Après l'article L. 228-2 du code de l'environnement est inséré un article L. 228-3 rédigé comme suit :

« La région est en charge de l'élaboration d'un schéma régional des véloroutes.

Une véloroute est un itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance, reliant les régions entre elles, s'intégrant de manière cohérente dans les itinéraires cyclables existants au niveau européen, national, départemental et intercommunal et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions de sécurité. Elle emprunte tous types de voies adaptées, notamment les voies vertes et les routes à faible trafic.

Les itinéraires doivent être linéaires, continus, jalonnés et adaptés à tous types de cyclistes. Ils offrent un haut niveau de sécurité et facilitent les échanges multimodaux notamment en reliant les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières entre eux.

Au 31 décembre 2025, chaque région doit avoir mis en place un schéma régional des véloroutes. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à rendre obligatoire pour les régions la mise en place d'un schéma régional des véloroutes avant le 31 décembre 2025.

L'enjeu économique de ces schémas est très important puisqu'en 2014, le tourisme à vélo représentait 9,2 millions de séjours. En comptant les 25 % de touristes étrangers qui choisissent ce mode de déplacement, c'est un chiffre d'affaire global estimé à 2 milliards d'euros et l'une des filières les plus dynamiques du marché touristique français.

En outre, les grands itinéraires cyclables ont un rôle structurant pour les territoires et sont majoritairement empruntés par des usagers quotidiens pour leurs déplacements « utilitaires ».

Enfin, le présent amendement donne une définition légale contraignante aux véloroutes, qui contrairement aux voies vertes ne font pas l'objet d'une définition contraignante.

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

Après l'article 22 est inséré l'article suivant :

« Il est inséré un article L. 2151-4 au code des transports :

« Les matériels neufs et rénovés affectés aux services ferroviaires de transport de voyageurs circulant sur les infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics ainsi qu'aux réseaux d'Ile-de-France et de Corse, à l'exception des services urbains, prévoient au minimum huit emplacements destinés au transport des vélos non démontés ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La proposition de Règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, adoptée le 15 novembre 2018 par le Parlement européen, prévoit que les trains neufs et rénovés devront disposer de 8 places vélos dans les deux ans suivant l'adoption de ce règlement. Le présent amendement propose à la France d'anticiper l'entrée en vigueur de ce nouveau Règlement, afin de soutenir les mobilités actives et l'intermodalité.

L'intermodalité train-vélo apparait comme une véritable solution de mobilité, aussi bien pour les déplacements pendulaires, que pour les loisirs ou le tourisme.

L'embarquement des vélos dans les trains répond aux besoins quotidiens de nombreux cyclistes, notamment en milieu rural où l'accès aux gares par transports publics est déficient et souvent inexistant. En milieu urbain la combinaison du train et du vélo est particulièrement performante et susceptible de concurrencer la voiture.

Selon les conclusions du Comité National du Tourisme à Vélo (CNTV), le tourisme à vélo est également un véritable levier de développement économique des territoires et l'embarquement des vélos non démontés à bord des trains est une composante essentielle du développement de nouveaux itinéraires interrégionaux.

Amendement FUB-3.1 relatif à l'obligation pour l'employeur de prendre en charge une partie des frais de déplacement - PRIORITAIRE

AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »

Au 2^e alinéa de l'article 26, les mots « peut prendre en charge » sont remplacés par le mot « prend » et les mots « tout ou partie des frais » sont remplacés par les mots « les frais ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement a pour objectif de modifier profondément les modalités de transport des travailleurs en les incitant véritablement à utiliser leur vélo ou à faire du covoiturage.

A ce titre, il rend l'indemnité kilométrique vélo ou « forfait mobilités durables » obligatoire, ce qui constitue une forte incitation, pour les travailleurs, à se déplacer en vélo ou en covoiturage.

Amendement FUB-3.2 relatif à la possibilité de cumuler l'indemnité kilométrique vélo avec le remboursement par l'employeur de 50% des frais d'abonnement aux services de transports en commun
- PRIORITAIRE

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

A l'article 26, le 3^e alinéa est remplacé par le paragraphe suivant : « Au titre d'un même mois, cette indemnité peut être cumulée avec celles prévues à l'article L. 3261-2 et à l'article L. 3261-3. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement a pour objectif de modifier profondément les modalités de transport des travailleurs employés en les incitant véritablement à utiliser leur vélo ou à faire du covoiturage.

A ce titre, il permet de cumuler l'indemnité kilométrique vélo ou « forfait mobilités durables » avec le remboursement par l'employeur de 50% des frais d'abonnement aux services de transports en commun.

En effet, vélo et transports en commun sont souvent complémentaires, lorsque les usagers pratiquent la multimodalité ou par temps de pluie, lequel rend les déplacements à vélo pénibles et dangereux.

Amendement FUB-3.3 relatif à l'application du forfait mobilité durable aux employés du secteur privé et du secteur public - PRIORITAIRE

AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »

A l'article 26, après le 3^e alinéa, il est ajouté le paragraphe suivant : « Tant les employés du secteur privé que ceux du secteur public bénéficient des dispositions des deux premiers alinéas du présent article ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement a pour objectif de modifier profondément les modalités de transport des travailleurs en les incitant véritablement à utiliser leur vélo ou à faire du covoiturage.

A ce titre, il étend aux employés du secteur public le droit de bénéficier de l'indemnité kilométrique vélo ou « forfait mobilités durables » et de cumuler ce forfait avec le remboursement de 50% des frais d'abonnement aux services de transports en commun.

Amendement FUB-8 relatif aux grands itinéraires cyclables

AMENDEMENT PROJET DE LOI « d'orientation pour les mobilités »

Au 13^e alinéa de l'article 30, après les mots « *grands itinéraires ferroviaires, routiers* » est ajouté le mot « *cyclables* ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à mettre en cohérence l'ensemble de l'article 30. En effet, afin de développer les mobilités actives au bénéfice de l'environnement et de la santé (Cf 11^e alinéa de l'article 30), la stratégie d'investissement doit permettre l'achèvement du maillage du territoire par de grands itinéraires cyclables.

Ces grands itinéraires pourront être empruntés pour parcourir de plus longues distances à vélo, ce qui sera possible grâce au développement de la multimodalité et des vélos à assistance électrique. Ces itinéraires permettront de relier les villes entre elles et de desservir également les régions rurales.

Amendement FUB-9 relatif au rapport annuel pour le suivi du financement et de la mise en œuvre du programme d'investissement prioritaire

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

A l'article 30, après le 13^e alinéa, est ajouté l'alinéa suivant :

« A partir du 1^{er} décembre 2020, le Gouvernement remet annuellement au Parlement un rapport relatif au financement et à la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin d'assurer le suivi des investissements de l'État dans les systèmes de transports et leur conformité aux objectifs fixés par la LOM, le Gouvernement remet un rapport annuel au Parlement.

L'objet de ce rapport est de préciser les montants alloués à chaque programme d'investissement prioritaire, de faire le point sur les projets mis en œuvre ou restant à réaliser, de faire une évaluation de leur efficacité et de mettre à jour les améliorations éventuelles à y apporter.

**AMENDEMENT
PROJET DE LOI
« d'orientation pour les mobilités »**

La priorité n°4 du rapport mentionné au II. de l'article 30, les mots « 1,1 milliard » sont remplacés par les mots « 2 milliards » et les mots « 350M€ » sont remplacés par les mots « 200 M€ / an ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objectif d'augmenter le montant des appels à projets visant à soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.

En effet, les 50M€ par an sur 7 ans prévus dans le rapport du gouvernement ne sont pas suffisants pour que la part modale du vélo atteigne 9% d'ici 2024. Le présent amendement fixe donc à 200M€ par an le montant des appels à projets.

Cet investissement est indispensable pour augmenter les retombées économiques directes du vélo qui représentent déjà 4,5 milliards d'euros en France. Ces retombées pourraient aisément être multipliées par dix si un investissement suffisant permettait de faire croître l'usage du vélo (étude Altermodal – Atout France 2009).

De même, l'ECF (European Cyclist's Federation) a révélé que les retombées économiques actuelles du vélo s'élèvent à plus de 513 milliards d'euros par an en Europe, soit plus de 1 000 euros par citoyen européen. Ce chiffre pourrait encore s'accroître, car l'on sait que plus la pratique est élevée, plus les retombées sont importantes.

C'est en matière de santé que les retombées économiques sont les plus considérables, avec plus de 190 milliards d'euros économisés par an en Europe. En France, le bénéfice des 4,6 milliards de kilomètres parcourus annuellement à vélo par les cyclistes est estimé à 5,6 milliards d'euros par an ; se rapprocher des politiques ambitieuses européennes par un investissement national significatif conduirait à un bénéfice santé évalué à 15 milliards d'euros. Ce bénéfice participerait à la résorption du déficit de la sécurité sociale.