

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° II-1157

présenté par
Mme Brulebois

ARTICLE 33**ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	50 000 000	0
Affaires maritimes	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0
Expertise, information géographique et météorologie	0	0
Prévention des risques	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	0
Service public de l'énergie	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	50 000 000
Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)	0	0
TOTAUX	50 000 000	50 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à augmenter à 200 M€/an le budget alloué au Plan vélo pour l'année 2021. 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.

Le Gouvernement poursuit l'objectif de multiplier par trois la part du vélo dans les trajets quotidiens des Français, pour passer d'une part modale actuelle de 2,7% à 9% en 2024. Pour ce faire, le Gouvernement s'est doté d'un Plan vélo et un fonds de 350 millions d'euros en sept ans a été alloué à la mise œuvre de ce plan, soit 50M€ par an. 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. La part modale du vélo atteindrait 3,5% en 2030 avec de très fortes disparités territoriales entre les grands centres urbains, les zones périurbaines et les zones rurales.

La réalisation de l'objectif de 9% de part modale en 2024 nécessite de multiplier d'augmenter l'effort d'investissement.

Le développement du vélo a changé d'échelle ces dernières années, et encore plus ces derniers mois. Cette dynamique nécessite d'être accompagnée. Il est raisonnable d'anticiper une hausse continue du nombre de collectivités candidates à des financements de l'Etat. Le premier appel à projet Vélo & Territoires (2019) illustre parfaitement cet enjeu avec 153 projets retenus pour plus de 275 candidatures. La montée en charge doit être exponentielle.

Enfin, ces 200M€ par an doivent financer le développement des infrastructures cyclable via l'AFITF mais aussi d'autres politiques vélo tout aussi indispensables mais sous financées : le stationnement (en gare, dans le bâti existant), la politique éducative (Savoir Rouler à Vélo). La réparation et le réemploi. les critères d'éligibilité du bonus vélo à assistance électrique (VAE) pour en renforcer l'accessibilité et développer la pratique du VAE sur tous les territoires devraient aussi être revus en rétablissant le bonus vélo dans sa version de 2017 en supprimant le critère de conditionnalité de l'aide d'Etat à l'obtention d'une aide ayant le même objet attribuée par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales.

Dans la cadre du plan de relance, le Gouvernement a annoncé une augmentation du budget de l'AFITF en faveur du vélo de 100M€ sur une période de deux ans, complété par 100M€ à destination des Régions. En tenant compte de ces récentes annonces et des 50M€ existants du fonds vélo, l'atteinte d'un fonds vélo financé à hauteur de 200M€/an nécessite donc d'accroître les investissements de 50M€ par an.

L'amendement propose donc de transférer 50M€ de l'action dédiée aux personnels œuvrant pour les politiques de transport du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables » et de les attribuer à l'action transports collectifs du programme 203 infrastructures et services de transport.