

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 novembre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° II-2587

présenté par

M. Orphelin, Mme Bagarry, Mme Batho, Mme Cariou, M. Chiche, Mme Yolaine de Courson,
Mme Forteza, Mme Gaillot, M. Julien-Laferrière, M. Nadot, M. Taché, Mme Tuffnell et M. Villani

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	400 000 000	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	400 000 000
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)	0	0
TOTAUX	400 000 000	400 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à augmenter fortement les fonds alloués au développement de la pratique du vélo, afin de **permettre le triplement de la pratique du vélo d'ici 2024 en application de l'objectif que s'est fixé le Gouvernement**. Il s'agit de passer d'une part modale actuelle du vélo dans les trajets quotidiens des Français de 2,7 % à 9 % en 2024.

A l'heure de la mise en oeuvre du plan de relance, censé mettre la transition écologique au premier rang des priorités du pays, nous sommes face à un choix: opter pour de petits pas ou pour de grandes avancées.

Le triplement de la part modale du vélo dans ce délai est possible mais nécessite la réalisation d'un grand nombre d'infrastructures cyclables et de stationnements sécurisés sur l'ensemble du territoire. L'ADEME et la DGE, dans leur étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 » parue en avril 2020, rappellent d'une part qu'« aucune évolution significative de la pratique sur l'ensemble du territoire n'est à attendre sans une progression importante des investissements publics », et d'autre part que « le taux de pratique utilitaire du vélo est très corrélé au linéaire d'aménagements cyclables par habitant. » Ses auteurs recommandent un doublement voire un triplement du linéaire de pistes cyclables et voies vertes à horizon 2030 ainsi qu'une très forte augmentation du nombre de places de stationnement. On rappelle que **la crainte de déplacements insuffisamment sécurisés et celle de se faire voler son vélo sont les deux premiers freins à la pratique du vélo**. Les auteurs de l'étude évaluent l'effort

financier nécessaire à l'atteinte de la part modale de 9 % en 2024 à 4 à 5 milliards d'euros par an en tout, État et collectivités, soit 70 € par habitant par an en tout. Ils proposent de continuer cette trajectoire financière sur 10 ans (elle pourrait ensuite être réduite à 30 euros par an par habitant une fois les infrastructures principales en place).

Le rapport entre investissements de l'État et investissements des collectivités pour le vélo étant actuellement d'environ 1 à 10 (570 millions d'euros en tout, dont 50 millions d'euros par l'État), **l'investissement nécessaire de la part de l'État est évalué à 500 millions d'euros par an.**

Or le Fonds vélo qui accompagne le Plan vélo du Gouvernement est alimenté à hauteur de 50 millions d'euros par an. Son augmentation est prévue dans le présent projet de loi de finances à hauteur de 100 millions d'euros en autorisation d'engagement, probablement sur deux ans soit 50 millions d'euros pour l'année 2021, portant **le total du fonds pour l'année à venir à 100 millions d'euros.**

Bien que ces efforts financiers méritent d'être soulignés, l'étude DGE/ADEME précitée prévoit que ce niveau d'investissement qu'elle qualifie de « tendanciel » aura pour conséquence une part modale du vélo de 3,5 % en 2030, extrêmement éloignée, donc, de l'objectif de 9 % en 2024. Ce scénario prévoit par ailleurs de fortes disparités territoriales entre les grands centres urbains (de nombreuses grandes collectivités urbaines investissant actuellement davantage pour le vélo) et les zones périurbaines et rurales, où la part modale progresserait bien moins vite en l'état actuel de la tendance d'investissement.

Pour parvenir au montant nécessaire de 500 millions d'euros par an d'investissements de la part de l'État, les crédits actuellement prévus par le projet de loi de finances doivent être augmentés de 400 millions d'euros. **Ces 500 millions d'euros par an devront par ailleurs être inscrits dans une stratégie sur dix ans.**

Ce montant relativement élevé est à mettre en rapport avec les **gains très importants pour la collectivité d'une augmentation de la pratique du vélo par les citoyens.** D'un point de vue strictement budgétaire, ces gains potentiels sont très élevés, principalement du fait des dépenses de sécurité sociale économisées grâce à l'amélioration de la santé des usagers du vélo. Une étude réalisée en octobre 2020 par le Department of Technology, Management and Economics de l'Université du Danemark vient de démontrer qu'**à chaque fois qu'un citoyen parcourt 1 kilomètre à vélo au lieu de le faire en voiture, la société économise 1,07€ du fait des effets positifs de cette pratique sur la santé.**

Cette forte augmentation du fonds permettra d'accompagner les collectivités dans le changement d'échelle du développement du vélo ces dernières années, et plus particulièrement ces derniers mois. Il est rappelé que le premier appel à projet Vélo & Territoires (2019) avait rencontré un franc succès avec 153 projets retenus pour plus de 275 candidatures, et que compte tenu du développement actuel du vélo il est raisonnable d'anticiper une hausse importante et continue du nombre de collectivités territoriales candidates aux financements de l'État. La crainte que ces crédits ouverts pour 2021 ne puissent pas être dépensés doit rationnellement être écartée.

Il est donc proposé d'augmenter de 400 millions d'euros le budget alloué au programme 203 « Infrastructures et services de transports » de la mission « Ecologie, développement et mobilité durables », au profit de l'action 44 « Transports collectifs ». Les règles actuelles de la LOLF et du

débat parlementaire sur le projet de loi de finances sont telles que le renforcement de moyens au profit d'un programme donné se fait toujours au détriment d'un autre. Pour équilibrer la mission, nous sommes donc obligés d'afficher une réduction artificielle de 400 millions d'euros sur un autre programme, ici l'action 09 « Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole continentale » du programme 345 « Service Public de l'énergie », avec bien évidemment le souhait que le Gouvernement lève le gage.

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 DGE) et de l'ADEME précitée. Il a été retravaillé à partir d'une proposition du Réseau Action Climat.