

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N° 3286

présenté par

M. Orphelin, Mme Bagarry, Mme Batho, Mme Chapelier, M. Chiche, Mme Forteza, Mme Gaillot,
M. Julien-Laferrière, Mme Valérie Petit et M. Villani

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 28, insérer l'article suivant:**

Pour d'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'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à **augmenter fortement les fonds alloués par l'État au développement de la pratique du vélo** afin d'atteindre l'objectif de 9 % de part modale en 2024 fixé par le plan vélo.

La part modale actuelle étant à 2,7% (en % du nombre de trajets quotidiens courte distance), cela nécessite de tripler la pratique du vélo en 3 ans. Cette augmentation importante est possible mais nécessite la réalisation d'infrastructures cyclables et stationnements sécurisés sur l'ensemble du territoire.

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. Les financements accordés par l'Etat aux collectivités territoriales pour le développement d'infrastructures vélo doivent être fortement augmentés. 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.

Cette étude **évalue 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. Elle propose de continuer cette trajectoire financière sur 10 ans (celle-ci 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 actuellement de 100 M€/an depuis son augmentation dans la loi de finances pour 2021, soit un budget moyen de 8€/an et par habitant (dont 0,75cts€/an/habitant issus du plan vélo). L'étude DGE/ADEME précitée qualifie ce niveau d'investissement de « tendanciel » et prévoit qu'il aura pour conséquence une part modale du vélo de seulement 3,5 % en 2030, avec de très fortes disparités territoriales entre les grands centres urbains, les zones périurbaines et les zones rurales (la tendance d'investissement étant actuellement moins forte dans ces 2 derniers cas).

Il faut donc augmenter le montant du Fonds vélo à 500 M€/an, et l'inscrire dans une stratégie sur dix ans.

Cet amendement reprend pour partie une demande de la Convention citoyenne pour le climat (SD-A2.3), actualisée des conclusions de l'étude économique de la DGE et de l'ADEME précitée.

J'ai porté cet amendement précédemment, en particulier lors du projet de loi de finances pour 2021. Cette rédaction est portée en commun avec les autres co-présidents du Club des élus nationaux pour le vélo. Elle a fait l'objet d'échanges avec la FUB, le Réseau Action Climat, le Club des villes et territoires cyclables et Vélo et territoires.