

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° II-1952

présenté par

M. Orphelin, M. Chiche, M. Villani, Mme Bagarry, Mme Cariou, Mme Forteza, Mme Gaillot et
Mme Batho

ARTICLE 20**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	350 000 000	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	350 000 000
Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)	0	0
TOTAUX	350 000 000	350 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

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. En effet, avec un budget moyen de 8€ par an et par habitant (dont 0,75cts€/an/habitant issus du plan vélo), la part modale du vélo attendrait 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 l'effort d'investissement par dix: il faudrait atteindre 70€ d'investissement par an et par habitant sur les dix prochaines années afin de résorber rapidement le déficit d'infrastructures et de développer la

pratique du vélo sur tous les territoires. A titre comparatif, l'objectif actuel des Pays-Bas est de 80€/an/habitant.

L'atteinte de cette trajectoire d'investissement, nécessite de porter le montant du fonds vélo à 500M€ par an (7,5€/an/habitant).

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 533 projets retenus. La montée en charge doit être exponentielle.

Enfin, ces 500M€ 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, etc..

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 500M€/an nécessite donc d'accroître les investissements de 350M€ par an.

Cet amendement vise à augmenter de 350M€ le budget alloué au Plan vélo pour l'année 2022. Ce budget provient de fonds de concours de l'AFITF versés au programme 203, qui ne peuvent pas être modifiés en loi de finances, mais il est proposé ici d'abonder le programme 203 « Infrastructures et services de transports », au profit de l'action n° 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 350 M€ sur un autre programme, ici l'action n° 8 du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables ».

Cet amendement est issu d'une proposition du Réseau Action Climat et de la FUB et est portée par le Club des élus nationaux pour le vélo.