



N° 1249

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 23 mai 2023.

PROPOSITION DE LOI

*visant à élargir le produit du droit départemental de passage
pour l'aménagement et l'entretien des pistes cyclables non bitumées,
non cimentées, en site propre,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.),

présentée par
M. Olivier FALORNI,
député.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le secteur des transports est fortement émetteur de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques et de bruit. Pour autant, la mobilité des biens et des personnes est indispensable au développement économique. La France s'est résolument engagée dans la lutte contre le changement climatique et vise l'objectif d'une neutralité carbone en 2050. Assurer à nos concitoyens de pouvoir se déplacer facilement et en sécurité par des modes respectueux de l'environnement présente donc un enjeu majeur pour le pays, comme l'a confirmé la Convention Citoyenne pour le Climat.

Dans les zones denses et pour les déplacements de courtes distances, le développement des modes de transport alternatifs à l'automobile (transports collectifs, modes actifs tels que le vélo ou la marche) apparaît particulièrement important. Il nécessite toutefois de réaliser de nouvelles infrastructures dédiées pour les rendre attractifs. La crise sanitaire récente a permis de confirmer tout le potentiel du vélo pour la mobilité du quotidien, qui doit désormais être pérennisé via la réalisation d'aménagements définitifs. Seul un service de qualité peut permettre de diminuer l'usage de la voiture individuelle.

Aussi, le troisième plan national Vélo est lancé cette année pour développer la pratique du vélo dans le quotidien des Français, les infrastructures ainsi que la filière économique. Son premier objectif est de doubler les pistes cyclables et voies réservées au vélo.

Il existe une constante qui se vérifie dans tous les pays du monde : l'infrastructure engendre l'usage. À Copenhague, le vélo a été choisi comme solution face à la crise pétrolière des années 1970 et les pouvoirs publics hollandais déploient dorénavant des « *cycle superhighways* », autoroutes dédiées à la bicyclette !

Les recherches sur internet en 2021 pour l'achat ou la réparation de vélos ont augmenté de 306 %, les ventes ont plus que doublé entre 2020 et 2021 et le trafic sur les pistes cyclables croît également de + 29 % en moyenne sur l'ensemble de l'Hexagone.

Afin de capitaliser sur le formidable élan que connaît le vélo en zone urbaine à la suite de la crise sanitaire, il faut, notamment, pérenniser les installations temporaires mises en place au moment du déconfinement. Toutefois, la pratique continue de stagner dans de nombreux territoires

ruraux ou périphériques faute d'un réseau suffisamment maillé et continu, et renforce la fracture territoriale en matière d'accès aux alternatives à la voiture. Avec le développement de vélos de plus en plus performants (dont les vélos électriques qui permettent d'allonger les distances parcourues), la disponibilité d'un réseau cyclable suffisamment dense est une condition première au développement de cette pratique.

Sur le territoire de l'île de Ré par exemple, le vélo est une alternative majeure aux déplacements motorisés. Il tient déjà une place particulière, puisque la part modale représentée par le vélo pour se rendre au travail était de 8,1 % en 2019, contre 2,9 % au niveau national.

Sur ce territoire, les élus ont approuvé le schéma directeur cyclable 2023-2030 qui prévoit la création de 21,5 kilomètres de pistes cyclables nouvelles pour un budget de 7 millions d'euros. Ce schéma prévoit également le remplacement de revêtement sur 14 kilomètres de pistes cyclables, la sécurisation de 13 traversées de routes départementales et 4 200 stationnements sécurisés, l'ensemble pour un budget total de 15,8 millions d'euros.

Ces aménagements nécessitent des investissements lourds. C'est pourquoi il conviendrait de réserver une part du produit du droit départemental de passage pour l'aménagement et l'entretien des pistes cyclables en site propre. Cette recette serait reversée au bénéfice des communes ou des groupements de communes compétents en matière d'aménagement, d'urbanisme ou d'environnement d'une île maritime reliée au continent par un ouvrage d'art.

L'article 1^{er} prévoit d'ajouter aux mesures déjà financées par le produit du droit départemental de passage (protection et gestion des espaces naturels insulaires ; développement de transports en commun fonctionnant avec des véhicules propres) celles relatives à l'aménagement et l'entretien de pistes cyclables en site propre en revêtement ni cimenté, ni bitumé, permettant le développement de la pratique du vélo du quotidien.

Tel est l'objet de la proposition de loi que nous vous proposons d'adopter.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

À la première phrase du neuvième alinéa de l'article L. 321-11 du code de l'environnement, après le mot : « propres », sont insérés les mots : « et à l'aménagement et l'entretien de pistes cyclables en site propre en revêtement ni cimenté, ni bitumé, permettant le développement de la pratique du vélo du quotidien ».

Article 2

La charge pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.