

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 octobre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-CD213

présenté par
M. Cernon, rapporteur

ARTICLE 49**ETAT 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	5 000 000	0
Affaires maritimes, pêche et aquaculture	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	5 000 000
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
Sûreté nucléaire et radioprotection	0	0
Écologie – mise en extinction du plan de relance	0	0
TOTAUX	5 000 000	5 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Avec cet amendement, il est proposé de promouvoir le report modal en renforçant les capacités d'emport de vélos sur les bus.

Le nombre de trajets réalisés à vélo est en permanente augmentation. Entre 2019 et 2021, ce chiffre a augmenté de 28 %. Le potentiel de développement est important car 35 % des trajets domicile-travail font moins de 5 kilomètres. Pourtant 60 % d'entre eux sont réalisés en voiture. La pratique du vélo a pourtant plusieurs avantages : écologique, le vélo a un potentiel de réduction de 25 % des émissions de gaz à effet de serre (EGES) du secteur des transports qui représente à lui seul plus de 30 % des EGES du pays ; de réduction du coût de la mobilité à 92 % par rapport à une voiture dans un pays qui compte 15 millions de personnes en situation de précarité mobilité ; et sanitaire avec une diminution des risques d'accidents cardio-vasculaires de 30 %.

Selon le Cerema, « l'emport de vélos à bord des autocars répond majoritairement à une demande liée à des déplacements touristiques ou de loisirs. Cependant, sur certaines lignes, les systèmes d'emport sont aussi utilisés par des actifs pour leurs déplacements domicile-travail ». Mais le faible taux de mise en équipement des autocars rend le dispositif inappliqué en l'état. Il faut donc des moyens supplémentaires pour accompagner les autorités organisatrices des mobilités dans cette charge supplémentaire. Le Cerema estime que le coût d'un équipement par véhicule se situe entre 1 800 € à 8 000 € pour des capacités théoriques de 3 à 8 vélos (soit entre 900 € et 1 300 € par vélo environ). Cet amendement vise à dégager 5 millions d'euros pour renforcer les capacités d'emport de vélos sur les bus.

Le présent amendement propose de procéder à l'ouverture de 5 millions d'euros en AE et en CP l'action action 44 Transports collectifs du programme n°203 Infrastructures et services de transports afin de financer un plan d'équipement des flottes de bus permettant l'emport de vélo pour des lignes quotidiennes. Ces crédits sont gagés sur le programme 345 Service public de l'énergie et plus particulièrement son action 09 Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole continentale. Cette proposition de compensation est formelle et le Gouvernement sera invité à lever le gage associé en séance publique.