



16ème législature

Question N° : 9567	De Mme Sylvie Ferrer (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Hautes-Pyrénées)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique >cycles et motocycles	Tête d'analyse >Fléchage des aides du plan « Vélo et marche 2023-2027 »	Analyse > Fléchage des aides du plan « Vélo et marche 2023-2027 ».
Question publiée au JO le : 04/07/2023 Réponse publiée au JO le : 26/09/2023 page : 8611		

Texte de la question

Mme Sylvie Ferrer appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports sur le fléchage des aides à l'achat d'un vélo dans le plan « Vélo et marche 2023-2027 ». Ce dernier privilégie des nouvelles technologies élitistes à la démocratisation d'un mode de transport ancestral. En effet, on remarque une asymétrie des subventions qui joue à la faveur des vélos électriques. Le vélo est un mode de déplacement économique, rapide, bénéfique pour la santé et pour l'environnement. Le Gouvernement annonce 65 millions d'euros d'aides pour l'achat de vélos électriques, dans un objectif supposément écologiste. Or il n'y a pas d'aides équivalentes pour les vélos classiques : l'aide maximum est de 150 euros par vélo classique et ce seulement pour les ménages les plus pauvres, contre plus du double par vélo électrique - et avec une condition de revenu moins stricte. Pourtant, les batteries des vélos électriques ont un impact environnemental plus important que les vélos mécaniques. Par ailleurs, la précision selon laquelle « seuls les vélos neufs seront concernés par le bonus » est paradoxale. Dans un objectif affiché d'écologie, pourquoi ne pas privilégier l'économie circulaire, la réparation et la réaffectation de vélos déjà utilisés ? Il s'agit encore d'une logique capitaliste de production de richesses et de stimulation des nouvelles technologies, alors que l'état actuel des ressources nous commande à la sobriété et au réemploi des biens existants. Le plafond de ces aides pose également question. Il serait par exemple souhaitable d'augmenter la prise en charge à 60 % pour les aides dont peuvent bénéficier les 20 % de français les plus dans le besoin (contre 40 % pour les autres bénéficiaires). En effet, si l'objectif est d'accompagner financièrement à l'achat d'un vélo, pourquoi ne pas permettre une plus grande proportion du prix prise en charge pour les ménages les moins dotés ? Ainsi, Mme la députée demande au ministère d'intervenir pour rendre ce plan vélo écologiquement viable et socialement juste.

Texte de la réponse

Comme annoncé par la Première ministre lors du comité interministériel vélo et marche du 5 mai 2023 et afin de favoriser l'équipement des ménages et notamment des plus précaires, les aides à l'achat de vélo ont été pérennisées sur la durée du mandat présidentiel. Comme vous le soulignez, il est apparu utile, pour diminuer le reste à charge, d'ouvrir les aides à l'achat aux vélos d'occasion, ce qui a été annoncé au même comité interministériel et sera mis en place en 2024. Ces annonces font suite à une série d'élargissements des aides à l'achat vélo depuis 2020, notamment auprès des 20% des ménages les plus précaires. Les aides à l'achat sont, de fait, plus favorables pour les vélos à assistance électrique (VAE). En effet, le prix moyen d'un vélo classique est de 500 € contre 2000 € pour un VAE et le marché de l'occasion pour les vélos classiques rend celui-ci accessible pour de nombreux ménages. Il n'en reste

pas moins que les évolutions à venir diminueront encore le reste à charge pour les ménages les plus précaires. Il faut souligner par ailleurs que le VAE a un impact largement positif. D'une part, il rend accessible le vélo à de nombreuses personnes qui se sentent limitées par leur capacité physique ou la topographie. D'autre part, selon l'Ademe, l'impact carbone d'un vélo à assistance électrique est de 11g de CO₂/km, négligeable devant les émissions d'une voiture thermique (218g/km) ou électrique (103g/km). En outre, le VAE permet de parcourir de plus longs trajets et donc de concurrencer la voiture sur des trajets de l'ordre de 10 km. Enfin, une filière de responsabilité élargie des producteurs pour les vélos se met en place progressivement, permettant le reconditionnement et le recyclage.