

# Après la Saint-Valentin, l'Etat n'aime plus le vélo

Communiqué de presse Alliance pour le vélo du 5 décembre 2024

Le décret du 29 novembre 2024 confirme que toutes les aides à l'achat de vélos de l'Etat seront supprimées le 14 février 2025 - tous types de vélos confondus - alors qu'elles avaient été garanties jusqu'en 2027. L'Alliance pour le vélo alerte sur la signification et les conséquences d'une telle décision pour le secteur du cycle et pour les usagers.

Le décret n° 2024-1084 du 29 novembre 2024 relatif aux aides à l'achat ou à la location de véhicules peu polluants met fin au bonus écologique pour les cycles, aussi bien pour les particuliers que pour les personnes morales, et supprime la prime à la conversion pour tous les véhicules.

Ainsi tous les vélos facturés ou dont le premier loyer intervient après le 14 février 2025 ne pourront plus bénéficier de l'ensemble des aides d'État.

Pourtant, en février dernier, le bonus vélo venait d'être prolongé jusqu'en 2027 et étendu aux vélos d'occasion. Ce décret vient à nouveau détricoter une politique publique menée avec succès depuis plusieurs années, avec des effets réels sur le pouvoir d'achat des Français, la santé publique, l'économie dans les territoires et la décarbonation des mobilités.

## Les aides de l'Etat à l'achat d'un vélo 2023 Avant / après la Saint Valentin

Type de Vélo	Avant le 14 février 2025		Après le 14 février 2025	
	Particulier (Revenu ≤ 7100€)	Particulier (Revenu ≤ 15400€) / Personne morale	Particulier (Revenu ≤ 7100€)	Particulier (Revenu ≤ 15400€) / Personne morale
VÉLO CLASSIQUE	1000€	1000€	0€	0€
VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE	400€	300€	0€	0€
VÉLO CARGO, VÉLO RALLONGÉ (LONGTAIL), VÉLO ADAPTÉ À UNE SITUATION DE HANDICAP, VÉLO PLIANT (ÉLECTRIQUE)	2000€	1000€	1000€	1000€
VÉLO CARGO, VÉLO RALLONGÉ (LONGTAIL), VÉLO ADAPTÉ À UNE SITUATION DE HANDICAP, VÉLO PLIANT (NON ÉLECTRIQUE)	2000€	1000€	1000€	1000€
REMORQUE ÉLECTRIQUE POUR VÉLO	2000€	1000€	1000€	1000€

**1.** TOUTES LES AIDES SONT PLAFONNÉES À 40% DU COÛT D'ACHAT.

**2.** UN PARTICULIER NE PEUT BÉNÉFICIER DU BONUS VÉLO ET DE LA PRIME À LA CONVERSION QU'UNE SEULE FOIS. LES DEUX AIDES SONT CUMULABLES POUR UN MÊME CYCLE.

**3.** L'ENSEMBLE DES AIDES CONCERNE LES VÉLOS NEUFS OU D'OCCASION VENDUS PAR UN PROFESSIONNEL ET IDENTIFIÉS.

**4.** POUR DEMANDER UNE AIDE : [WWW.PRIMELACONVERSION.GOUV.FR](https://www.primelacconversion.gouv.fr)

## Une politique efficace inscrite dans le Plan vélo et Marche et dans la loi Climat & Résilience

Le Plan Vélo et marche 2023-2027 avait comme première ambition de "rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie". Une de ses mesures phares était de permettre le cumul de deux types d'aides à l'achat : le bonus écologique et la prime à la conversion. Ces aides nationales, cumulables également avec les aides locales, ont été élargies en 2022.

La prime à la conversion, permettant d'échanger sa voiture contre l'achat d'un vélo à assistance électrique était aussi un acquis de la Loi Climat et Résilience. Son extension à l'achat d'un VAE était entrée en vigueur à l'été 2021. Le dispositif est désormais supprimé.

Le bonus vélo s'élevait de 150 à 2 000€ selon les types de vélo et les ressources du ménage. Le montant de la prime à la conversion était de 1 500 à 3 000 € pour l'achat d'un vélo à assistance électrique neuf ou d'occasion, en échange de la mise au rebut d'un vieux véhicule motorisé. En zone à faibles émissions, l'État accordait une surprime équivalente à l'éventuelle aide versée par la collectivité territoriale, dans la limite de 1000 €. **En 2023, ces aides à l'achat ont représenté un volume de 40 millions d'euros.**

**L'aide à l'achat était un signal fort de soutien de l'État au développement du vélo.** Le bonus vélo venait **répondre à une injustice territoriale**, en uniformisant l'accès aux aides en lissant l'hétérogénéité des aides locales. C'était un facteur d'égalité pour les usagers de tous les territoires.

Selon l'Union sport & cycle, en 2017, le premier bonus écologique (sans conditions de revenus) avait convaincu les Français et fait doubler les ventes. Même avec des conditions de revenus limitatives instaurées depuis, le bonus vélo de l'État aide encore 10% des achats de VAE, permettant l'accès à une mobilité décarbonée à un nombre toujours plus croissant de Français.

**Les aides à l'achat sont en outre cruciales pour l'industrie du cycle en France, qui mène d'importants efforts de relocalisation.** L'industrie du cycle est aujourd'hui en difficulté, avec un recul de 24% de la production de vélos en France par rapport à 2022, et des ventes de vélos en recul de 13%. **Alors que les voitures électriques bénéficient encore d'un soutien, les vélos à assistance électrique ne peuvent être mis de côté.** Il en va du maintien d'une industrie du cycle ambitieuse dans notre pays.

C'est particulièrement vrai pour le **vélo-cargo**, dont le prix moyen dépasse 5 000 € selon les Boîtes à vélo France. Le bonus de l'État agit comme un déclencheur d'achat. Ainsi, le nombre de bonus vélo-cargo a été multiplié par 4 entre 2022 et 2023, démontrant le succès de la mesure et accompagnant le développement important de son usage tant pour les familles que pour les professionnels. L'aide à l'achat alimente directement le développement de cette filière industrielle dynamique et innovante.

#### **Une décision qui touche en particulier les plus vulnérables**

L'Alliance alerte également sur l'impact de cette décision sur **l'inclusivité** par le vélo.

Cette suppression des aides a des conséquences, en particulier sur les **personnes en situation de précarité ou de handicap**. Les aides étaient fortement majorées pour les personnes dont les revenus étaient dans les deux premiers déciles (cf. la première colonne du tableau ci-avant) ou en situation de handicap. **En plus de laisser tomber le vélo, l'Etat abandonne les plus modestes, premiers bénéficiaires !**

Les personnes en situation de handicap ont souvent des revenus très modestes. Les vélos et tricycles adaptés, fréquemment sur mesure au niveau du guidon, de la selle et des pédales, coûtent cher. Et c'est souvent le seul moyen pour les personnes en situation de handicap d'acquérir une autonomie. Avec cette décision, c'est toute une activité visant à développer l'inclusivité par le vélo qui est mise à mal.

**Si les partenaires de l'Alliance pour le vélo comprennent la nécessité de limiter la dette de l'État, ils ne peuvent accepter de voir toute une politique vertueuse et nécessaire pour la transition écologique stoppée ainsi, sans aucune concertation, à l'instar du soutien aux aménagements cyclables. Face à ce recul de l'État, ils maintiendront leur mobilisation pour développer tous les dispositifs possibles permettant de faciliter l'accès au vélo pour tous.**

#### *Contacts presse*



**Réseau Vélo et Marche**  
Martin Kolle  
Attaché de presse  
martin.kolle@lobbycom.fr  
06 89 70 17 51



**FUB**  
Anne-Sybille Riguïdel  
Chargée des relations presse  
[as.riguïdel@fub.fr](mailto:as.riguïdel@fub.fr)  
06 32 10 26 38



**UNION sport & cycle**  
Maxime Le HYARIC  
Chargé des Affaires publiques et des relations presse  
[maxime.lehyaric@unionsportcycle.com](mailto:maxime.lehyaric@unionsportcycle.com) 0643315860



**APIC**  
Florence Gall  
Déléguée filière économique du vélo  
[Florence.gall@apic-asso.com](mailto:Florence.gall@apic-asso.com) 0670856065