

Projet de loi de finances pour 2018

Prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique : après l'annonce de l'arrêt du dispositif, le rafistolage de la mesure ?

« L'annonce de l'arrêt de la prime à l'achat d'un VAE en septembre, sans attendre l'évaluation de la mesure ni les travaux des Assises de la mobilité qui venaient d'être lancées une semaine plus tôt, constituait un contre-signal désastreux et nous avons été entendus par le Gouvernement qui a accepté de suspendre la décision » a rappelé Pierre Serne, Président du Club des villes et territoires cyclables. « La ministre des Transports a annoncé début octobre, à l'occasion de notre 21^e congrès national et des Rencontres nationales du transport public, qu'un nouveau dispositif prendrait la suite du bonus VAE. La préparation du projet de Loi de finances pour 2018 est l'occasion d'inscrire les crédits pour le financement de cette mesure mais le Gouvernement vient de choisir, hier soir, de modifier en profondeur le dispositif en le conditionnant à l'aide des collectivités, à rebours de la prime actuelle qui n'est pas cumulable avec une subvention locale, ainsi qu'à des conditions de ressources pour les bénéficiaires. Ce cocktail de conditions, dont on rappelle qu'il ne s'applique pas aux autres bonus écologiques, voiture et deux-roues motorisés, entrave la dynamique intrinsèque d'une aide à la transition. C'est un sérieux coup de frein au bonus VAE donné par le Gouvernement qui nous explique qu'il s'agit ainsi d'éviter l'effet stop and go d'un arrêt de la mesure et défend une "solution médiane". Conséquence de ce recadrage drastique, il rabote considérablement les crédits alloués : 15 millions d'euros seulement seront affectés au financement du bonus VAE en 2018. Et dit aux collectivités locales : à vous de jouer ! Les collectivités locales assurent déjà l'essentiel de l'effort public en faveur du vélo dans notre pays mais il leur faudrait désormais, dès 2018 et dans un contexte de diminution des dotations de l'Etat sans précédent, prendre aussi en charge le financement des aides à la transition. Nous déplorons que l'Etat préempte le débat en cours dans le cadre des Assises de la mobilité et entérine ainsi les inégalités territoriales notamment dans les territoires peu denses où le VAE constitue pourtant un vrai service à la mobilité pour tous. Nous comptons donc sur la suite de l'examen du projet de Loi de finances pour réinscrire un mécanisme solide, équitable et gagnant-gagnant. »

Ne cassons pas les dynamiques !

- **Dynamique de transfert de la voiture solo vers le VAE**

Le VAE entraîne un puissant report modal de la voiture vers le vélo. [L'étude réalisée par l'Ademe en 2016](#) démontre l'impact du VAE sur la mobilité démotorisée. La moitié des bénéficiaires d'une aide à l'achat d'un VAE passe de la voiture au vélo dans leurs déplacements de proximité. Le VAE élargit le domaine d'emploi du vélo : davantage de femmes et d'usagers de plus de 50 ans (près de 60% dans les deux cas) sollicitent les aides des collectivités selon l'étude Ademe 2016. Les deux principaux motifs d'utilisation du VAE sont utilitaires : à 75% pour se rendre au travail et à 88% pour faire des courses.

Exploitions les gisements !

- **Gisement d'activité physique**

La mobilité du quotidien constitue une source d'activité physique dès lors qu'on utilise un mode actif, la marche ou le vélo, seuls ou combinés aux transports collectifs. Source d'activité physique qui tend à être de plus en plus identifiée par les usagers : le bénéfice du VAE très largement mis en avant dans l'étude Ademe 2016 est l'activité physique tant par les actifs que par les retraités, aux côtés du caractère économique, du gain de temps et de l'allongement des distances à vélo... Les bénéfices en termes de santé physique (pratique régulière d'une activité physique) et d'accès à la mobilité pour les personnes vieillissantes ou

souffrant de handicaps n'ont manifestement pas été pris en compte dans la décision du Gouvernement de revoir le périmètre de la mesure en la conditionnant aux conditions de ressources.

- **Gisement d'emplois**

La France reste en retard par rapport à certains pays comme l'Allemagne où on achète 600 000 VAE par an. 80% des VAE achetés avec le bénéfice d'une aide (Ademe 2016) le sont auprès des revendeurs spécialisés locaux. C'est tout un "système vélo" qu'il convient d'encourager et le déploiement d'une filière transversale – du stationnement à l'équipement en passant par l'apprentissage, l'entretien et la réparation – qui inclut des acteurs de l'économie sociale et solidaire qu'il convient de consolider et non pas de fragiliser en déportant l'engagement de l'Etat sur les seules collectivités locales.

Communication Médias : Claude Lisbonis - CLC

T. +33 (0)1 42 02 17 40 / 06 20 67 18 66 – clc@claudelisbonis.com

Le Club des villes et territoires cyclables, réseau de collectivités territoriales, créé en 1989 par 10 villes pionnières, rassemble aujourd'hui plus de 1 500 collectivités territoriales : communes, agglomérations, départements, régions. Les élus réunis au sein du Club agissent pour développer l'usage du vélo au quotidien - mode de transport à part entière -, les modes actifs et les politiques de mobilité et d'aménagement urbain durables.

Président : Pierre Serne, conseiller régional d'Ile-de-France, vice-président du Gart