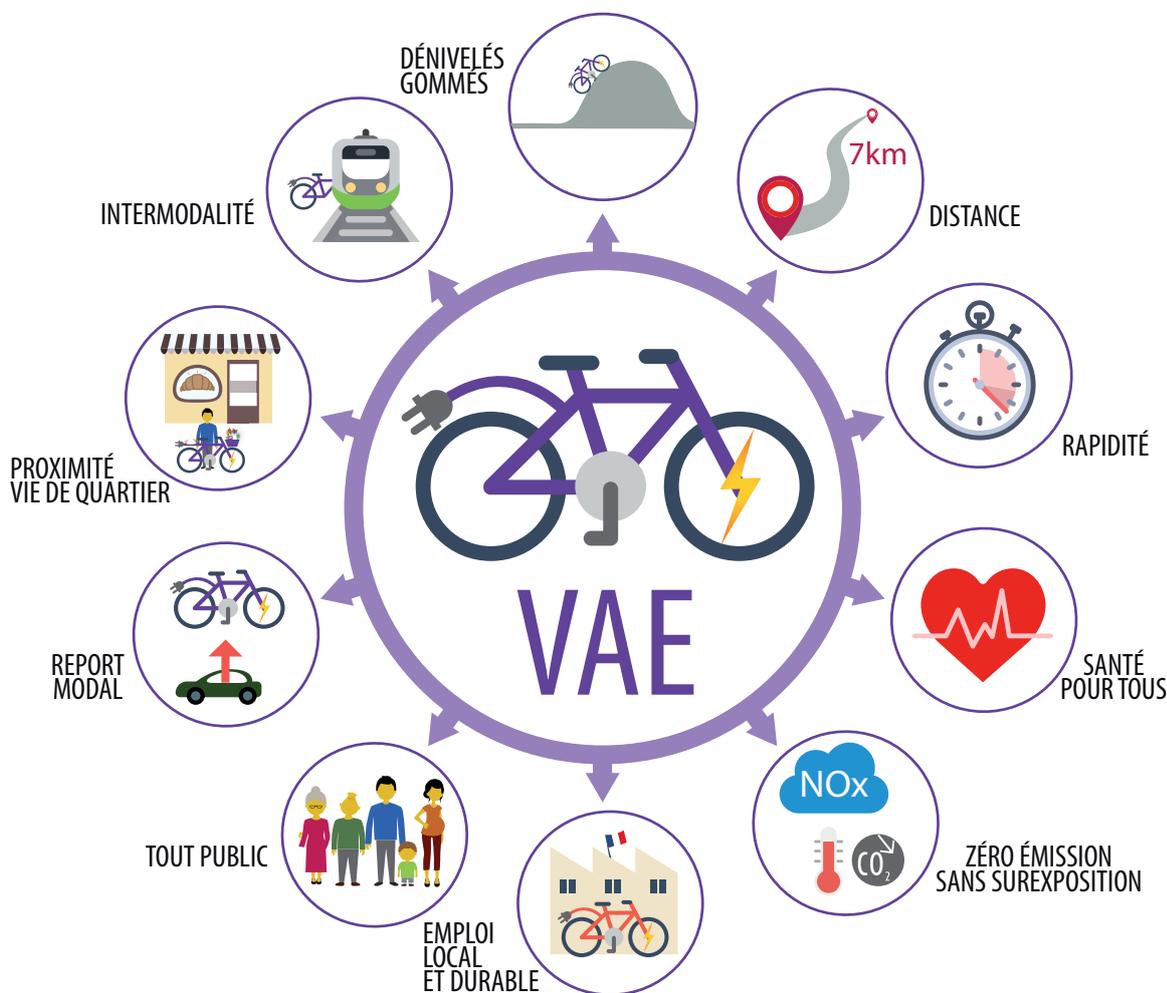


# MAINTENIR LE BONUS POUR LES VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE)

Le VAE, de loin le véhicule électrique le plus répandu en France, constitue une réponse efficace aux besoins de mobilité des Françaises et des Français. On sous-estime trop souvent le potentiel de la marche et du vélo pour la santé et l'égalité d'accès aux services.

Le VAE permet de conjuguer les efforts en matière de transition écologique, de santé et d'économie, de mobilité, et cela à un coût maîtrisé.



## Le VAE, levier de la transition vers une mobilité soutenable et l'atteinte des objectifs en termes d'émissions de GES

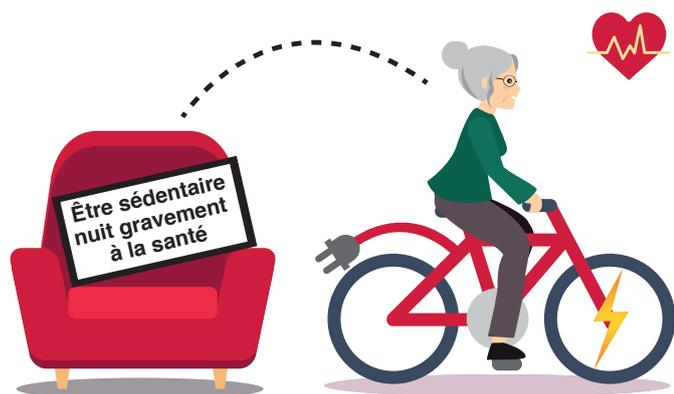
L'électro-mobilité est une des clés de la transition vers la mobilité propre pour la France telle que définie dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) et la Programmation pluriannuelle de l'Énergie (PPE), notamment son annexe sur la Stratégie de Développement de la Mobilité Propre (SDMP), mais également dans le cadre des politiques européennes.

La Stratégie nationale de mobilité propre fixe en effet à 12,5% la part du vélo à horizon 2028. Le VAE est un des modes de transport qui détient un important potentiel de report modal et qui donc peut jouer en faveur de l'atteinte de cet objectif. Les reports modaux observés actuellement sont très positifs, puisqu'une majorité des nouveaux utilisateurs de VAE viennent de la voiture conduite en solo.

L'électro-mobilité peut offrir une gamme diversifiée de modes de déplacements, des vélos jusqu'aux voitures, en passant par les triporteurs. Et de fait, répondre à des besoins de mobilité nouveaux, hétérogènes, de la part de populations qui ont un accès limité ou décroissant à la mobilité, telles que les personnes isolées ou âgées.

Le VAE est le premier vecteur d'accès à électro-mobilité, par son moindre coût et sa facilité d'usage. Il ne faut donc pas le considérer en termes de mobilité comme un objet de loisirs, en comparaison avec des véhicules particuliers. Mais bien comme un mode de déplacement à part entière, précurseur d'une nouvelle ère de la mobilité, plus légère, mieux adaptée aux besoins réels des personnes.

## La santé : qualité de l'air et exercice physique



Paradoxalement, il est parfois meilleur pour la santé que le vélo classique, car il permet une activité physique modérée, plus longue et sans hyperventilation (il peut donc être pratiqué y compris pendant les pics de pollution)

Il permet le transport de charges et de personnes, notamment d'enfants dans le cadre des déplacements domicile-école ou encore pour les activités extrascolaires. Et cela donne le goût du vélo aux plus jeunes, ce qui est loin d'être anecdotique, en regard du peu d'activité des 11-14 ans en France en comparaison avec les autres jeunes européens. Pour rappel l'OMS recommande 60 minutes d'activité par jour par enfant (et 30 minutes pour les adultes).

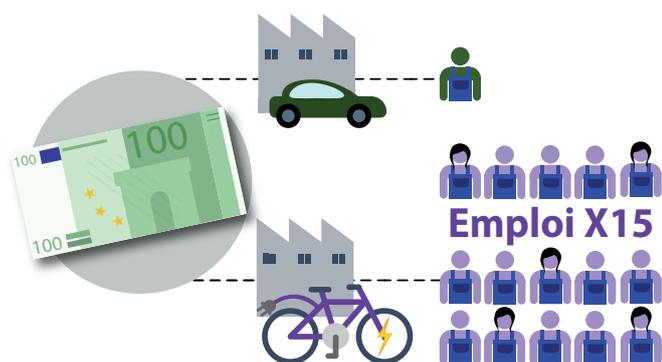
Le VAE est le seul mode électromobile entrant dans le domaine des mobilités actives : il permet de se déplacer proprement, tout en agissant pour sa santé physique et mentale.

Le VAE aide à franchir le pas aux personnes qui n'osent pas passer au vélo, tout en gardant les mêmes bénéfices de santé, comme le confirment les cardiologues.

Pour rappel, les ALD (affection longue durée : obésité, diabète...) coûtent environ 40 milliards d'euros par an, et le fait d'avoir une activité physique est le mode de prévention qui a le meilleur rapport coût/efficacité dans ce domaine.

La sédentarité est en passe de tuer davantage de gens que le tabac. Heureusement, une heure d'activité physique par jour permet de contrer les méfaits de 8 heures de travail de bureau. Une grande partie des bénéficiaires 2017 de l'aide VAE sont des retraités, ce qui n'est pas un échec, au contraire c'est précisément cette tranche d'âge qui est la plus touchée par la sédentarité, avec les jeunes !

## Innovations et emploi local en France



(qui serait de moins de 5 pour 1000 habitants) à reste très inférieur à ce qui est rencontré en Allemagne et en Belgique (respectivement 10 et 24 pour 1000 habitants).

Le VAE est un concentré de savoir-faire et de technologie, ce qui explique que 100 euros dépensés dans un VAE crée 15 fois plus d'emploi que 100 euros dépensés dans l'industrie automobile. Une belle opportunité de relocalisation/réindustrialisation. Pourtant, sans la poursuite de la montée en gamme et en volume de marché français, le retard industriel tricolore risque d'être fatal, vu les récentes ruptures technologiques.

Le vélo représente, au niveau mondial un immense marché en pleine croissance de 267 milliards d'euros. Il comporte trois composantes : loisir, sport et mobilité. La mobilité est encore minoritaire, mais elle est celle qui présente un potentiel de grande croissance. Et au sein de cette « mobilité à vélo », le VAE est en pleine « explosion ».

Or, il y a un double retard français : le taux d'équipement des ménages et la production « made in France ». Si le VAE est désormais en plein « boom » en France, grâce à l'introduction du bonus. Mais si la progression est impressionnante en pourcentage (doublement probable des ventes), le taux d'équipement reporté à 1000 habitants

Le maintien du bonus est une condition sine qua non pour la consolidation des acteurs français du vélo ! Les gisements d'emplois sont considérables, mais sans un soutien volontariste, la filière ne pourra pas se rattraper ses concurrents et conquérir les marchés prometteurs des pays voisins.

## La mobilité des professionnels



Les VAE permettent à de nombreux français de se lancer dans une démarche d'entreprise comme le prouve par exemple le collectif «Les Boîtes à vélo» à Nantes : plombier à vélo, déménageur à vélo, logistique du dernier kilomètre. Tout ceci permet une ville apaisée, libérée des véhicules à grand gabarit, tout en créant davantage d'emplois que la logistique typique de la fin du vingtième siècle.

Ces VAE professionnels (dits vélo-cargo) remplacent le plus souvent des camionnettes diesel, mais sont onéreux (5 - 10 000 euros en incluant leur aménagement). Il faudrait donc un bonus bien supérieur à l'actuel, à l'instar de ce que propose la Suède (25% de bonus, mais avec un plafond d'aide de 1000€)

## L'accès à la mobilité pour tous



TOUT PUBLIC



DÉNIVELÉS GOMMÉS

Le VAE permet d'allonger les distances parcourues par rapport à un vélo classique, de gommer les dénivelés, et il est adapté à des besoins de déplacements y compris dans les territoires périurbains et ruraux, permet de dépasser certains obstacles à la mobilité des personnes. Au-delà du prix d'achat, c'est un mode déplacement peu coûteux à l'usage et il est accessible à tous sans permis de conduire.

La prise en compte des risques sociaux est indispensable pour atteindre les objectifs de la transition écologique. Les véhicules «propres» éligibles au bonus à l'achat ne sont pas accessibles à tous. Or, les restrictions de circulation en ville par exemple peuvent limiter la capacité d'un nombre croissant de personnes à accéder au centre-ville, accélérant une dynamique de précarisation dont le constat est de plus en plus partagé. La prise en compte des risques sociaux est indispensable pour atteindre les objectifs de la transition écologique.

C'est pourquoi les voitures électriques et les scooters électriques ne peuvent pas être les seuls moyens de déplacement qui permettent une mobilité propre. Le budget national doit permettre de soutenir une transition équitable soutenue concrètement par un financement national.

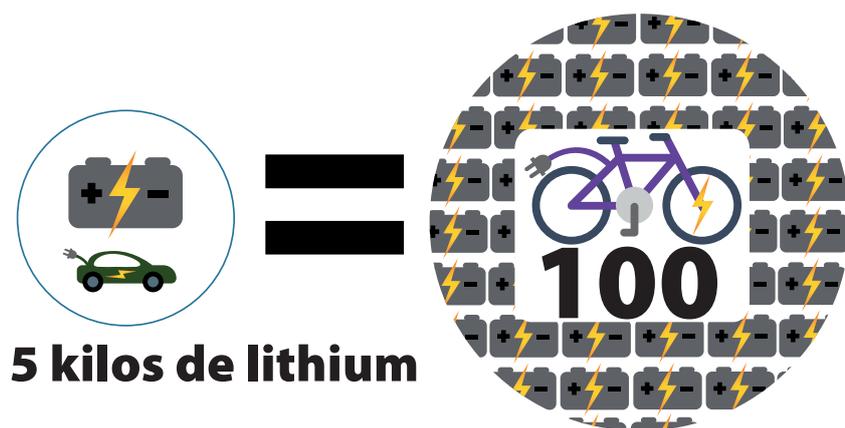
## La revitalisation des villes et des commerces



Nos villes moyennes sont en recherche de dynamisation commerciale, la marche et le vélo permettent de faire reculer les déserts commerciaux. En zone moins dense, le VAE est donc naturellement une des armes contre la fermeture des commerces de proximités, qui signent souvent l'arrêt de mort de nos villages.

Le rapport du think-tank The Shift Project sur la décarbonation de la mobilité dans les zones moyennement denses indique que la solution VAE est de loin la plus efficace (potentiel de réduction des émissions globales des GES de plus de 30%), notamment par rapport au télétravail qui a des effets pervers (incite à s'installer plus loin du lieu de travail).

## Sobriété des matériaux et décarbonation des transports



Le rapport du think-tank The Shift Project sur la décarbonation de la mobilité dans les zones moyennement denses indique que la solution vélo - et notamment de par le recours à l'assistance électrique - est de loin la plus efficace (potentiel de réduction des émissions globales des GES de plus de 30%, devant le covoiturage et les transports publics express), notamment par rapport au télétravail qui peut présenter des effets pervers (incite à s'installer plus loin du lieu de travail).

Sans compter que le VAE, véhicule hybride électrique/musculaire, est économe en énergie et en matériaux : il y a 100 fois moins de lithium dans une batterie de vélo que dans celle d'une voiture électrique.

## Un investissement nécessaire et efficace pour les finances publiques



Il existe quelques collectivités qui soutiennent l'achat des VAE, mais les externalités sont surtout des retombées pour les finances «centrales» notamment de la sécurité sociale. Ainsi, instaurer une aide type éco-bonus est également une question d'équité entre territoire (les aides existantes ne concernent qu'une minorité des territoires et sont non cumulables avec l'aide nationale). Le coût d'un VAE peut sembler faible, mais il reste une barrière pour un certain nombre de publics, y compris dans les classes moyennes.

Il faut également imaginer des dispositifs type PTZ ou LLD pour les publics plus fragiles, à accompagner également de mesures types «stationnement sécurisé». Le montant du bonus pourrait être variable en fonction des revenus (montant supérieur pour les ménages non imposables).



**Solidarité des territoires**  
**Proposé à l'échelle nationale,**  
**le bonus permet à l'ensemble**  
**du territoire de s'équiper.**



**Premier vecteur d'accès à l'électromobilité**  
**90% des véhicules électriques en France sont des VAE**

### JALONS

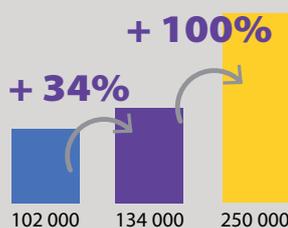


**Engagement 2024 :**  
**Tripler la part modale**  
**d'ici les JO 2024**  
**à Paris**



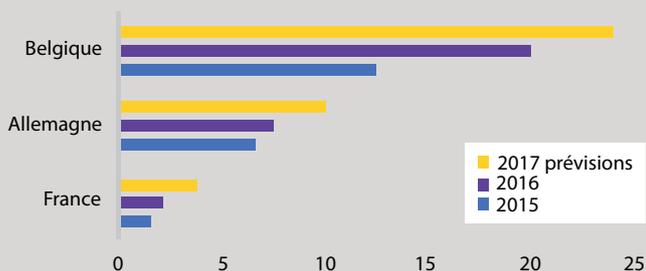
**Stratégie nationale**  
**de mobilité propre**  
**PART MODALE**  
**VÉLO 12,5%**  
**EN 2028**

### Ventes de VAE en France



**UNE MESURE**  
**EFFICACE...**  
**Doublement**  
**des ventes**  
**grâce au bonus**

**...MAIS ENCORE NÉCESSAIRE**  
**Nombre de ventes de VAE**  
**par 1 000 habitants très loin du potentiel**



### CONTACT

Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB)  
Olivier Schneider, Président de la FUB  
o.schneider@fub.fr - 06 16 09 12 29

