



Ventes de vélos 2017 - Communiqué

Le vélo au secours du climat, de l'économie et de la solidarité ? C'est possible, si le futur Plan vélo amplifie la dynamique !

2,782 millions, c'est le nombre de vélos vendus en France en 2017, toutes familles de produits confondues. Il se vend donc chaque année dans notre pays plus de vélos que de voitures : 2,110 millions de voitures particulières se sont vendues en 2017. Et les vélos à assistance électrique (VAE) ont définitivement doublé les cyclomoteurs en nombre d'unités achetées par les Français encore l'an passé : 254 870 VAE contre 107 616 cyclomoteurs vendus en 2017.

Au vu de ces chiffres encourageants qui montrent que les Français s'équipent davantage et mieux et que la contribution du vélo et du VAE à la transition mobilière est en marche, le Club des villes et territoires cyclables demande au Gouvernement de mettre en œuvre un vrai Plan national vélo ambitieux et financé afin que notre pays rattrape son retard sur ses voisins et accélère le déploiement du système vélo à toutes les échelles territoriales.

« Le VAE est le plus vertueux et le plus répandu des véhicules électriques. Pourtant, il n'est pas éligible au bonus écologique contrairement au deux-roues motorisé électrique qui ne présente pas de bénéfices de santé publique et contrairement à la voiture électrique dont la batterie est 100 fois plus gourmande en lithium, entre autres « performances » ! La prime à l'achat mise en place en février 2018 est très peu attractive : allez comprendre ! » souligne Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables. *« Nous ne nous résignons pas pour autant. Et au vu des chiffres de ventes de vélos et de VAE en 2017, nous demandons au Gouvernement de capitaliser cet élan et de le transformer durablement en inscrivant dans le futur Plan vélo et la Loi d'orientation des mobilités un bonus incitatif pour l'achat d'un VAE et de restaurer l'éligibilité des collectivités et des entreprises à cette aide comme c'était le cas dans le dispositif mis en place en 2017. Il conviendra également d'évaluer la prime à l'achat, complexe et très restrictive, mise en place depuis le 1er février 2018. Quel bilan à 6 mois ? Quelles conséquences du repli du dispositif d'aides sur le réseau des distributeurs et notamment des détaillants avec les effets de stop and go auxquels ils sont soumis ? En termes d'emplois pour la vente et la réparation des vélos ? Si le Gouvernement veut engager un Plan vélo ambitieux et sincère, il faut prendre en compte tous ces paramètres, et mettre le vélo au même plan que les autres modes de transport pour peser les vertus et externalités réciproques de chacun. La trajectoire vers 12,5% de part modale vélo dans la mobilité à horizon 2028 ne peut faire l'économie d'incitations économiques en faveur du vélo sauf à repousser les ambitions à des horizons encore plus lointains. »*

Le VAE, un excellent levier pour le report modal

Une étude* de l'ADEME en 2016 sur les aides à l'achat des collectivités met en évidence qu'une aide financière constitue une incitation nette à la pratique du vélo. La distance moyenne du déplacement à vélo est ainsi plus que doublée passant de 3,4 km à 7,4 km. La moitié des nouveaux utilisateurs sont passés de la voiture au VAE. Rappelons que le Cerema a également mis en évidence que parmi les bénéficiaires de l'aide nationale pour l'achat d'un VAE en 2017, 7% d'entre eux ont décidé de se séparer d'une voiture ! Dans cette même étude, les détracteurs de l'aide ont beaucoup souligné que les retraités représentaient une part importante des bénéficiaires (46%) en omettant de souligner que pour 38% d'entre eux ils utilisent le VAE pour le motif achat et 7% pour accompagner des enfants. Et que la balade à vélo qui représente le motif principal des retraités est aussi, et assurément, une invitation à l'activité physique importante pour une population très impactée par la sédentarité et ses conséquences en matière de bien-être, de qualité de vie et de coûts de santé publique.

Le « boom » du VAE en France ne saurait masquer le retard de notre pays sur nos voisins européens. Le taux d'équipement des Français est de l'ordre de 5 pour 1000 habitants, il est de 10 pour 1000 en Allemagne et de 24 pour 1000 en Belgique. Les ventes de VAE représentent plus du quart des ventes de vélos aux Pays-Bas.

Le système vélo pour couvrir 100% du territoire avec une solution de mobilité

Les arbitrages en cours relatifs au financement du projet de Loi d'orientation des mobilités et du Plan vélo doivent traduire la volonté du Gouvernement d'encourager les modes actifs et, aux côtés des collectivités locales, de participer au financement des infrastructures. Les collectivités territoriales ne peuvent, en effet, supporter seules l'investissement financier. L'inscription d'une enveloppe financière dédiée aux mobilités actives doit permettre de rattraper notre retard. La promesse de 350 millions dans le cadre du scénario 2 du rapport de la Commission d'orientation des infrastructures, bien qu'en-deçà des demandes du Club des villes et territoires cyclables et de la FUB qui estiment les besoins à 200 millions d'euros par an, doit être tenue.

De même, la dotation de soutien à l'investissement des collectivités permet de financer des initiatives locales visant à développer les transports de proximité. Elle flèche pour la première fois deux objectifs prioritaires : le développement des mobilités actives et l'équité territoriale à travers la lutte contre l'«assignation à résidence». Le Club des villes et territoires cyclables encourage les collectivités à solliciter ces crédits qui seront gérés par les Préfets de région et qui permettront de financer « des aménagements cyclables afin de développer l'usage des mobilités actives (en premier lieu le vélo) au sein des agglomérations, avec une attention particulière aux installations permettant l'intermodalité (parkings à vélo dans les gares, pistes cyclables...)** ».

Accélération des infrastructures vélo, résorption des coupures infranchissables, accompagnement des territoires peu denses, incitations économiques – aides à l'achat auprès des particuliers et des employeurs, généralisation de l'indemnité kilométrique vélo – ..., c'est le déploiement d'un vrai système vélo qui permettra de résorber les « zones blanches » de la mobilité dans certains territoires et d'offrir partout et à chacun une solution vélo ou une combinaison vélo et transports publics adaptée à ses besoins, bonne pour sa santé et son porte-monnaie.

Les chiffres 2017 de l'Observatoire du cycle ont été présentés le 13/04/2018 – à retrouver sur www.unionsportcycle.com

* Ademe, Etude d'évaluation sur les services vélo, septembre 2016.

** Rapport remis au Premier Ministre de Jean Pisani Ferry « Le grand plan d'investissement 2018-2022 » en septembre 2017.

NE PAS REpondre

La lettre du Club des Villes et Territoires Cyclables - 33 rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris
tél 01 56 03 92 14 - fax 01 56 03 92 16 - info@villes-cyclables.org

