

62998. - 10 novembre 2009.- **M. Pascal Terrasse** attire l'attention de **M. le secrétaire d'État chargé des transports** sur l'usage de véhicules électriques à deux-roues pour les déplacements urbains et la politique d'incitation pouvant être initiée. Répondant à la saturation de la circulation et du stationnement dans les centres urbains mais également au désenclavement dans les zones plus rurales, le vélo à assistance électrique offre une absence d'émission de polluants gazeux sur les lieux d'usage et un silence de fonctionnement qui contribue à l'apaisement de la circulation motorisée. Son faible coût en consommation électrique répond aux préoccupations financières de nos concitoyens. Ce moyen de transport autorise par ailleurs le développement d'une pratique sportive douce, favorable à la santé. La mise en place par la municipalité de Lyon puis de Paris de vélos en libre service et l'engouement populaire suscité traduit une attente forte et un accroissement de la demande. La ville d'Aix-les-Bains a, de son côté, institué dès 2007 une politique d'incitation à l'usage des deux-roues électriques par le versement de subventions liées à l'achat d'un vélo à assistance électrique ou d'un cyclomoteur électrique. Un dispositif d'accueil et de recharge gratuite des batteries de ces véhicules est également offert aux usagers au sein des parkings gardiennés municipaux. Les résultats de l'expérience menée à Aix-les-Bains démontrent qu'une aide à l'investissement pour l'acquisition d'un véhicule électrique à deux roues constitue un facteur déclenchant d'équipement. Il le remercie des précisions qu'il pourra apporter sur les intentions du Gouvernement afin de développer ce moyen de transport alternatif et au coût écologique raisonnable.

Réponse. - Le vélo, y compris le vélo à assistance électrique, a pleinement sa place parmi les offres alternatives à la voiture dans les zones urbaines et périurbaines. Les initiatives des mairies et des collectivités locales visant à populariser le vélo et à faciliter son usage influent indéniablement sur les ventes de vélos électriques. Ce développement présente un grand intérêt, notamment en termes de lutte contre la pollution atmosphérique et contre les nuisances sonores. Cependant, il ne semble pas que le développement de l'usage du vélo à assistance électrique nécessite une aide financière de l'État à l'achat. En effet, les dispositifs, notamment financiers, mis en place par lui afin de concourir à la réduction d'émission de gaz à effet de serre ont pour objectif de réorienter les marchés de consommation et de production, dans le cas où une incitation est nécessaire. Ces dispositifs doivent au final parvenir à une neutralité globale pour les finances publiques de l'État. Or, dans ce cas précis, même avec une prime minime, le montant global pourrait être assez élevé sans avoir forcément d'effet incitatif important. Le marché du vélo à assistance électrique (VAE), pratiquement inexistant il y a encore cinq ans, se développe sans soutien financier, parallèlement au marché global du vélo. Les ventes de vélos à assistance électrique représentaient près de 15 700 unités en 2008, en forte hausse par rapport aux 9 700 unités vendues en 2007, aux 6 000 unités vendues en 2006 et aux 3 900 unités vendues en 2005. (Source : Conseil national des professions du cycle). Dans un contexte économique difficile où les dépenses des ménages se sont considérablement réduites, les ventes de VAE ont progressé de 5 % sur les six premiers mois de l'année 2009, alors que le chiffre d'affaires des ventes de cycles, des équipements et accessoires pour cycles a reculé de 3 %. Le développement du vélo à assistance électrique se fera en privilégiant le soutien à des mesures d'ordre organisationnel, telles que les plans de déplacement faisant appel aux modes doux (voies de circulation, stationnement dans les immeubles, dans les lieux publics et les lieux de travail, etc.). La promotion de ce mode de transport sera accentuée par la mise en œuvre des conclusions du Grenelle de l'environnement, notamment par l'élaboration d'une charte des usages de la rue ainsi que par l'attribution, aux autorités organisatrices des transports urbains, des compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable.