

ASSEMBLÉE NATIONALE
23 juillet 2022

LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 2022 - (N° 17)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N ° 1064

présenté par

M. Zulesi, M. Gouffier-Cha, M. Lefèvre, Mme Bergé et les membres du groupe Renaissance

ARTICLE 6

ÉTAT B

Mission « Écologie, développement et mobilité durables »

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement suppl. ouvertes	Autorisations d'engagement annulées	Crédits de paiement suppl. ouverts	Crédits de paiement annulés
Infrastructures et services de transports	0	0	0	0
Affaires maritimes	0	0	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0	0	0
Expertise, information géographique et météorologie	0	0	0	0
Prévention des risques	0	0	0	0
Énergie, climat et après-mines	+5 000 000	0	+5 000 000	0
Service public de l'énergie	0	0	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0	0	0
Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)	0	0	0	0
TOTAUX	+5 000 000	0	+5 000 000	0
SOLDE	+5 000 000		+5 000 000	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le vélo est un mode de déplacement relativement peu onéreux, rapide, bénéfique pour la santé et l'environnement. Il constitue un outil précieux au service de la transition écologique autant qu'un instrument puissant pour la protection du pouvoir d'achat des ménages.

En complément des aides au carburant mises en place pour nos concitoyens qui n'ont pas le choix de leur mode de transport, cet amendement vise à financer des mesures exceptionnelles pour encourager au changement des comportements vers la mobilité propre. Il s'agit, pour une durée limitée du 15 août au 31 décembre 2022, de :

1. Lever la condition sur le demandeur de bénéficier en parallèle d'une aide d'une collectivité locale pour l'achat d'un vélo électrique et porter le niveau d'aide à 300 €.

Il existe peu de dispositifs d'aide à l'achat en dehors des agglomérations alors que le vélo peut constituer une réponse utile dans les villes moyennes, les milieux ruraux et péri-urbains : seuls 4% des territoires de moins de 50 000 habitants proposent une aide à l'achat, contre 100% des 14 territoires de plus de 500 000 habitants (ADEME, 2020). Il convient également de revoir à la hausse le montant de l'aide à 300 € pour favoriser le déclenchement de l'achat de vélos.

2. Majorer le niveau d'aide pour les ménages les plus précaires et les personnes en situation de handicap.

Pour les 1er et 2ème déciles de revenus, des bonus majorés peuvent aider à réduire le taux d'effort pour l'achat d'un vélo alors que les ménages les moins favorisés sont aujourd'hui nettement sous-représentés parmi les bénéficiaires du dispositif.

Il s'agit de porter l'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE) de 200 à 400 € (soit 25 % du coût moyen d'un VAE de ville), le bonus « autres vélos » de 1 000 à 2 000 € (qui serait plafonné en moyenne à 1 700 €, 40 % du coût d'un vélo cargo électrique), et la prime à la conversion de 1 500 à 3 000 €.

Les personnes en situation de handicap sans conditions de revenu pourraient être intégrées à ces dispositifs, notamment le bonus « autre vélo » qui couvre les vélos adaptés aux personnes en situation de handicap.

Pour les mêmes ménages moins favorisés, le bonus pourrait exceptionnellement être ouvert aux vélos classiques – sans assistance électrique – à 150 € par vélo (40% du coût moyen d'un vélo de ville).

3. Elargir la prime à la conversion (PAC) à l'achat d'un vélo par personne dans le foyer, avec le même plafond par vélo

Une voiture peut être utilisée simultanément par les membres d'un même ménage. Or, pour assurer le même usage, il convient d'acquérir plusieurs vélos.

4. Ouvrir le bonus « autres vélos » aux vélos pliants

Les vélos pliables, par un moindre encombrement, contribuent à favoriser l'intermodalité vélo-transports collectifs. L'essor de ces vélos est particulièrement intéressant en parallèle de l'équipement des transports collectifs pour permettre l'emport des cycles, comme prévu par la loi d'orientation des mobilités (LOM).

L'aide serait ainsi fixée à 1 000 € dans la limite de 40% du coût du vélo, dans les mêmes conditions de ressources.

Au total, l'amendement abonde de 5 millions d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement le programme 174 « Énergie, climat et après-mines ».