



DOSSIER DE PRESSE/CARTULARE DI STAMPA

Présentation des dispositifs régionaux d'aide à l'achat de Vélos à Assistance Electrique (VAE)



Préambule

Le Conseil exécutif de Corse affirme comme une de ses toutes premières priorités la volonté d'intervenir de manière coordonnée et très rapide pour permettre la déclinaison opérationnelle en Corse des stratégies publiques **de lutte contre le changement climatique et de préservation des ressources naturelles.**

Le présent **dispositif d'aide à l'achat de Vélo à Assistance Electrique** piloté par l'Agence de l'Urbanisme et de l'Energie de la Corse, fait partie intégrante de cette démarche novatrice mais concrète qui caractérise les ambitions de la politique conduite par la CTC.

Contexte

L'Agence De l'Urbanisme et de l'Energie de la Corse est chargée du suivi et de la mise en œuvre de la politique énergétique régionale. Deux documents viennent préciser les objectifs à longs termes et les moyens à déployer à courts termes : le SRCAE et la PPE de Corse.

Le 20 décembre 2013, par délibération AC 13/272, l'Assemblée de Corse a adopté le Schéma Régional Air Climat Energie fixant ainsi un objectif d'autonomie énergétique à horizon 2050. Ce document stratégique identifie notamment les transports comme le principal secteur de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effets de serre en Corse.

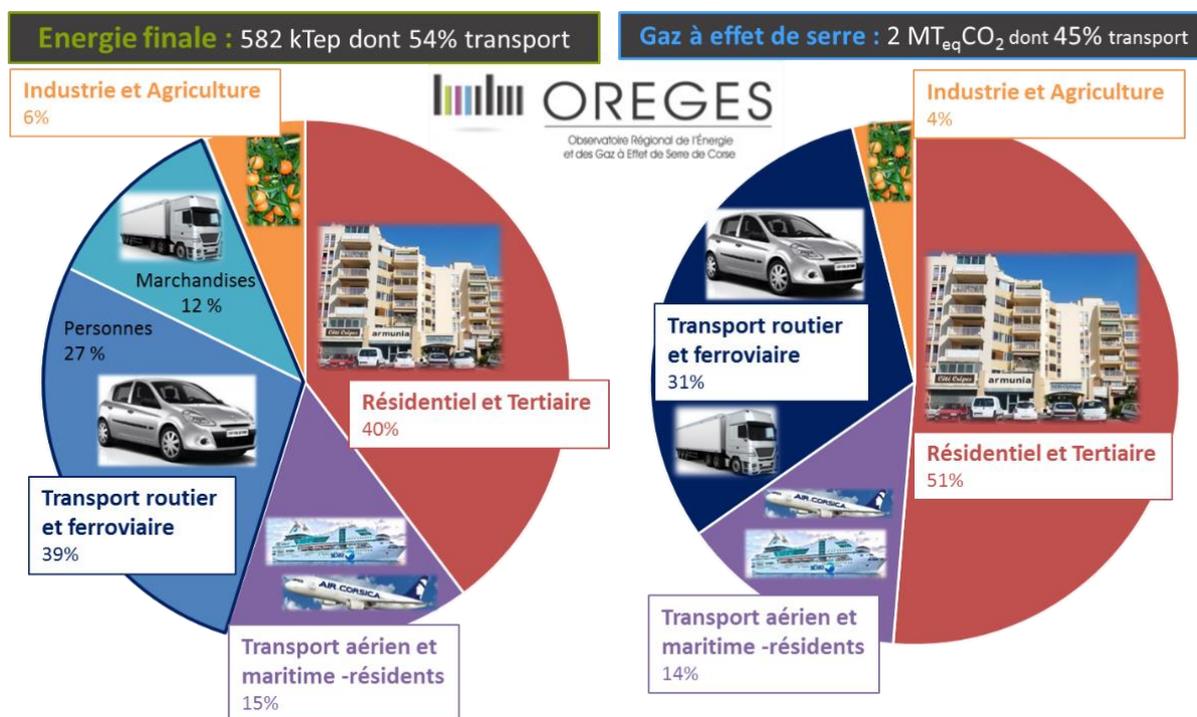


Figure 1 Répartition des consommations d'énergie finale et d'émission de gaz à effet de serre en Corse

En particuliers, les modes individuels motorisés (véhicules et deux roues) représentent 97% de ces consommations pour 89% des kilomètres parcourus :

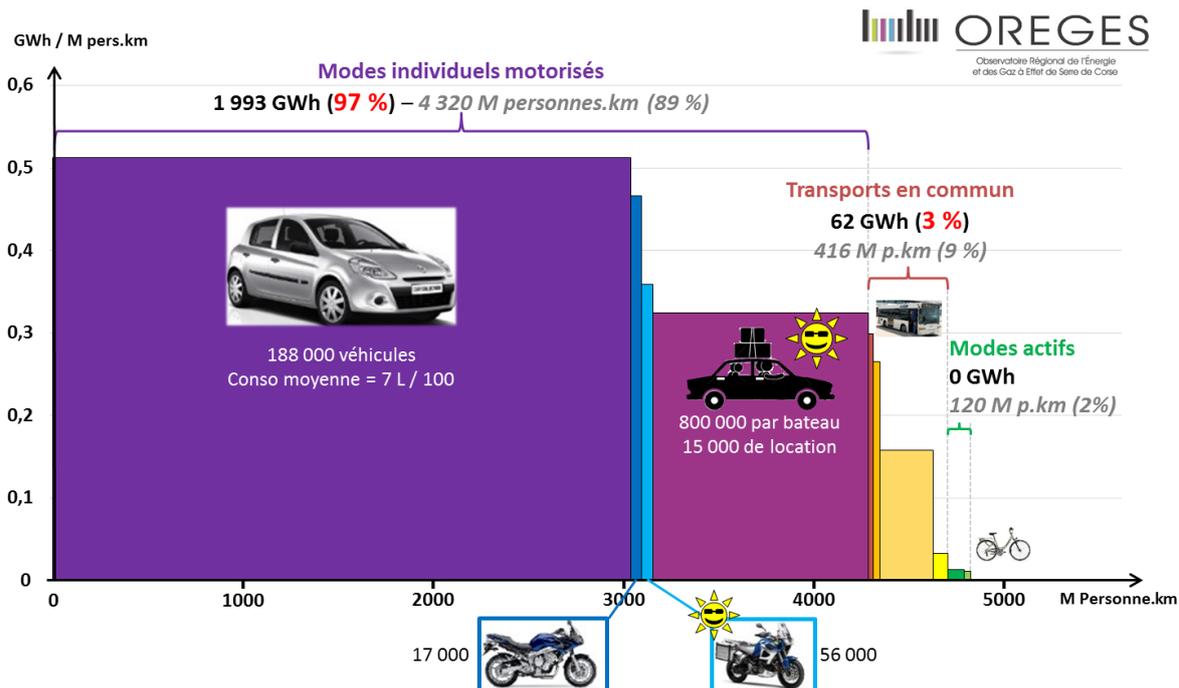


Figure 2 Répartition des consommations des transports intérieurs de personnes en Corse par mode

Le 18 décembre 2015, par décret n°2015-1697, la Corse s'est de plus dotée d'une Programmation pluriannuelle de l'Énergie comme prévu par l'article 203 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Ce document établit les priorités d'actions pour toutes les énergies du point de vue de la maîtrise de la demande, de la diversification des sources, de la sécurité d'approvisionnement, du développement du stockage et des réseaux. Elle couvre la période 2016-2023 et prévoit en particulier de porter la part des énergies renouvelables à 22% de la consommation d'énergie finale en 2023 en cohérence avec l'objectif régional d'autonomie énergétique à horizon 2050 tel que fixé par le SRCAE.

Le volet « Maîtrise de l'Énergie dans les Transports » de la PPE prévoit de réduire les consommations d'énergie de 240 GWh entre 2015 et 2023. Le volet « modes actifs » consistant en l'amélioration des cheminements piétons ainsi que la création d'itinéraires et de stationnements cyclables représente 14% de ces réductions de consommation.

Qu'est-ce qu'un Vélo à Assistance Electrique ?

Il s'agit d'un vélo équipé d'une batterie et d'un petit moteur permettant de soulager l'effort du cycliste. Le VAE propose une **assistance discrète et limitée** ne dénaturant pas la fonction première du vélo, ni son maniement. **Pratique** et **peu encombrant**, il permet de se déplacer avec un **moindre effort** quel que soit le **relief** et la distance parcourue. Enfin, il élargit la pertinence du vélo en s'adressant à un public d'**âge** et de **condition physique** plus variée.

Pour être légalement considéré comme une bicyclette, un VAE doit toutefois respecter les caractéristiques suivantes :

- assistance uniquement au pédalage ;
- coupure de l'assistance au-delà de 25 km/h ;
- moteur d'une puissance nominale continue inférieure à 250 W.

Les caractéristiques moyennes d'un VAE sont les suivantes :

Poids	16 à 30 kg
Autonomie	25 à 100 km
Temps de charge de la batterie	2 à 8 h
Prix à l'achat	de 1 000 € à plus de 2 500 €

L'**impact de la recharge** est très limité puisque la puissance de charge est faible (généralement 250 W) ce qui est équivalent à celle d'un téléviseur plasma ou d'un ordinateur de bureau.



Figure 3 Vélo à Assistance Electrique loué par la Communauté d'Agglomération de Rouen (CREA)

source : www.la-crea.fr/velo-r-de-la-crea

Pourquoi un dispositif en Corse ?

En France, « depuis dix ans, le VAE croît de 25 % par an », en 2015, la barre symbolique des 100 000 unités a même été dépassée. Ces ventes ont été dopées par les aides à l'achat proposées par les différentes collectivités.

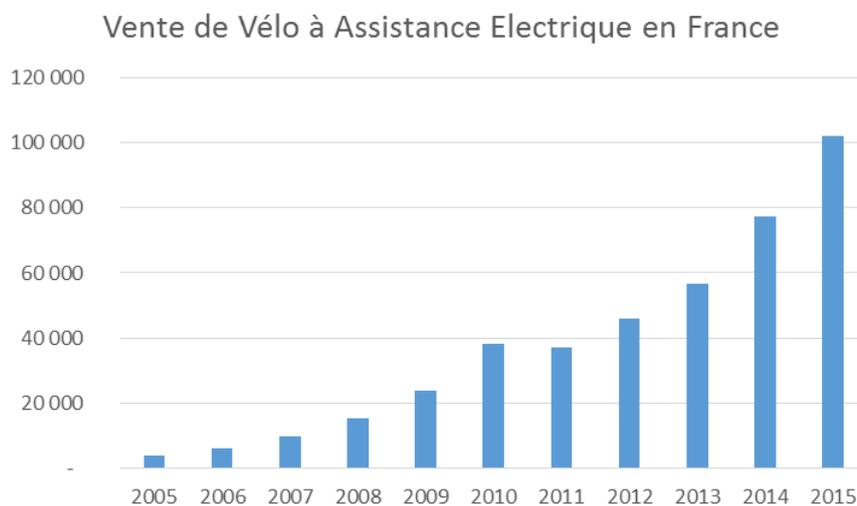


Figure 4 Vente de Vélo à Assistance Electrique en France (source : Univelo)

En Corse, le VAE émerge de manière fulgurante depuis deux ans avec 150 VAE vendus en 2015 et 130 VAE aidés en 3 mois par la prime à l'achat mise en place par la Collectivité Territoriale de Corse pour les particuliers :

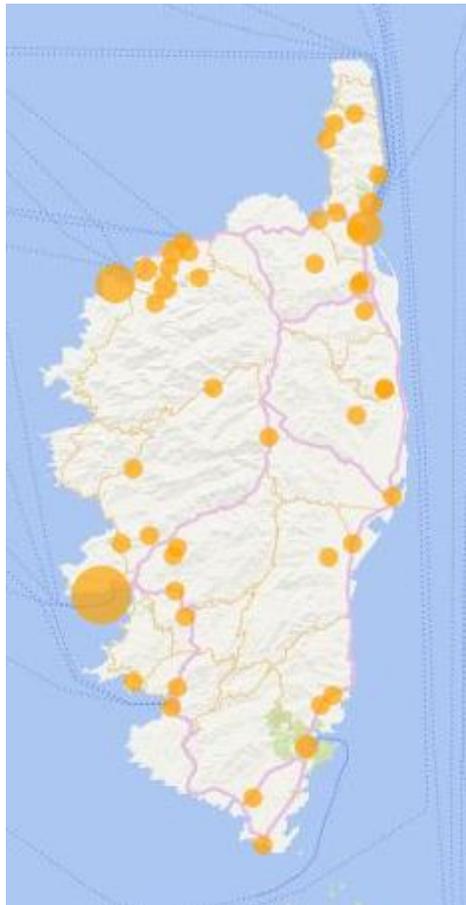


Figure 5 Répartition des bénéficiaires de la prime à l'achat de Vélo à Assistance Électrique pour les particuliers au 15 décembre 2016 (soit 3 mois après le lancement du dispositif)

Une enquête réalisée par le bureau d'études 6t-bureau de recherche en 2015 indique qu'une fois l'acte d'achat fait, le taux d'utilisation des VAE est très important et peut s'apparenter pour près de la moitié des nouveaux acquéreurs à un usage quotidien. Il apparaît que le principal motif de déplacement en VAE est le trajet domicile – travail soit **9 km** en moyenne pour une durée moyenne de **30'**. Avec une **vitesse moyenne de 19 km/h**, il s'agirait là du mode de déplacements le plus rapide dans les zones urbaines sujettes à la congestion automobile.

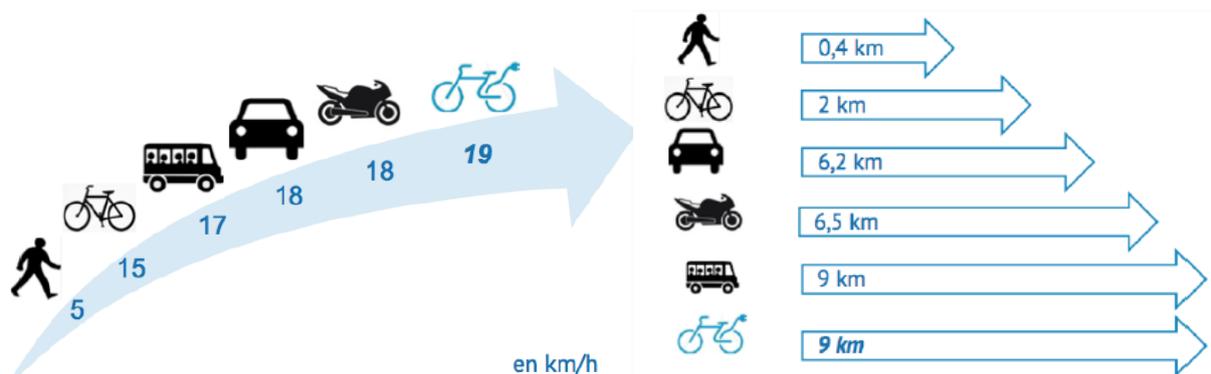


Figure 6 Vitesse moyenne et portée moyenne de déplacement par mode de transport dans des villes européennes (source : © 6t – bureau de recherche)

Par ailleurs, il est important de préciser que l'apport d'énergie extérieure est très faible. Sur le plat à 19 km/h, un VAE **consomme 10 fois moins d'énergie** qu'une voiture et la moitié de ce besoin est couvert par de l'énergie humaine :

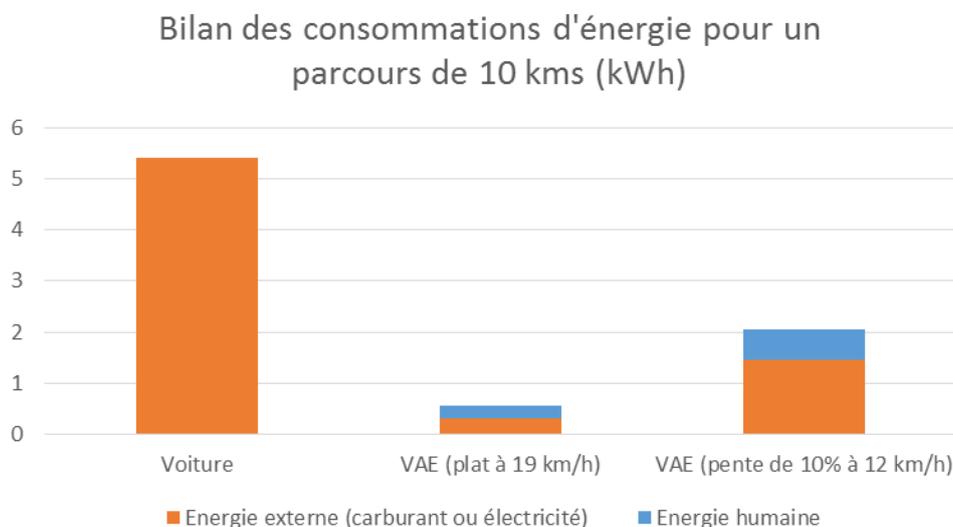


Figure 7 Consommations en énergie finale d'une voiture neuve (5,4 l / 100 km) et d'un VAE (étude interne)

Les usagers déclarent dépenser 21 €¹ par mois pour leur VAE ce qui est nettement inférieur au budget moyen d'un automobiliste (estimé à 340 €²) : le VAE est donc un mode de déplacement économique pouvant répondre à des **enjeux sociaux**.

Paradoxalement, le **principal frein** est le **prix élevé à l'achat**.

C'est pour cela que dans son règlement d'aide, voté par l'Assemblée de Corse le 27 mai 2016, l'Agence de l'Urbanisme et de l'Energie de la Corse propose une prime à l'achat de Vélo à Assistance Electrique à destination des particuliers, ainsi que des administrations et des entreprises. En rendant l'achat de VAE plus accessible, ces dispositifs d'aide visent à développer son usage. A mi-chemin entre le scooter et le vélo, le VAE peut permettre à la population de **changer son regard** sur les modes doux traditionnels avec un impact limité sur l'environnement.

L'objectif est que le vélo (qu'il soit assisté ou non) devienne **un mode de déplacement à part entière**, notamment en milieu urbain où 2/3 des déplacements font moins de 3 kms, grâce à sa vitesse, ses coûts réduits et sa facilité de stationnement (de par sa faible emprise au sol) et qu'il puisse se substituer progressivement à la voiture et aux deux roues thermiques.

Il s'agit d'une mesure visant à sensibiliser les citoyens de Corse à l'utilisation du vélo, comme mode déplacement à part entière, tout en encourageant les villes et agglomérations à investir dans les infrastructures nécessaires à son développement.

¹ Dépenses mensuelles en recharge, entretien et assurance déclarées par les 100 répondants français à l'enquête de © 6t-bureau de recherche

² Budget mensuel moyen carburant, entretien et assurance d'une voiture particulière (note DGCCRF sur l'évolution du budget automobile des ménages français depuis 1990, consulté en février 2015)

Présentation du dispositif d'aide aux administrations et entreprises

Les structures souhaitant s'équiper de flotte de VAE peuvent aussi être aidées sous forme d'une subvention classique à demander auprès de l'AAUC.

Idéalement, une telle aide devrait être concédée aux établissements publics ou privés souhaitant repenser leurs pratiques de mobilité grâce à des diagnostics tels que les Plans de Mobilité.

Les stations de recharge sont éligibles au même titre que les vélos, et celles alimentées en énergie renouvelable (par exemple : l'électricité photovoltaïque des bornes solaires présentées ci-dessous) bénéficient d'une aide bonifiée.



Figure 8 Exemples de stations de vélos à assistance électrique solaires

Les opérations éligibles sont les suivantes :

Secteur non concurrentiel	Secteur concurrentiel
<ul style="list-style-type: none">- Dispositifs de VAE en libre-service- Flotte de VAE mise à disposition gratuitement pour les déplacements professionnels et/ou domicile-travail des agents	<ul style="list-style-type: none">- Flotte de VAE mise à disposition gratuitement pour les clients- Flotte de VAE mise à disposition pour les salariés afin de réaliser les déplacements professionnels et/ou domicile-travail

Les modalités ainsi que le dossier de demande d'aide se trouve sur :

http://www.aauc.corsica/Aide-a-l-achat-des-Velos-a-Assistance-Electrique_a205.html