

Le vélo électrique en quête de nouveaux usages

Pour une partie de la population urbaine et périurbaine, le vélo à assistance électrique peut faire figure de solution alternative à la voiture et à l'envolée des prix des carburants. La filière y croit

Depuis quelques années, la courbe de croissance du vélo à assistance électrique – VAE pour les intimes – épouse les pourcentages les plus raides de l'Aubisque. La parenthèse de la pandémie n'a pas cassé la tendance. Les chiffres 2021, agrégés et dévoilés le mois prochain, devraient la confirmer. Du côté de l'Union Sport & Cycle, qui rassemble plus de 1 400 entreprises et 500 marques, on y croit fort. En 2019, le marché du VAE était en hausse de 12 %, avec 388 000 unités écoulées. De 23 % en valeur, avec un chiffre d'affaires qui frôlait les 680 millions d'euros. « On en a vendu 515 000 en 2020, on devrait se situer aux alentours de

700 000 pour 2021 », glisse Olivier Moucheboeuf, l'animateur de la commission « cycle » au sein de l'Union SC.

Pour les professionnels, la solution du vélo, et notamment du VAE, tient de l'évidence pour préserver le pouvoir d'achat d'une partie de la population qui effectue en voiture individuelle des trajets pendulaires sur des distances courtes ou moyennes. Et qui malgré devant les prix affichés à la pompe. « Nous voyons très bien que le VAE conquiert une nouvelle clientèle qui n'était pas habituée à se déplacer à vélo. Elle peut l'utiliser en remplacement de la voiture sur des trajets domicile-travail

quand la distance l'autorise », argumente Olivier Moucheboeuf.

Selon l'Union SC, les défauts des batteries de la première génération des VAE appartiennent à la catégorie des mauvais souvenirs. « Les batteries actuelles tiendront au minimum sept à dix ans. Dans ces conditions, on peut et on doit tendre vers l'objectif de deux millions de vélos électriques vendus par an. Le potentiel est énorme », plaide-t-il.

400 millions d'euros

Auteur d'un rapport sur la filière économique du vélo remis le 8 février dernier au gouvernement, le député (LREM,

Val-de-Marne) Guillaume Gouffier-Cha rappelle qu'en France, « 40 % des déplacements effectués en voiture le sont sur des distances de moins de trois kilomètres », un rayon d'action largement à la portée d'un cycliste en bonne santé, a fortiori sur un VAE. C'est « un moyen de déplacement qui apporte des solutions concrètes à la crise énergétique que nous connaissons et à la hausse continue des prix de l'énergie qui pénalise grand nombre de nos concitoyens. D'autres pays avant nous, je pense bien entendu aux Pays-Bas et au Danemark, ont développé ce moyen de transport dès les années 1970 du fait des conséquences

des deux chocs pétroliers de l'époque », écrit-il. Le député rappelle que l'État a accouché d'un plan vélo en 2018 qui prévoit un financement pluriannuel de 350 millions d'euros pour développer les infrastructures dédiées. Pour la filière, le

compte n'y est pas. « Le principal obstacle au développement du vélo, c'est le danger sur la route, qu'il s'agisse des villes ou des départementales. Nous avons un énorme retard à rattraper. 50 millions d'euros par an n'y suffiront pas. Si l'État veut changer la donne, il doit mettre sur la table 400 millions d'euros chaque année », insiste Olivier Moucheboeuf.

Jean-Denis Renard