

Le vélo électrique urbain devient une affaire qui roule



De plus en plus léger (le moteur pèse entre 6 et 8 kilos) et avec des batteries à l'autonomie de plus en plus longue (entre 40 et 70 kilomètres), le vélo électrique conquiert une part toujours plus importante du marché des vélos urbains. MÉLANIE ROUILLER

MOBILITÉ. Le vélo électrique connaît cette année un boum sans précédent. Les vendeurs se frottent les mains et les collectivités publiques investissent.

VICTORIEN KISSLING

Encore marginal il y a peu, le vélo électrique est en passe de devenir l'un des accessoires urbains par excellence. Sa croissance de vente est exponentielle puisque, selon les chiffres de l'association NewRide, 27 000 vélos électriques ont été vendus en Suisse en 2009 contre 13 000 l'année précédente, 6 000 en 2007 et à peine 1 000 en 2002. Un produit au dé-

veloppement phénoménal qui dépasse le simple effet de mode.

«Même s'il reste citoyen, le vélo électrique touche une clientèle de plus en plus large, grâce à son évolution technique qui le rend plus léger et avec une meilleure autonomie, ainsi qu'un look moins ringard et plus sportif», constate Jean Pythoud, du magasin de cycles

éponyme à Bulle, qui estime à 50% la proportion d'électriques vendus dans la catégorie des vélos de ville. Mais, plus que ces considérations esthétiques et techniques, c'est surtout le contexte socioéconomique qui explique cet intérêt soudain pour la bicyclette à moteur d'appoint.

L'attrait écologique

Social d'abord, avec l'engouement toujours plus important de la société pour la mobilité douce et l'écologie. Le vélo électrique possède tous les arguments pour séduire les employés – même peu sportifs – désirant rejoindre leur lieu de travail rapidement, sans trop d'effort et sans polluer. «L'autre possibilité reste le transport en commun. Mais les horaires sont inadéquats pour des personnes comme moi qui commencent parfois leur service à 4 h du matin», constate Rafael Yuste, domicilié et travaillant à Bulle. Propriétaire d'un vélo électrique depuis le mois de juin, il affiche plus de 600 kilomètres au compteur, entre ses trajets quotidiens de trois kilomètres et ses randonnées plus longues.

Le contexte économique permet aussi de comprendre cette croissance. Crise financière oblige, les ménages cherchent à rogner les dépenses là où ils le peuvent. Jusque-là adeptes de la voiture individuelle, les Suisses font genti-

ment machine arrière en se débarrassant dès que possible de leur second véhicule. «C'est pour cette raison que j'ai vendu le mien en février pour m'acheter un vélo électrique, qui est la meilleure alternative pour mes déplacements professionnels jusqu'à La Tour-de-Trême», confie Sylviane Jordan, de Bulle, qui est ravie de ce choix après six mois d'utilisation.

Entre 2000 et 4500 francs

Si les économies d'essence et d'assurances sont faciles à calculer, il n'en demeure pas moins que le vélo électrique reste pour l'instant un produit cher. «Entre 2000 francs pour le bas de gamme et 4500 francs pour les modèles à plus grande autonomie», relève Alain Peruzzi, du magasin Cycles Passion, qui avoue une trentaine de vélos vendus depuis le vérifiable lancement du phénomène l'an passé. Cet investissement n'est pas à la portée de toutes les bourses. Raison pour laquelle certaines entre-

prises et collectivités publiques – notamment la ville de Bulle (*lire ci-contre*) – mettent la main au porte-monnaie pour offrir cette possibilité à leurs employés.

Mais, comme l'estime Pierre Dafflon, gérant du magasin Beaud Cycles à Bulle, l'utilisation du deux-roues ne pourra réellement se démocratiser que lorsque les infrastructures suivront. «Il y a certes quelques pistes cyclables, mais le vélo reste pour l'instant considéré comme un "intrus" sur les routes. Aux autorités maintenant d'encourager l'utilisation de ce moyen de locomotion.» ■

La ville de Bulle s'y met

La commune de Bulle veut montrer l'exemple. Dès le début 2011, elle se dotera de vélos et de vélos électriques, comme l'indique *Le Bulletin* diffusé cette semaine. Ils serviront aux déplacements professionnels des employés entre les dif-

férents sites à l'intérieur du territoire communal. «Il y aura probablement un vélo par site, à savoir l'Hôtel de Ville, le département technique, les foyers et le service de tutelle, indique Jean Hohl, ingénieur de ville. Mais les détails doivent encore être définis dans le cadre du plan de mobilité de la commune, actuellement en cours d'élaboration.»

Le budget de cette opération n'est pas encore connu. «Selon les principes de ce plan, les vélos seront financés grâce à la taxe de parage payée par les collaborateurs qui répondent aux critères pour obtenir une vignette.» Ainsi la ville, qui incite les entreprises localisées sur son territoire à promouvoir la mobilité douce et les transports en commun (*La Gruyère* du 26 juin), applique ces principes à son propre usage. «D'autres actions seront encore mises sur pied pour les déplacements non professionnels de nos employés, notamment en ce qui concerne le trajet pour venir au travail», ajoute Jean Hohl. SR