LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE, pour une Wallonie plus cyclable

Régulièrement, nous sommes témoins des bonnes pratiques cyclables de nos voisins du Nord de l'Europe. Copenhague, Amsterdam, ces visions de villes envahies de cyclistes nous font envie, on y devine un air magnifiquement respirable et une population en bonne santé. Ce tableau idyllique, s'il est encore peu une réalité en Wallonie, on peut pourtant s'en inspirer, et la promotion du vélo à assistance électrique (VAE) peut être un outil intéressant pour ce faire.

GWENAËL DELAITE
Conseiller

Des atouts

Bien sûr, le premier argument pour encourager la pratique du vélo à assistance électrique, c'est qu'il permet d'enfourcher son vélo sans craindre un effort ou une transpiration excessive. Mais ses atouts sont bien plus nombreux. En effet, au vu de nos routes encombrées aux heures de pointe, l'utilisation d'un vélo électrique peut permettre de gagner du temps sur nos trajets récurrents. Bien que plus cher qu'un vélo ordinaire, il représente un coût bien inférieur à celui d'une voiture, sans compter qu'une indemnité kilométrique peut être accordée par l'employeur pour les trajets domicile-travail.

En matière de distances domicile-travail, alors que le vélo classique n'est généralement envisagé que pour des distances inférieures à 5 km, voire 3 km, le vélo électrique peut séduire pour des trajets plus longs, jusqu'à 10 km. Pour information, un vélo électrique ordinaire offre une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h, tandis que celle-ci peut monter jusqu'à 45 km/h avec un vélo électrique plus puissant (« speed pedelec ») assimilé alors à un cyclomoteur. Il est d'ailleurs à noter que le vélo en devient un outil de déplacement plus que de loisir, de nombreux utilisateurs ayant choisi un VAE pour effectuer leur déplacement domicile-travail, défi pour lequel le vélo classique avait échoué. En Wallonie, la distance moyenne domicile-travail est d'environ 13 km pour un wallon travaillant en Wallonie (Figure).

Outre la distance, le frein lié au relief est également amoindri avec un VAE par rapport à un vélo classique, puisqu'il permet de grimper une côte sans peine. Il peut également transporter des charges, comme des courses ou un enfant, ou encore faire face au vent sans difficulté.

Enfin, le VAE facilite l'accès au vélo pour les non-sportifs, les incitant à avoir une activité physique (et à prendre l'air !), puisque s'il réduit les efforts physiques à fournir pour se déplacer, il en nécessite néanmoins quelques-uns. Il offre ainsi une opportunité pour des personnes sédentaires, avec des soucis de santé, ou plus âgées, d'améliorer leur mode de vie et leur santé. Il capte ainsi un public plus large que le vélo classique et aura donc un impact global sur la santé potentiellement plus élevé que celui-ci.

Le VAE permet ainsi de dépasser le blocage psychologique qui pourrait subsister à l'utilisation d'un vélo classique, qui nécessite de fournir un effort physique, insurmontable pour certaines personnes. Le VAE offre ainsi une solution potentielle et alternative à la voiture lorsque l'utilisation d'un vélo classique n'est pas optimale (longue distance, relief, âge, santé).

		Lieu de travail			
		Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
Domicile	Bruxelles	4,4	15,4	31,0	7,1
	Flandre	30,3	12,6	35,9	15,2
	Wallonie	44,3	43,1	12,9	19,4
	Belgique	25,1	13,1	13,8	15,7

TABLEAU 6 : DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL MOYENNES SELON LE LIEU DE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL

Source : Diagnostic des déplacements domicile-travail 2014, SPF Mobilité et Transports

Quels leviers ?

Pour encourager la pratique du vélo à assistance électrique, plusieurs leviers peuvent être envisagés par les pouvoirs locaux. Ils sont de plusieurs ordres :

- la mise en œuvre d'infrastructures sécurisées,
- la mise à disposition d'incitants financiers,
- la communication pour favoriser les modes actifs.

La mise en œuvre d'infrastructures sécurisées

La commune peut ainsi s'inscrire dans une stratégie globalisée à l'ensemble de son territoire en établissant un plan d'actions en vue de favoriser la pratique du vélo, démarche qui constitue alors un volet spécifique de leur Plan communal de mobilité, appelé parfois Plan communal cyclable. Dans le cadre du premier Plan Wallonie Cyclable, 10 communes s'étaient ainsi lancées dans une telle démarche (*Mouvement Communal* n° 914 - janvier 2017).

Cela se traduit notamment dans des actions destinées à rendre les espaces publics plus favorables aux modes actifs, en créant des aménagements cyclables (pistes cyclables séparées, marquées, bandes cyclables suggérées, SUL (sens unique limité)), en aménageant les carrefours, en généralisant les zones apaisées (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes) dans des lieux clés de la vie locale, et en favorisant l'intermodalité avec les transports en commun, notamment par la création de places de stationnement vélo sécurisées et couvertes, en priorité à proximité des pôles d'échanges que sont les gares et les zones d'activités économiques (zoning, centre-ville).

La mise à disposition d'incitants financiers

Certaines communes proposent déjà une prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique ou d'un kit adaptable (permettant de transformer un vélo classique en vélo à assistance électrique) ; cette prime varie entre 50 et 250 €. C'est le cas des communes d'Amay, Braine-l'Alleud, Burdinne, Fernelmont, Genappe, Incourt, Jurbise, La Hulpe, Mont-Saint-Guibert, Villers-la-Ville, Waremme, Wasseiges et Wanze par exemple.

La commune peut également proposer des services vélos innovants, qui combinent la location de vélos classiques et de VAE à des tarifs réduits pour les abonnés des transports publics, ou bien mettre en place un système de location de batterie à l'intention des possesseurs de VAE, en complément de l'achat d'un vélo, de manière à pallier l'obsolescence rapide des batteries et leur coût.

Il est à noter que si la location de vélos classiques en libre-service est à présent bien connue et présente dans plusieurs villes belges, il existe à présent une expérience de location de vélos à assistance électrique partagés en free-floating, c'est-à-dire que ceux-ci ne sont pas liés à des stations fixes où les prendre et les déposer. Ils sont localisables au moyen d'une application smartphone : une fois localisé, le vélo peut être réservé durant 15 minutes, le temps pour l'utilisateur de le rejoindre. Le blocage/déblocage du vélo se fait également au moyen de l'application. Ce système n'existe pour l'instant qu'à Bruxelles et nécessite encore une évaluation pour être amélioré.

MICROMOBILITÉ

De manière encore marginale, nous sommes confrontés à un engouement pour d'autres outils de mobilité moins classiques que sont les trottinettes (électriques ou pas), les mono-roues, les gyropodes, les skateboards électriques et les hoverboards, devenus également des outils de déplacement domicile-travail qui ne sont pas à négliger. Ces nouveaux véhicules participent activement au concept d'intermodalité : légers, compacts, faciles à transporter, ils permettent aux usagers de réaliser les premiers et/ou derniers kilomètres de leur trajet domicile-travail, en les combinant avec un trajet en voiture ou en transport en commun.

Les règles applicables à ces nouveaux « engins de déplacement motorisés » dépendent de la vitesse de l'engin :

- lorsque l'usager ne dépasse pas la vitesse d'un piéton, c'est-à-dire 6 km/h, il peut se déplacer sur le trottoir ou dans un piétonnier, et est soumis aux mêmes règles que les piétons.
- dès que l'usager fait plus de 6 km/h, le code de la route belge l'assimile à un cycliste : il doit alors rouler sur la piste cyclable ou, à défaut, rouler à droite sur la chaussée, sur les accotements de plain-pied ou sur les emplacements de stationnement.

NB : A Bruxelles, des trottinettes électriques sont également disponibles en free-floating.

La communication pour favoriser les modes actifs

Pour stimuler la pratique du vélo à assistance électrique, comme du vélo classique, les efforts réalisés autour des infrastructures ou des incitants financiers doivent s'accompagner d'actions de communication, qui viseront à soutenir les cyclistes convaincus, motiver les cyclistes hésitants et convaincre les cyclistes potentiels : promotion grand public (affichage, événements, festivités…), sensibilisation de groupes cibles (entreprises, écoles, commerçants…), promotion des actions des partenaires (Pro-Vélo, SPW…) dans les supports communaux (Bulletin communal, site internet), par des formations, etc.

> « Les prochaines inscriptions ont lieu du 1er au 31 mars, sur le site jetestelelectrique.be »

En outre, si le développement durable est un argument indéniable pour sensibiliser la population à la pratique du vélo, il est important de réaliser que les atouts du vélo qui pèsent dans la balance sont autant, sinon plus, sa rapidité, sa simplicité et son faible coût, que l'environnement ou le réchauffement climatique.

L'action « Je teste l'électrique »

Dans sa Déclaration de Politique régionale, le Gouvernement wallon a insisté sur sa volonté de développer un système de mobilité global durable permettant l'accessibilité aux biens, aux services et au travail pour tous, en veillant à consentir des efforts pour viser un transfert modal, notamment en augmentant la prise en compte plus systématique des modes dits doux dans la sécurisation des infrastructures.

Le Plan Wallonie Cyclable 2.0 (*Mouvement Communal* n° 914 - janvier 2017) a pour objectif de valoriser le potentiel de la pratique du vélo en Wallonie et de développer les chaînons cyclables manquants et les infrastructures d'accueil, l'usage du vélo à assistance électrique et l'accompagnement et la sensibilisation des écoles et des entreprises au sens large.

Bilan communiqué par le Cabinet du Ministre Carlo Di Antonio après la première année du projet, en quelques chiffres :

- Par période de test, on remarque qu'entre **20** et **30 %** des candidats sont des personnes âgées de plus de 60 ans ;
- La répartition homme-femme est à peu près équilibrée : **60 %** d'hommes pour **40 %** de femmes ;
- Les vélos empruntés sont utilisés en moyenne 2 à 3 fois par semaine, plus souvent pour des trajets privés (des achats, des loisirs, du sport ou des activités en famille) même si beaucoup de personnes testent les vélos sur leur trajet du domicile vers leur lieu de travail ;
- Les provinces du Hainaut et de Liège totalisent le plus de test de vélos à assistance électrique, ce qui s'explique par le fait que ces provinces ont une vingtaine de vélocistes participants à l'opération (contrairement aux autres provinces qui, elles, en ont seulement une dizaine) ;
- Près de 70 % des candidats ayant répondu à l'évaluation sont très satisfaits de l'action « Je teste l'électrique » ;
- Enfin, 12 % des répondants de l'évaluation ont acheté un vélo à assistance électrique suite à leur participation à l'action de test, et 40 % d'entre eux envisagent cet achat dans un futur proche.

Depuis mars 2017, le Ministre Carlo Di Antonio a lancé plusieurs appels à tester le vélo à assistance électrique, afin d'encourager l'usage et l'acquisition d'un vélo à assistance électrique et de permettre de lever certains freins liés par exemple à l'effort physique.

L'objectif est de réconcilier les Wallons avec la pratique du vélo au quotidien et leur permettre de réaliser un test de vélo à assistance électrique dans de bonnes conditions. Chaque citoyen de Wallonie peut participer une fois à ce test d'une durée de 15 jours.

Les retours de cette opération sont très positifs : le prix d'achat d'un VAE étant particulièrement élevé, il est souvent difficile de débourser une somme si importante sans avoir pu tester le vélo préalablement. Actuellement, près de 2 500 personnes ont déjà pu se remettre en selle avec « Je teste l'électrique ».

Les inscriptions au projet se font via le formulaire en ligne : jetestelelectrique.be ou dans un des Espaces Wallonie répartis dans chaque province de la région.

Les inscriptions ont lieu tous les trois mois, une neuvième période de prêt (mai, juin, juillet 2019) sera ouverte du 1er au 31 mars 2019. Une fois inscrits, les candidats sont orientés vers un des vélocistes de leur choix afin de finaliser les conditions de prêt.

POUR EN SAVOIR PLUS :

Portail de la mobilité en Wallonie :

- Question de CeM n° 6 : « Vélo électrique. Que dit la réglementation ? »
- Cémathèque n° 46 : « Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques »
- Cémathèque n° 37 : « Élaborer un Plan Commune cyclable : comment ? »