

# Le vélo à assistance électrique : un nouveau mode de transport métropolitain



PANEL (6-t) - Les usagers du vélo à assistance électrique -

- février 2015 -

## Résultats d'une enquête européenne auprès de 400 usagers du vélo à assistance électrique

L'usage du **vélo à assistance électrique (VAE)** est en croissance rapide dans de nombreux pays. En Europe, 854 000 VAE ont été vendus en 2012, contre 98 000 en 2006. En France, le VAE est de moins en moins confidentiel, avec 56 000 exemplaires vendus en 2013, soit 22 % de plus qu'en 2012, mais il reste largement moins répandu qu'en Allemagne et aux Pays-Bas, qui représentent à eux seuls les deux tiers du marché européen<sup>1</sup>.

Malgré l'essor du VAE, peu de données sont disponibles sur ses usagers, ses usages et ses effets sur la mobilité individuelle. 6t-bureau de recherche a mené **un sondage auprès de 400 usagers du VAE en Europe** au printemps 2014. 100 usagers ont été interrogés dans chacun des quatre pays suivants : **France, Espagne, Pays-Bas et Royaume-Uni**.

### QU'EST-CE QU'UN VAE ?

**Le moteur électrique d'un VAE facilite le pédalage mais il ne s'y substitue pas.** D'après la réglementation européenne (directive 2002/24/CE), un VAE est un vélo doté d'un moteur électrique :

- qui n'est actif que lorsque l'utilisateur pédale ;
- qui s'arrête dès lors que le vélo atteint les 25 km/h ;
- dont la puissance est inférieure à 250W.

Si ces conditions sont réunies, le véhicule est soumis à la même réglementation qu'un vélo mécanique : la détention d'un permis, la souscription à une assurance, le port du casque ne sont pas obligatoires et l'utilisateur peut emprunter les pistes cyclables.

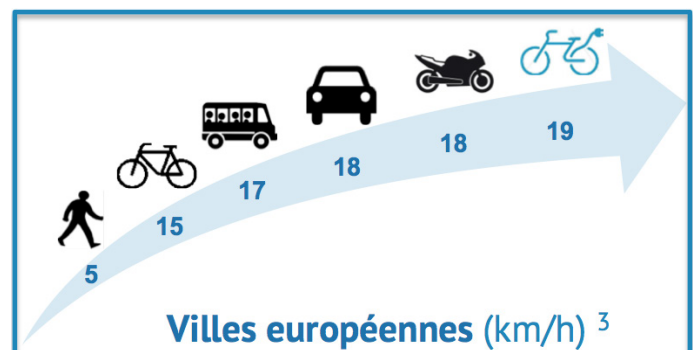
### Plus loin, plus vite, moins cher que la voiture personnelle

La principale motivation des usagers français, espagnols et britanniques pour utiliser un VAE est que celui-ci leur revient **moins cher qu'une voiture personnelle**. Les Néerlandais, plus âgés, choisissent avant tout le VAE car ils le considèrent mieux adapté à leurs besoins qu'un vélo mécanique.

Le VAE est adapté à un usage fréquent, quel que soit le pays : 45 % des usagers disent **l'utiliser tous les jours ou presque**. Il est surtout utilisé pour des trajets domicile-travail.

Le VAE permet de réaliser **des déplacements de 9 km en moyenne**, plus longs que ceux réalisés en voiture en milieu urbain : par exemple, la portée des déplacements en voiture en Île-de-France est de 6 km<sup>2</sup>.

Avec une vitesse moyenne de 19 km/h, le VAE est certainement **le mode le plus rapide dans les zones urbaines sujettes à la congestion automobile**.



1. COLIBI / COLIPED, *European Bicycle Market 2013 edition - Industry and Market Profil (2012 Statistics)*, 2013 ; Bike Europe (bike-eu.com), *French E-bike sales continue to Flourish*, 24/08/2014  
2. EGT 2010 - STIF-OMNIL-DRIEA  
3. Sources: Ville de Copenhague (vélo), Ville de Berlin (transports en commun), Transport for London (voiture), EGT 2010 (deux-roues motorisé)

## Un mode qui amène ses usagers à moins utiliser la voiture

Si le VAE ne conduit que rarement ses usagers à se séparer de leur voiture, il leur permet souvent de moins l'utiliser. 49 % des usagers déclarent qu'ils utilisent moins leur voiture depuis qu'ils ont adopté le VAE, contre seulement 17% qui déclarent l'utiliser davantage.

### Depuis qu'ils utilisent le VAE :

**49%**

des usagers utilisent **moins la voiture**



**17%**

des usagers utilisent **plus la voiture**

**42%**

des usagers utilisent **moins le vélo mécanique**



**29%**

des usagers utilisent **plus le vélo mécanique**

### Un défi majeur : protéger les VAE contre le vol

Le VAE possède de nombreuses qualités, mais il doit faire face à un obstacle majeur, surtout en milieu urbain : le risque de dégradation et de vol. Ainsi, 13 % des usagers déclarent s'être déjà fait voler un VAE et 10 % que leur VAE a déjà subi des dégradations. Une solution pour protéger les VAE du vol est l'implantation d'espaces de stationnement sécurisés.



Consignes automatiques pour vélos à la gare d'Utrecht (Pays-Bas)

## Un mode qui n'est pas réservé aux personnes âgées

**Le VAE n'est pas réservé aux personnes âgées :** l'âge moyen des usagers est de 40 ans. Les usagers les plus jeunes sont les Espagnols, avec un âge moyen de 33 ans, tandis que les plus âgés sont les Néerlandais, avec 48 ans d'âge moyen.

**Deux tiers des usagers du VAE sont des actifs employés.**

Les usagers du VAE habitent en majorité en milieu urbain, avec de fortes différences selon les pays.

48 % des usagers néerlandais déclarent habiter en

zone rurale, tandis que 84 % des usagers espagnols déclarent habiter en zone urbaine.

Si une majorité d'usagers habitent en ville, ils n'habitent pas tous dans un centre urbain : seuls 43 % déclarent habiter dans la ville-centre d'une agglomération urbaine.

## Un mode préféré à la voiture et aux transports en commun

Les usagers ont une très bonne opinion du VAE : les trois adjectifs les plus cités pour le qualifier sont « pratique », « bon marché » et « sain ».

Ils ont une image mitigée des transports en commun, mais une image positive de la voiture et du vélo mécanique, ce qui témoigne de leur préférence pour les modes de transport individuels.

**Un travail typologique révèle que les usagers du VAE sont avant tout des « multimodaux »** qui ont tendance à choisir pour chacun de leurs trajets le mode le moins cher et/ou le plus rapide, ou des urbains qui apprécient l'automobile mais sont contraints d'utiliser d'autres modes de transport en raison de conditions de circulation et de stationnement difficiles dans leur agglomération de résidence.

1. INSEE, RP 2013.

## Présentation du rapport complet

Le rapport d'étude complet propose des données précises et des analyses détaillées (notamment par pays) sur des enjeux essentiels à la compréhension du VAE :

- **Le "produit" VAE** : quels sont les types de VAE que les usagers achètent ? Combien sont-ils prêts à dépenser pour cela ?
- **Les facteurs d'adoption du VAE** : comment découvre-t-on ce mode, quelles sont les événements et les motivations qui poussent les usagers à adopter ce mode ?
- **Les usages du VAE** : pour quels motifs de déplacement l'utilise-t-on ? Quelle est la portée et la vitesse des déplacements en VAE ?
- **Les impacts du VAE sur la mobilité individuelle** : quels sont les modes de transport auxquels il se substitue ? Le VAE a-t-il un impact sur l'équipement en véhicules des ménages ? Les conduit-il à davantage utiliser certains autres modes de transport ?
- **Les obstacles et leviers à la pratique du VAE** : quels sont les obstacles principaux à la pratique et au développement du VAE ? Comment les usagers font-ils pour y remédier ? Quelles sont les politiques en faveur du VAE qu'ils plébiscitent ?
- **Le profil des usagers** : quel est leur profil socioéconomique (âge, sexe, CSP, revenu...) ? Où habitent-ils ? Quel est leur rapport aux différents modes de transport ? A quel type d'usagers appartiennent-ils d'après leurs attentes et leurs pratiques ?



**Les résultats de cette étude sont un véritable appui pour :**

- **développer des produits et des services à la mobilité en adéquation avec les attentes des usagers du VAE ;**
- **mettre en place des politiques visant à encourager l'usage du VAE, en articulation avec le développement d'autres solutions alternatives à la voiture particulière.**

**Le rapport complet sera disponible gratuitement fin février 2015**

+  
infos

**Nicolas Louvet**  
6t-bureau de recherche  
01 53 09 26 36  
info@6t.fr  
@6tRecherche



Cette recherche a été réalisée par 6t, un bureau de recherche spécialisé dans les domaines de la mobilité et de l'urbanisme.

