

Vélo électrique : ça pédale

Forts de leur assistance électrique, les e-vélos commencent à présenter un certain attrait pour les résidents. Ils n'hésitent plus à investir dans un deux-roues pour aller au travail ou pour leurs loisirs.

De notre journaliste
Jeremy Zabatta

Dans les années à venir, notre mobilité devra changer afin de ne pas vivre dans un pays sclérosé par les embouteillages.

L'État l'a bien compris en investissant massivement dans des alternatives à la voiture. Si la gratuité des transports en commun a fait grand bruit, le gouvernement est également en train d'investir dans les pistes cyclables du pays avec de nombreux projets. Parmi

eux, une voie express dédiée aux vélos entre Esch-sur-Alzette et Luxembourg ou encore l'extension des voies cyclables, qui passeront de 600 à 900 kilomètres dans les prochaines années, sans oublier la réfection et l'entretien des pistes existantes.

2 200 euros pour un bon vélo électrique

Là aussi, tout comme pour le tram ou la mise en œuvre de la gratuité des transports en commun, mettre en place un réseau de pistes cyclables fiable a un coût. Depuis 2013, l'État a dépensé 35,8 millions d'euros pour des pistes et des projets cyclables. Et selon les projections du ministère de la Mobilité, 83,3 mil-

lions d'euros seront investis jusqu'en 2023.

L'État se donne donc du mal pour les cyclistes. Dès lors, ne serait-il pas temps de se mettre au vélo afin d'être prêt pour les prochaines années?

En premier lieu, il faut rappeler que le vélo n'a pas vocation à remplacer complètement la voiture. Favoriser ce mode de déplacement permet d'ajouter un rouage à la fameuse chaîne de mobilité de demain qui s'articulera autour de plusieurs moyens de transport, de la voiture au bus en passant par le train, le vélo et la trottinette.

De plus, avec les progrès technologiques et l'émergence du vélo électrique, pédaler n'est plus réservé aux sportifs.

Mais là encore, comme lorsqu'il s'agit de choisir une voiture, il existe un large choix de vélos électriques avec des caractéristiques techniques différentes. Mais surtout des prix qui vont du simple au double.

«Ces dernières années, nous avons pu constater une augmentation des ventes de vélos électriques. L'année dernière, dans notre seul magasin, nous avons vendu environ 250 à 260 vélos électriques, contre 200 en 2017», assure le gérant du Velocenter Goedert à Hollerich, Frédéric Biltgen. Ce dernier explique qu'il a plusieurs types de vélos électriques entre le vélo de ville, le vélo mixte, le VTT ou encore le vélo design. «Pour un bon vélo électrique de ville, avec une batterie de 500 watts pour une autonomie de 60 à 70 kilomètres environ, il faut compter 2 200 euros», assure le gérant. Il souligne qu'il «existe des modèles beaucoup plus onéreux allant jusqu'à 8 000 euros, mais tout dépend des besoins et il n'est pas nécessaire d'avoir un tel matériel pour un vélo de

ville. C'est un peu comme une voiture. En ville, une voiture urbaine sera plus à l'aise que les véhicules les plus puissants. Avec le vélo électrique, c'est la même chose.» D'ailleurs, Frédéric Biltgen propose souvent aux clients voulant passer à l'électrique de tester un vélo une journée pour se faire leur propre opinion.

Une clientèle plus âgée

Pour être complet, il existe également des vélos électriques bien plus abordables, entre 500 et 700 euros. Mais leur qualité et leurs performances sont tout autres, même s'ils peuvent suffire à certains utilisateurs.

Évidemment, plus de 2 000 euros pour un vélo, c'est un budget conséquent. Il faut ajouter un casque et quelques habits et peut-être prévoir un emplacement couvert pour que le vélo s'abîme moins avec le temps.

Pour les plus sportifs, il y a le VTT électrique. Compter de 2 500 euros à plus de 8 000 euros là aussi. «Ce sont des vélos pour les plus sportifs, nous ne sommes plus dans le simple vélo de loisir ou pour aller travailler», explique Frédéric Biltgen. Enfin, il y a les vélos électriques plus design, avec un style plus modard. «Là c'est clairement pour le style. On n'est pas dans l'efficacité au quotidien ou la performance sportive», sourit le gérant, qui avoue en vendre assez peu.

Au niveau de la clientèle, il semble que ce sont les plus de 50 ans ou encore les 35-40 ans qui optent le plus facilement pour la pédale électrique. «Je ne sais pas si l'on peut en tirer des conclusions, mais je pense que les plus jeunes n'ont peut-être pas ce budget, et puis ils profitent encore de la voiture. Après, il y a des personnes vieillissantes déjà adeptes du vélo qui passent à l'électrique. Il y a des personnes qui l'utilisent pour les

sorties en famille, pour le loisir, et d'autres pour se rendre au travail. D'ailleurs, on collabore avec des entreprises qui achètent des vélos électriques pour leurs salariés», explique le gérant du magasin à Hollerich.

Le vélo électrique se démocratise dans la capitale. Même si l'on est encore loin des niveaux d'utilisation des Néerlandais ou des Scandinaves, on peut facilement s'apercevoir que vélos et trottinettes pullulent dans les rues. Et avec le temps, on peut espérer trouver des axes de plus en plus réservés aux deux-roues électriques.

LE CHIFFRE

0,348

Avec 900 kilomètres de pistes cyclables prévus dans un horizon proche – contre 600 km de pistes actuellement –, le Luxembourg n'aura finalement rien à envier à ses voisins.

En comparaison, si la France possède 15 120 kilomètres de pistes cyclables sur l'ensemble de son territoire (643 801 km²), cela donne un ratio de 0,023 km de pistes dédiées aux vélos pour un kilomètre carré. Suivant le même calcul – pour pouvoir comparer –, le Luxembourg possède 0,348 km de pistes pour un kilomètre carré. Du côté de nos voisins belges, toujours en suivant le même raisonnement, la Belgique possède 0,037 km de pistes pour un kilomètre carré. Du côté allemand, les cyclistes ne sont pas gâtés avec seulement 0,007 kilomètre de pistes pour un kilomètre carré.

Par contre, les Pays-Bas sont largement devant avec 0,602 kilomètre de pistes pour un kilomètre carré, soit 25 000 kilomètres dédiés aux vélos pour un territoire de 41 543 km².



Frédéric Biltgen, le gérant de Velocenter Goedert à Hollerich rappelle qu'avec un électrique, il faut tout de même pédaler.

L'impression de gêner

Traverser la capitale à vélo peut être un plaisir, mais peut s'avérer désagréable sur certaines portions.

Pour Vincent Hein, économiste au sein de la fondation Idéa, utiliser un vélo électrique fait désormais partie de sa routine pour se rendre au travail. «À la belle saison, je vais de la gare de Luxembourg à la Chambre de commerce, aller-retour, trois fois par semaine avec les vélos en libre-service. En hiver, en fonction du temps, c'est plutôt une fois par semaine», explique l'économiste.

Pas spécialement cycliste dans l'âme, Vincent Hein avoue que «c'est l'existence de l'offre de vélos en libre-service qui a créé le besoin pour parcourir les 5 kilomètres séparant la gare du Kirchberg».

Ainsi, il fait partie des 2 % de salariés qui utilisent déjà le vélo pour faire des trajets domicile-travail au Luxembourg, tout comme une de ses collègues. Sur les cinq économistes du think tank, deux pratiquent régulièrement ce que l'on appelle le «vélotaf». D'ailleurs, le gouvernement a l'ambition de voir ce chiffre de 2 % grimper à 10 % dans un avenir proche pour les trajets domicile-travail de moins de 5 kilomètres.

Pour cela, il faudra tout de même adapter la cohabitation entre les différents usagers de l'espace urbain. «Après le pont rouge, les cyclistes passent par le parc pour se diriger

les cyclistes que les piétons ne sont pas à l'aise. Si on parle de cohabitation entre les vélos et les voitures, il faut également réfléchir à la cohabitation entre les vélos et les piétons», souligne le vélotaffeur.

Car si le Kirchberg, qui a connu une récente rénovation, dispose de pistes cyclables dédiées et sécurisées, ce n'est pas le cas entre le pont rouge et le pont Adolphe. Au-delà, avec le chantier du tram, c'est encore plus compliqué à vélo. «Je sais qu'au début il y a eu des ratés avec le chantier du tram, mais la Ville de Luxembourg a rapidement réagi. Mais ça reste toujours un peu compliqué vers la gare. J'espère qu'ils vont profiter des travaux du tram pour y intégrer une piste pour les cyclistes», espère Vincent Heinen.

Idem pour Rebecca, qui relie régulièrement Bonnevoie au Kirchberg à vélo. «J'alterne entre la trottinette et les Vel'oh! de la Ville. C'est vrai qu'au Kirchberg, c'est un vrai plaisir. En ville, c'est plus rock'n'roll si on met de côté la passerelle du pont Adolphe qui est superbe. Après, j'ai l'impression que les automobilistes sont assez patients et pas agressifs avec les vélos. Ce qui fait le plus peur, c'est quand on doit partager la route avec un bus à

ÉDITORIAL

de notre journaliste

Jeremy Zabatta

jzabatta@lequotidien.lu



Des cyclistes à récompenser

La mobilité, défi crucial pour le Luxembourg, est un sujet complexe. En prenant uniquement la mobilité douce et en se focalisant sur le vélo, on s'aperçoit vite de la complexité du problème.

Mettre des vélos dans l'espace urbain, cela signifie louer des vélos en libre-service à un prix très bas pour ne pas créer une utilisation à deux vitesses. Il faut encore penser à rénover et revoir l'espace urbain car faire cohabiter les voitures, les bus, les vélos et les piétons sur un même espace n'est pas chose aisée. Il faut aussi retoucher le cadre législatif pour encadrer l'utilisation du vélo, mais également pour protéger les cyclistes. Sans oublier de faire entrer dans les mentalités les bons réflexes pour assurer cette cohabitation.

La mobilité de demain, c'est jongler entre les trains, les bus, les vélos, les trottinettes et les voitures pour se rendre d'un point A à un point B tout en évitant de se retrouver dans

trique, une des stratégies est de rendre compliquée la mobilité d'hier, celle du «tout voiture». Pour cela, on supprime des parkings, on ajoute des taxes et des contraintes sur la voiture. Évidemment, ça ne plaît pas à tout le monde.

Et si on prenait le problème autrement? Si au lieu de pénaliser et taxer les pollueurs, on récompensait ceux qui font des efforts pour ne plus polluer?

Car pédaler, c'est bien gentil et écolo. Mais est-ce que les courageux qui enfourchent leur vélo presque tous les jours sont récompensés? Non. Pourtant, ils contribuent à la fluidité des réseaux routiers ou, du moins, n'encombrent plus ces mêmes réseaux déjà saturés coûtant des milliards à l'économie du pays. Et comme ils pédalent, donc font du sport, on peut aussi penser qu'ils coûtent moins cher à la CNS.

Alors pourquoi les cyclistes ne seraient-ils pas récompensés? Les entreprises pourraient inciter financièrement les salariés cyclistes et les conducteurs de trottinettes. Tout comme