



Le 8 mars 2017

Le Ministère de l'Environnement vient d'annoncer la création d'un dispositif visant à favoriser l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE), grâce à un bonus de 20 % du prix d'achat dans la limite de 200 euros. Ce nouveau dispositif va permettre la montée en gamme des VAE, ce dont L'Heureux Cyclage se réjouit. Mais il demande à être généralisé à l'ensemble des vélos, véhicules peu polluants par excellence. Il réactive également un questionnement relatif au cycle de vie des batteries, élément central des VAE, dont la production et le recyclage restent très peu documentés.

Comme les sept organisations¹ qui ont applaudi la création de ce dispositif, L'Heureux Cyclage y voit un progrès dans la prise en compte du vélo comme mode de déplacement à part entière. Le VAE permet en effet la diminution de l'usage de la voiture, ce qui induit un impact positif sur l'environnement, la santé et l'accidentalité.

Pensée dans le but d'avantager la « mobilité électrique », cette aide nationale va conduire à l'augmentation de l'achat de vélos à assistance électrique. Mais cette augmentation est à relativiser : une enquête de l'Ademe² sur les aides à l'achat de VAE mises en place par des collectivités montre que dans 70% des cas, les bénéficiaires auraient tout de même acheté un VAE, avec ou sans aide. Celle-ci permet surtout l'acquisition d'un vélo plus cher, et favorise l'achat chez un vélociste spécialisé. La bonne nouvelle est donc plutôt du côté de la qualité et du conseil.

D'autre part, le VAE reste une niche destinée principalement aux catégories socio-professionnelles supérieures et aux retraités (68 % des acheteurs). L'Heureux Cyclage souhaite que l'usage du vélo *dans son ensemble* soit soutenu, car c'est la diversité des vélos qui permet de répondre aux besoins des usagers, et c'est la prise en compte d'une intermodalité intégrale et cohérente de tous les modes de transports qui fera la réussite de la généralisation de son usage. Certaines villes comme Bordeaux ou Nantes l'ont compris et proposent une aide à l'achat de vélos classiques, vélos pliants, vélo-cargos, remorques enfants, tricycles adaptés aux personnes à mobilité réduite.

Cette aide à l'achat est un coup de pouce symbolique car le véritable frein au développement du vélo est bien souvent, non pas lié à son coût, mais à son usage. Malgré des progrès dans de nombreuses villes, le cycliste continue à faire face à la difficile

1 FUB, *Un bonus de 200 € pour les vélos à assistance électrique, un bon début!*, 20 février 2017

2 Ademe, *Étude d'évaluation sur les services vélo, Enquête sur les aides à l'achat de vélos à assistance électrique*, 2016

cohabitation avec les voitures, à un partage défavorable de l'espace public, à la discontinuité voire l'absence des infrastructures et à une prise en compte réduite en terme d'intermodalité.

Par ailleurs, l'augmentation du nombre de VAE aura pour corollaire le recours à l'utilisation de batteries et de composants électroniques utilisant des matières non renouvelables, en particulier le lithium³. Parce que le réemploi et le recyclage font partie des préoccupations majeures de L'Heureux Cyclage, auxquelles les ateliers vélos répondent de manière concrète à travers la réutilisation de vélos et de pièces destinées à être jetées, la question des batteries au lithium des vélos doit faire d'urgence l'objet d'études sérieuses. En effet une batterie au lithium pose deux problèmes majeurs :

- son **exploitation** qui entraîne pollution et problématiques sociales. Selon les Amis de la Terre⁴, "L'exploration du lithium a des conséquences écologiques et sociales importantes sur les lieux d'extraction, en particulier à cause de la pollution et de l'épuisement des ressources en eau. La transformation du lithium nécessite en outre des produits chimiques toxiques. "
- son **recyclage**, qui aujourd'hui nécessite des procédés chimiques complexes et coûteux, et dont la collecte reste limitée. Selon l'Ademe⁵, « les investissements nécessaires pour la mise en place de procédés innovants capables de répondre aux attentes de la réglementation en termes de rendement de recyclage et aux besoins des clients sont tels que le coût de recyclage est supérieur à la valeur en métal intrinsèque à la batterie ».

La durée de vie d'une batterie de VAE est de 2 à 5 ans, quand les pièces d'un vélo classique ont une durée de vie supérieure 10 ans. Encore trop souvent, la mort d'une batterie signifie la mort d'un VAE. La montée en gamme espérée des VAE donne espoir à ce que les batteries soient de meilleure qualité, à défaut d'être mieux recyclées.

Chaque année les ateliers vélos participatifs et solidaires contribuent à prolonger la vie de milliers de vélos de toutes époques et de tous genres. L'arrivée des VAE pose de nouvelles questions quant à la réparation par tout un chacun. L'Heureux Cyclage espère que cette mesure sera un premier pas vers la montée en gamme de tous les vélos utilitaires, et qu'elle ne se fera pas au détriment de la démarche promue par le Grenelle de l'Environnement : Réduire, Réemployer, Recycler. L'Heureux Cyclage continuera à privilégier des vélos robustes, adaptés aux différents usages, accessibles financièrement, et simples à entretenir et à réparer. Il fera tout son possible pour y inclure le VAE.

3 Le décret exclut les VAE utilisant une batterie au plomb

4 Les Amis de la Terre, *Lithium : nécessité et urgence d'introduire de nouveaux processus de collecte et de recyclage*, 2013

5 Ademe, *Rapport annuel du registre piles et accumulateurs : données 2015, 2016*