

**Zeitschrift:** Générations  
**Herausgeber:** Générations, société coopérative, sans but lucratif  
**Band:** - (2017)  
**Heft:** 90

**Artikel:** Mobilité : ils roulent tous pour les vélos électriques  
**Autor:** Rein, Frédéric  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-830342>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# droit&argent

## MOBILITÉ

### Ils roulent tous pour les vélos électriques

**ARGENT**

Et pourquoi pas investir dans le vin?

56

**PRO SENECTUTE**

Reportage à L'Oasis, foyer de jour genevois.

58

**IMMOBILIER**

Un notaire plutôt qu'un avocat.

61

**MULTIMÉDIA**

Mode d'emploi pour se créer une adresse de messagerie.

64

En 2016, près de 75 000 e-bikes neufs ont été vendus, soit 14 % de plus que l'année précédente. Et les seniors sont fans de cette assistance au pédalage.



A la descente, on peut débrancher l'assistance électrique qui a rendu plus agréable la montée!

Ce n'est pas seulement parce qu'ils ont une assistance électrique que les e-bikes rattrapent progressivement le retard (historique) qu'ils ont pris sur les vélos traditionnels. Les VAE, acronyme de vélo à assistance électrique, se sont placés dans la roue des cycles traditionnels grâce à un argument de poids: le plaisir. Ils sont plus confortables qu'un vélo classique, plus silencieux qu'un scooter, plus écologiques qu'une voi-

ture et plus faciles à faire avancer. «Les couples peuvent aussi plus facilement partir ensemble, la cadence de la personne la moins entraînée étant compensée par la machine», constate Vincent Ebner, patron des enseignes romandes Easycycle. On peut ainsi faire du sport à deux, mais au rythme de ses envies.

Les Suisses ne s'y sont pas trompés, puisqu'on estime, aujourd'hui, que plus d'un demi-million de ces petites

reines avec aide au pédalage circulent en Suisse. Et, en 2016, sur les quelque 325 000 vélos neufs vendus, 75 665 (+ 14 % par rapport à l'année précédente) étaient des vélos électriques — 78 % limités à 25 km/h, 22 % à 45 km/h. «Cela veut dire que l'assistance se coupe à ces vitesses, explique David Jubault, de Veloland, à Conthey (VS). Les 45 km/h coûtent plus cher, ont moins d'autonomie, nécessitent une plaque et la présence >>>

d'un rétroviseur. Ils sont souvent utilisés pour des déplacements professionnels.»

#### ATTENTION À L'ENTRÉE DE GAMME!

Ce mode de transport alternatif et urbain a un prix. «On trouve des vélos à 700 francs, mais ils sont généralement

de mauvaise qualité», poursuit David Jubault. Des propos corroborés par Vincent Ebner: «Il y a deux ans, nous avons essayé de vendre des vélos à moins de 2000 francs, mais ils avaient sans arrêt des problèmes.» Mieux vaut opter pour une monture dont le prix oscille entre 3000 et 4000

francs — quelques centaines de francs de plus pour un VTT, car les matériaux utilisés doivent être plus robustes. Une dépense initiale importante, mais qui peut être atténuée grâce aux subventions proposées dans certaines communes, particulièrement dans les cantons de Vaud et

## «En montée, il s'agit d'un véritable confort»

Pascal Veillon a été l'un des premiers Romands à chevaucher un vélo électrique en 1999. «Il ressemblait à un vélo militaire», se rappelle ce cycliste de toujours. Il y a trois ans, ce Lausannois s'est offert une nouvelle bécane, plus légère et pliable. «C'est très pratique quand on prend le bus ou le train, et, en plus, on ne doit pas payer de supplément.» Un vélo bridé à 25 km/h, cela me suffit dans la mesure où je ne suis pas très pressé. A plat et en descente, je ne fais pas appel à l'assistance électrique, que je n'enclenche qu'en montée. Il s'agit d'un véritable confort. D'une part, cela me permet de ménager mes articulations, d'autre part, c'est pratique quand je prends la charrette pour transporter mes petits-enfants.» Pascal Veillon, qui roule toute l'année, exception faite lorsqu'il y a trop de neige, y voit un autre avantage de taille: l'écologie. «Avec ma femme, nous sommes très soucieux de l'environnement. Nous avons donc déposé les plaques de notre voiture», explique ce pasteur à la retraite de 78 ans.



**PASCAL VEILLON**  
78 ANS,  
LAUSANNE (VD)

## «C'est ma manière de faire une activité physique»

Johanna Junod travaille à 100 % dans une entreprise internationale. Son emploi du temps est réglé comme du papier à musique. Le vélo électrique qu'elle a acquis il y a trois ans est une occasion rêvée de l'optimiser. «Je le prends presque chaque jours pour me rendre au travail, à Boudry, à cinq kilomètres de mon domicile, détaille cette mère de deux enfants, qui a cessé de faire du vélo classique à la naissance du second. Ce vélo, c'est d'abord un moyen de transport. Il représente ensuite une manière de faire une activité physique au grand air. Les jours où je le prends, je me sens moins fatiguée, le soir. Enfin, il y a une dimension écologique. En laissant ma voiture au garage, j'ai l'impression de contribuer, bien que modestement, au bien-être de la planète.» Pourquoi a-t-elle opté pour un vélo dont l'assistance monte jusqu'à 45 km/h? «Au début, hormis le trajet jusqu'à mon travail, je ne savais pas encore comment j'allais l'utiliser. J'ai préféré prendre celle-ci pour ne pas être, un jour, limitée.»



**JOHANNA JUNOD**  
56 ANS,  
BEVAIX (NE)

de Genève. Il existe aussi parfois l'option de l'emprunt en libre-service, comme à Gland (VD). Cela évite les frais liés au changement de batterie (entre 700 et 1000 francs la pièce). «On estime désormais que leur durée de vie varie entre quatre et cinq ans», note Vincent Ebner.

Mais, au fait, qui sont les adeptes de ces VAE? «La moyenne d'âge des personnes qui se mettent au vélo électrique est de 50 ans, détaillait dans *24 heures* Magali Dubois, porte-parole du Bureau de prévention des accidents. Ce sont souvent des pendulaires qui l'utilisent pour

se rendre au travail. Le problème, c'est qu'ils ont arrêté de faire du vélo classique depuis longtemps.» Conséquence: les accidents de la route impliquant des e-bikes se sont multipliés.

TEXTES: FRÉDÉRIC REIN  
PHOTOS: CORINNE CUENDET

## «Exceptionnel pour continuer de suivre les copains»

«Avec l'âge, les montées à vélo se font de plus en plus difficiles», avoue Jean-Pierre Laurance. Au point qu'il doit parfois se résoudre à pousser. Cet ophtalmologue à la retraite a beau entretenir son coup de pédale depuis dix-huit ans, quand il part avec son équipe faire du VTT, le doyen est désormais à la traîne. «L'autre fois, je suis arrivé une heure après tout le monde», explique ce Français naturalisé Suisse et installé en Valais, une fois à la retraite. Ce constat l'a poussé à acheter, l'an dernier, un VTT électrique. «Comme les copains ont bien dix ans de moins que moi, il s'agit, là, d'un moyen exceptionnel pour continuer de les suivre dans les parties les plus raides.» Jean-Pierre Laurance roule aussi régulièrement avec sa femme, plus jeune. «On part tous les deux sur nos vélos électriques, mais, avec elle, je n'utilise pas l'assistance.»



**JEAN-PIERRE LAURANCE**  
81 ANS, NENDAZ (VS)



**BÉATRICE DE WURSTEMBERGER**  
69 ANS, GENÈVE

## «Il faut être plus prudent qu'avec un vélo classique»

Il y a quinze ans, Béatrice de Wurstemberger devait se rendre sur son lieu de travail, au cœur de Genève, à six kilomètres. En voiture ou avec les transports publics, elle perdrait trop de temps, alors qu'au guidon d'un vélo traditionnel, elle devait affronter quelques montées éreintantes. Elle décide alors de s'offrir le «luxe d'une assistance électrique». Aujourd'hui à la retraite, la Genevoise continue d'utiliser régulièrement sa monture. «Au moins deux à trois fois par semaine. Pour aller au centre faire des courses ou me rendre chez l'une de mes filles, où je garde mes petits-enfants. Le vélo a toujours fait partie des moyens de transport que j'utilise.» Avec ce cycle de nouvelle génération, elle a donc gagné en confort et en vitesse. Rouler dans une grande ville, n'est-ce tout de même pas un peu dangereux? «Mon assistance électrique est bridée à 25 km/h, mais cela va déjà très vite. Il faut donc se montrer particulièrement prudente lorsqu'on se déplace. D'autant que les routes, cyclables ou non, ne sont pas toujours très plates, pas plus que les nombreuses bouches d'égouts. Je n'ai jamais eu d'accident, mais, je suis très à cheval sur les règles de la route.»