

Le vélo à assistance électrique, oui, mais pourquoi faire ?

Publié le jeudi 7 juin 2018 à 18:58 | Mis à jour le 08/06/2018 à 12:23

En ville, sur route ou à VTT, le vélo à assistance électrique (VAE) trouve sa place dans l'univers du cyclisme. Il en existe différents types mais l'essentiel est surtout de préserver une pratique proprement cycliste.



Derrière l'appellation de VAE, il y a différentes sortes de vélo, et surtout différents motifs et usages possibles. Dans tous les cas, en ville, sur route ou à VTT, l'assistance électrique doit viser à préserver une pratique proprement cycliste, et non pas la dénaturer.

Le vélo à assistance électrique (VAE) défraie la chronique pour différentes raisons. D'abord, il est en plein essor, au point qu'on estime qu'il sauve le marché du vélo qui traverse une période difficile.

Il renouvelle aussi, assez profondément dans certains cas, toutes les pratiques cyclistes.

Car la révolution VAE concerne potentiellement tous les pédaleurs. Qu'on parle d'une pratique quotidienne du vélo urbain, de cyclisme sur route ou de VTT, il existe désormais une offre VAE correspondante.

Mais de quoi parle-t-on au juste ?

Il faut bien comprendre que le moteur électrique est une assistance : il se déclenche à partir d'une certaine intensité de pédalage _ c'est donc l'effort musculaire qui sert d'étincelle _ et il se coupe à partir d'une certaine vitesse, prédéterminée.

Une norme européenne permet de distinguer deux catégories, qu'on peut appeler « e-bikes » et « speed-bikes ». La première catégorie est limitée à 25km/h (vitesse au-delà de laquelle l'assistance se coupe, tout surcroît de vitesse étant à charge du pédaleur) et 250 Watts : on parle bel et bien de vélos. Mais il existe une seconde catégorie d'engins nettement plus rapides, la coupure n'intervenant qu'à 45km/h, mais qui sur le plan légal sont assimilés à des cyclomoteurs (dans ce cas, ils doivent être immatriculés, assurés et requièrent formellement le port du casque etc.)

L'emplacement du moteur (et son principe de fonctionnement) varie : on trouve des moteurs intégrés au moyeu arrière (qui ont l'inconvénient de trop délester la roue avant, compromettant ainsi la stabilité du vélo), et au moyeu avant. Mais les moteurs pédaliers sont les plus efficaces en termes de performance.

Quant à la batterie au lithium, elle s'impose, plus puissante et d'autonomie supérieure (les batteries au plomb seront destinées aux usagers urbains occasionnels). Évidemment, c'est une hérésie que de la placer sur le porte-bagage : ses trois ou quatre kilos sur la roue arrière sont un handicap et déstabilisent le vélo. Elle sera intégrée, comme toute masse importante, le plus près possible du sol pour abaisser le centre de gravité, et à juste distance entre les axes de roues. Voilà pourquoi le tube transversal du vélo est l'emplacement le plus logique.



Le vélo à assistance électrique. (StéphaneCande/Lapierre)

Pour qui ou pour quel usage ?

À chacun son VAE ! Dans un usage quotidien, de type « vélotaf », l'intérêt du VAE est évident : il s'agit de ne pas arriver suant à ses rendez-vous, de ne pas s'épuiser sur un parcours un peu long ou accidenté, dans le souci de sa santé et de l'environnement.

Concernant le cycliste sur route, une fois débarrassé de toute culpabilité, on comprendra que l'assistance électrique peut aider, par exemple, à rouler avec plus fort que soi. On prend un peu d'âge, vient un moment où le corps s'essouffle un peu, mais on veut pouvoir continuer à rouler avec le même groupe, alors on passe au VAE. Mais attention, il ne s'agit aucunement de renoncer à sa pratique sportive. D'ailleurs, les fabricants ne s'y trompent pas. Le VAE peut aussi ressouder les couples, et permettre d'accompagner son conjoint ou sa conjointe d'un meilleur niveau que soi.

Enfin, le VTTAE est en pleine explosion, mais pose quelques questions délicates. Car on pourrait aussi bien se trouver à l'aube d'une nouvelle ère (en enduro, ou en XC, l'assistance électrique est la promesse d'aller plus loin, plus haut, plus longtemps) mais il faut le préserver de toute confusion avec un sport mécanique. Faute de quoi - les Vététistes n'étant déjà que "tolérés" par l'ONF (Office National des Forêts) - c'est

l'interdiction pure et simple de circuler sur les sentiers naturels.

Le fait que l'organisation du premier Championnat de France fût disputé entre FFC (qui l'a finalement emporté) et FFM (Fédération Française de Motocyclisme) est symptomatique : il est urgent de faire reconnaître le VTTAE comme un sport nature à part entière. Car d'une façon plus générale, qu'il s'agisse de parcours urbains ou routiers, ou encore de petits sentiers de campagne, il ne faudrait pas que le VAE joue le rôle autrefois tenu par la mobylette qui, en France, a purement et simplement tué la pratique du vélo au quotidien.

O. Haralambon