

# Le vélo « bio » a encore de beaux jours devant lui !

Les vélos électriques dominent les ventes. Fin observateur du marché du vélo, Martin Platter est convaincu que les vélos sans moteur survivront.

**L'actuel développement des réseaux cyclables aide-t-il le secteur du vélo à inciter davantage de personnes à enfourcher leur vélo ?**

Il faut l'espérer – tout en restant réaliste. La majorité des gens sont paresseux et craintifs. C'est pourquoi la voiture est largement supérieure au vélo à cet égard. Pour que leur attitude change, il faut des raisons convaincantes. Des infrastructures cyclables de qualité et surtout sûres en sont une.

**Près d'un vélo sur deux vendu est un vélo électrique. Le « vélo bio » est-il en train de disparaître ?**

Pas du tout. Ne serait-ce qu'en raison de nos règles qui n'autorisent pas les enfants de moins de 14 ans à monter sur un vélo électrique. A cela s'ajoute tout le domaine sportif, auquel le vélo électrique ne convient tout simplement pas. Sans oublier les fondamentalistes – ne vous méprenez pas, je m'inclus dans cette catégorie ! Le vélo musculaire survivra également parce qu'il est imbattable en termes de prix

d'achat et d'entretien. Un vélo électrique ne pourra jamais être aussi bon marché.

**La Suisse est-elle plus libérale que d'autres pays en matière de vélos électriques ?**

En partie : par rapport à l'espace européen, notre législation autorise une puissance nominale continue\* plus élevée, 500 watts au lieu de 250, mais impose également, comme déjà mentionné, un âge minimum de 14 ans. Ainsi, une personne de 14 ans doit passer un examen pour être autorisée à conduire un vélo électrique 25 ou une trottinette électrique. Ce n'est qu'à partir de 16 ans que la catégorie des vélos à moteur léger est autorisée. A cela s'ajoute l'obligation d'allumer les feux de jour pour les vélos électriques. C'est unique au monde. Les pays voisins sont beaucoup plus libéraux à cet égard.

**Le grand public a l'impression que les personnes conduisant des vélos électriques ne maîtrisent pas leur vélo. Qu'en pensez-vous ?**

Que signifie « le grand public » ? Ce que disent les médias ou le Bureau de prévention des accidents (BPA) ? Je vois surtout des personnes qui maîtrisent leur véhicule, sont aimables et conduisent prudemment. Mais je vois aussi des personnes qui regardent leur téléphone portable au lieu de regarder la route et qui se moquent complètement des règles. Je dirais que cela concerne environ une personne sur dix à vélo, à vélo électrique, en scooter, à moto, en voiture ou en camion.

**Faut-il rendre obligatoires les cours pour les vélos électriques rapides ?**

Ce qu'il faut, c'est adopter une attitude

sereine dans la circulation routière et prendre conscience que c'est ensemble que l'on avance le mieux. Des études menées aux Pays-Bas, notamment par l'Université d'Utrecht, montrent que de nombreux accidents impliquant des personnes âgées de plus de 60 ans se produisent lors de la montée sur le vélo, car elles ne sont plus aussi mobiles et restent par exemple accrochées à la selle avec leur jambe. Elles tombent alors à l'arrêt et se fracturent un os. Cela fausse les statistiques. Mais les médias ne prennent souvent pas le temps d'analyser les statistiques des accidents. Cela donne l'impression que ce sont surtout les cyclistes âgé·e·s qui ne maîtrisent pas leur vélo électrique. A cela s'ajoute le fait que les accidents de trottinette sont également pris en compte dans les statistiques, en Suisse.

**Quelles tendances observez-vous actuellement sur le marché du vélo ?**

Pour l'instant, je constate une certaine réticence à acheter des biens de consommation, qui s'explique par une saturation du marché et les incertitudes géopolitiques. Le marché du vélo est également touché, mais pas de manière uniforme. Les vélos gravel et les vélos de course, par exemple, se vendent très bien. Les VTT électriques d'un certain fabricant chinois sont également très demandés. D'une manière générale, le marché est soumis à une forte concurrence sur les prix, ce qui indique que les stocks sont encore trop importants ou que les liquidités des revendeurs sont insuffisantes. Mais on ne peut pas mettre tout le secteur dans le même panier. Les secteurs de la fabrication et de la vente travaillent de manière très différente.

**Comment le nombre de magasins spécialisés en Suisse évolue-t-il ?**

Leur nombre est en baisse. Le boom

\* Pour les e-bikes, la puissance nominale continue désigne la puissance électrique que le moteur peut fournir de manière constante pendant 30 minutes sans surchauffer. Elle est mesurée selon la norme EN 15194. En Suisse, cette puissance est de 500 watts, contre 250 watts dans l'Union européenne. Il en va de même pour les vélos électriques 45, pour lesquels la Suisse autorise 1000 watts, contre seulement 500 watts dans l'UE.



Martin Platter s'engage professionnellement en faveur du vélo et l'utilise aussi beaucoup dans sa vie privée.

du vélo pendant la crise du coronavirus a motivé de nombreuses personnes à se lancer dans le commerce du vélo. Mais en 2021/2022, la situation a changé. Cela en a découragé certain·e·s. Depuis début 2025, nous enregistrons également un nombre inhabituel de faillites, qui s'explique par un durcissement législatif entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025. Depuis, la Confédération peut poursuivre en faillite les débiteurs inscrits au registre du commerce. C'est le cas, par exemple, pour les impôts, les cotisations sociales, les taxes, les amendes et autres paiements fondés sur le droit public. A cela s'ajoutent les nombreux baby-boomers qui approchent de la retraite et ne trouvent personne pour reprendre leur entreprise.

**Quels nouveaux domaines d'activité, tels que les modèles de location ou d'abonnement imaginez-vous pour les commerces de vélos et quelle importance auront-ils à l'avenir?**

Avec le rajeunissement de la clientèle, les modèles de leasing, de location et d'abonnement vont gagner en importance. En effet, les jeunes disposent généralement de moins d'argent et ces offres leur permettent de rouler sur des véhicules plus chers sans avoir à dépenser immédiatement des milliers de francs. oo

### Martin Platter

Maître mécanicien diplômé fédéral, spécialisé dans les vélos et les motos, Martin Platter a été nommé directeur général de Velosuisse fin 2019. Il est aussi devenu rédacteur en chef du magazine «easybiken». Il dirige aussi depuis 2017 le service spécialisé dans les vélos et les vélos électriques chez Velosuisse. En décembre 2025, Martin Platter a mis fin à son mandat de directeur général de Velosuisse. Agé de 61 ans, il reste responsable du service spécialisé et de velosuisse event gmbh. Martin Platter est marié, a deux enfants et vit à Uerzlikon (ZH).