

Vélos et trottinettes électriques : mais que faire des batteries usagées ?

Alors que la pratique des véhicules électriques a explosé, plus de la moitié des Franciliens avouent qu'ils ne savent pas encore où déposer la batterie de leur engin si celle-ci cesse de fonctionner. Pourtant, des solutions existent.



Le moteur pédalier et la batterie se sont imposés dans l'univers du vélo électrique urbain. LP/Philippe Lavieille

Par Jila Varoquier

Le 16 octobre 2021 à 06h30

Pour la seule année 2020, 515 000 [vélos](#) et 614 000 trottinettes électriques ont été vendus en France. Soit plus d'un million de batteries. Dans quelques années, le nombre de ces batteries usagées va exploser et [la filière de recyclage](#) commence déjà à se préparer. Mais les utilisateurs savent-ils seulement où les déposer ? C'est ce qu'a tenté de savoir Corepile, l'un des éco-organismes agréés par

l'État.

À l'occasion de la Semaine européenne du développement durable, qui s'achève ce vendredi, Corepile a posé la question aux usagers, et les résultats sont plutôt encourageants. Même si les Franciliens semblent plus à la traîne que le reste des Français.

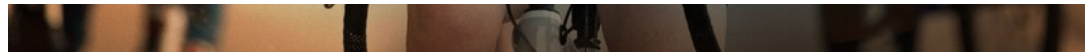
« La problématique est récente »

On note d'abord qu'en Île-de-France, la trottinette semble plus répandue que le vélo électrique. Ce dernier est en effet majoritairement acheté par des hommes (59 %), âgés de plus de 50 ans (67 %) qui vivent très largement en province (80 %). Moins de 20 % de propriétaires de VAE (vélos à assistance électrique) habitent en Île-de-France. La trottinette électrique, de son côté, est aussi majoritairement achetée par des hommes (64 %), mais plutôt âgés de moins de 50 ans (76 %) et qui vivent en zone urbaine. 47 % des propriétaires de trottinette sont franciliens.

Et quand on leur pose la question de ce qu'ils font de leurs batteries hors d'usage, l'étude montre qu'ils sont 30 % en Île-de-France à les stocker, contre 22 % pour l'ensemble des Français. Seulement 32 % des Franciliens les rapportent en magasin, contre 41 % pour les habitants de la province. Pourtant, 61 % des Franciliens jugent « très important » le recyclage des batteries de vélos ou trottinettes électriques, contre 72 % des provinciaux.

VIDÉO. Le boom du vélo électrique est-il une mauvaise nouvelle pour la planète ?





Mais, dans le même temps, plus de la moitié des Franciliens indiquent ne pas s'être posé la question du devenir de ces batteries (48 % en province). 63 % se disent toutefois désireux de connaître les adresses des points de collecte près de chez eux. « Ce sont des chiffres plutôt encourageants, estime Jeanne Lepeintre, directrice marketing de Corepile. Les utilisateurs n'ont pas encore été confrontés à une batterie usagée, la problématique est récente, mais une partie d'entre eux sait déjà quoi faire. On constate aussi que les batteries ne sont pas jetées à la poubelle. »



0

Entre cinq et dix ans de durée de vie moyenne

Aujourd'hui, on estime la durée de vie moyenne d'une batterie de vélo à assistance électrique ou de trottinette à entre cinq et dix ans. Parfois, elles pourront montrer des signes de faiblesse dès la quatrième année. « Mais nous n'avons créé la filière de recyclage des batteries qu'en 2018, avec l'augmentation des ventes de VAE. Jusque-là, le besoin était limité et c'était aux marques qui vendaient le matériel d'organiser sa récupération et son recyclage », poursuit Jeanne Lepeintre.

« Nous devons désormais anticiper l'arrivée des batteries en fin de vie en structurant la filière française de collecte et de recyclage, dans la perspective des nouvelles réglementations françaises et européennes qui entreront en vigueur dans les toutes prochaines années », déclare Frédéric Hédouin directeur général de Corepile.

À lire aussi Où s'arrêtera la folie du vélo électrique ?

Désormais, une fois prise en charge par Corepile et ses prestataires, chaque batterie est démontée. Les dizaines de cellules qui la constituent sont extraites pour être ensuite broyées afin de séparer les principaux métaux ou alliages, dont le fameux acier inoxydable.

Ces derniers serviront à fabriquer des objets de la vie courante et certains seront réutilisés dans la fabrication de nouvelles batteries. « Pas forcément le lithium ou ce type de matériaux qui ont besoin d'être très purs », précise Jeanne Lepeintre. Depuis 2018, 100 000 batteries ont été recyclées par Corepile en France, dont 11714 en

région parisienne, et déjà près de 2000 pour le premier semestre 2021.

Les batteries reconditionnées peinent à convaincre

Un autre marché commence à émerger : celui du reconditionnement, c'est-à-dire des réparations qui permettent d'allonger un peu la vie d'une batterie. Mais, toujours selon l'étude de Corepile, les usagers restent encore prudents. Moins d'un acquéreur sur deux se dit « très intéressé » par l'achat d'une batterie reconditionnée, et 18 % se déclarent « pas du tout intéressés ». « Ils n'ont pas forcément tort, estime Jeanne Lepeintre. La réglementation est encore floue. Elle ne définit pas clairement, par exemple, qui est responsable en cas de problème avec la batterie reconditionnée. »

Évidemment, on ne mélange pas la batterie usagée d'un gyropode ou d'un vélo électrique avec celles des téléphones portables et on ne les jette pas dans les bacs à piles (que l'on peut trouver à l'entrée des supermarchés). Bien qu'il s'agisse de la même technologie, les batteries pour véhicules électriques sont plus volumineuses et font l'objet d'un circuit de récupération dédié. Il faut donc les déposer chez un revendeur (un marchand de vélos électriques, par exemple). Les éco-organismes comme Corepile en proposent une liste sur [leur site Internet](#). Le magasin se chargera ensuite d'envoyer la batterie vers une filière de recyclage.

Dans la rubrique Transports IDF

[Marathon de Paris : attention aux restrictions de circulation](#)

[En attendant la ligne 18 du supermétro, les habitants de Massy se font tirer le portrait dans le camion de JR](#)

Abonnés [Chantiers du Grand Paris Express : 40 futures gares s'ouvrent au public ce samedi](#)

 VOIR LES COMMENTAIRES

Les plus lus, Transports IDF

Tickets de métro en Ile-de-France : ça y est, c'est le début de la fin

1

Marathon de Paris : attention aux restrictions de circulation

2

Chantiers du Grand Paris Express : 40 futures gares s'ouvrent au public ce samedi

3

Tarification, design.... les questions qu'on se pose encore sur le Grand Paris Express

4

Transports du Grand Paris : les perturbations du week-end des 16 et 17 octobre

5

Transports IDF



Marathon de Paris : attention aux restrictions de circulation



En attendant la ligne 18 du supermétro, les habitants de Massy se font tirer le portrait dans le camion de JR



Transports du Grand Paris : les perturbations du week-end des 16 et 17 octobre

Vitry : dans le quartier des Ardoines, le Grand Paris Express «va ouvrir un horizon»