

ON DÉRANGE. AIDEZ-NOUS A CONTINUER

1000 DONATEURS MENSUELS EN PLUS D'ICI LE 31 MAI

511 91 %

1000

Imaginez si nous étions 5?

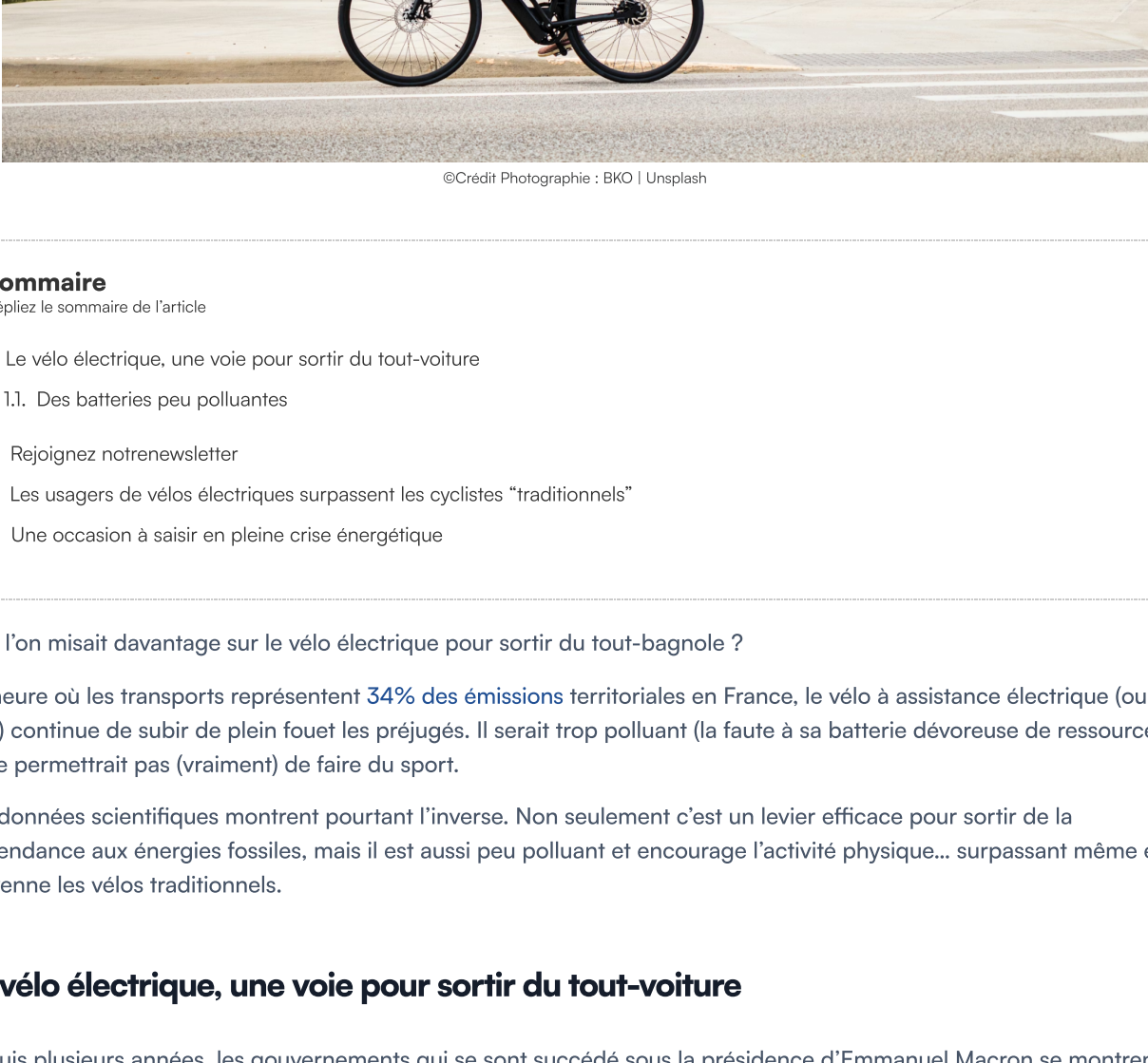
Notre travail pour les municipales a été repris à la TV et partagé des millions de fois. Nos enquêtes ont révélé du greenwashing et des conflits d'intérêt majeurs pour lesquels plusieurs plaintes ont été déposées contre notre média. Tout ça avec 4 personnes.

J'aide Bon Pote à continuer

Actualité | Article | Mobilité

FAIRE DU VÉLO ÉLECTRIQUE FAIT FAIRE PLUS D'EXERCICE QUE DU VÉLO CLASSIQUE

Publication : 31/03/2026 | Mis à jour : 31/03/2026 | 4 Sophie Kloetzli



©Credit Photographie : BKIO | Unsplash

Sommaire

Dépliez le sommaire de l'article

- Le vélo électrique, une voie pour sortir du tout-voiture
 - Des batteries peu polluantes
- Rejoignez notrenewsletter
- Les usagers de vélos électriques surpassent les cyclistes "traditionnels"
- Une occasion à saisir en pleine crise énergétique

Et si l'on misait davantage sur le vélo électrique pour sortir du tout-bagnole ?

À l'heure où les transports représentent **34% des émissions territoriales** en France, le vélo à assistance électrique (ou VAE) continue de subir de plein fouet les préjugés. Il serait trop polluant (la faute à sa batterie dévoreuse de ressources) et ne permettrait pas (vraiment) de faire du sport.

Les données scientifiques montrent pourtant l'inverse. Non seulement c'est un levier efficace pour sortir de la dépendance aux énergies fossiles, mais il est aussi peu polluant et encourage l'activité physique... surpassant même en moyenne les vélos traditionnels.

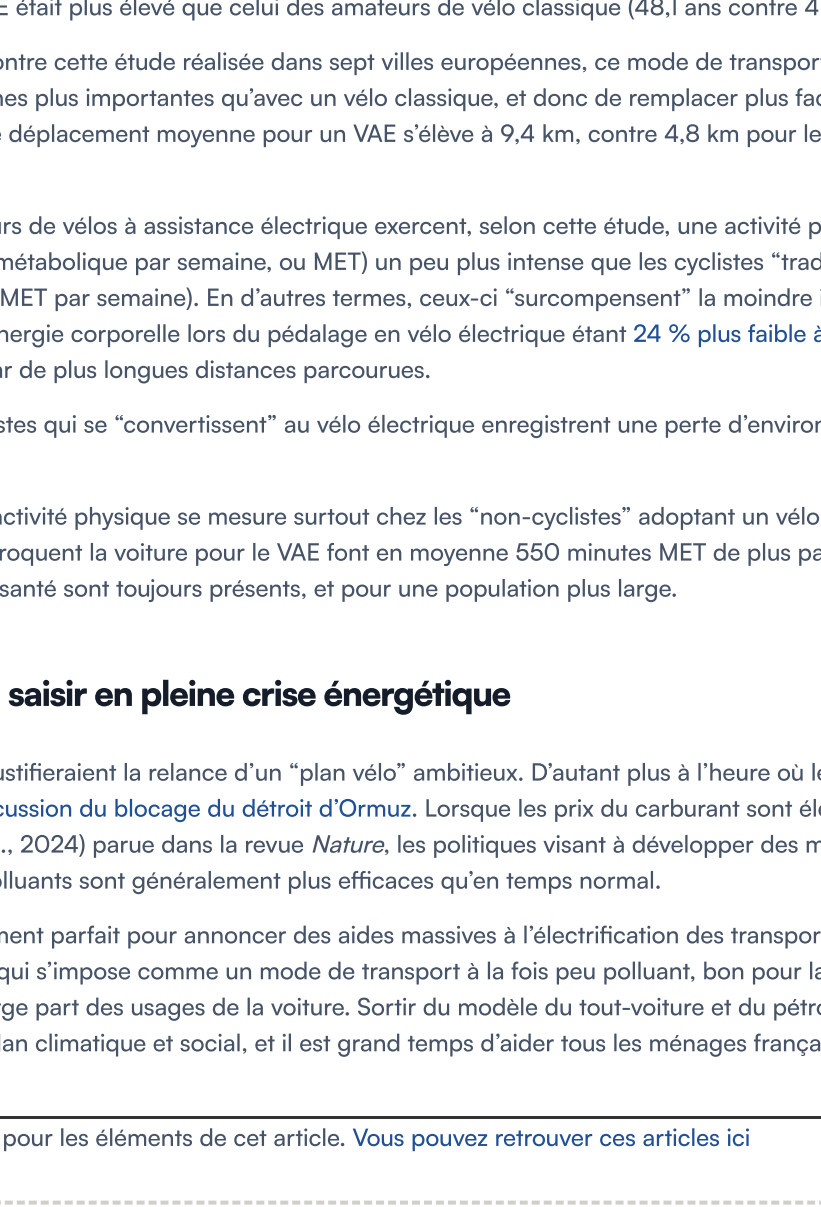
Le vélo électrique, une voie pour sortir du tout-voiture

Depuis plusieurs années, les gouvernements qui se sont succédés sous la présidence d'Emmanuel Macron se montrent incapables de maintenir une politique de décarbonation des transports dans la durée. Lancé en 2023 par Elisabeth Borne en mai 2023, le **plan vélo**, qui visait à *"définitivement inscrire le vélo dans le quotidien de tous les Français"*, a été **revu à la baisse** après avoir pendant un temps été menacé de suspension. Un rétropédalage d'autant plus absurde que le vélo, notamment électrique, présente un intérêt très important pour sortir du tout-bagnole. Rappelons que **se passer de voiture est la meilleure action individuelle** que l'on puisse faire pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

À l'échelle mondiale, on dénombrait en 2022 **280 millions de vélos électriques** et de cyclomoteurs. En remplaçant les voitures thermiques sur de courts trajets, ceux-ci permettent d'économiser un million de barils de pétrole par jour, soit **1 % de la demande mondiale** (selon les estimations de **Bloomberg New Energy Finance** en 2022).

Ils peuvent difficilement se substituer aux longs trajets réalisés en voiture, mais le potentiel est énorme quand on sait s'adresser à un public potentiellement encore plus large. Une étude (Castro et al., 2019) a même montré que l'âge moyen des utilisateurs de VAE était plus élevé que celui des amateurs de vélo classique (48,1 ans contre 41,4 ans).

Surtout, comme le montre cette étude réalisée dans sept villes européennes, ce mode de transport permet de réaliser des distances moyennes plus importantes qu'avec un vélo classique, et donc de remplacer plus facilement l'usage de la voiture (la distance de déplacement moyenne pour un VAE s'élève à 9,4 km, contre 4,8 km pour les vélos "musculaires").



Des batteries peu polluantes

L'intérêt des VAE pour le climat est d'autant plus grand que ceux-ci sont bien plus abordables que les véhicules électriques, mais aussi moins polluants. Selon une **analyse de la chercheuse Anne de Bortoli** (professeure associée à l'Université du Québec à Montréal et chercheuse associée à l'École des Ponts ParisTech), l'empreinte carbone du vélo électrique sur l'ensemble du cycle de vie n'est que de **13 g CO₂e/km** parcouru (si le vélo est utilisé sur 20 000 km), contre **60 à 75 g de CO₂e/km** parcouru pour une voiture citadine électrique, et plus de **100 g CO₂e/km** parcouru pour les voitures thermiques.

C'est à peine plus que le vélo "musculaire" (sans assistance électrique), dont l'empreinte carbone s'élève à **10 à 12 g de CO₂e/km** parcouru.

En France, précise Anne de Bortoli, **94 % de l'empreinte carbone d'un vélo à assistance électrique** (roulant 20 000 km) est due à sa fabrication, et seule une toute partie à son usage. Tordant le cou à l'idée selon laquelle "la batterie, ça pollue", l'experte précise enfin dans son analyse que si *"dans une voiture électrique, on embarque plusieurs centaines de kilos de batterie, celle d'un vélo électrique ne pèse que quelques kilos. Les émissions de GES générées par ces batteries sont très faibles comparativement."*

En somme, développer le vélo à assistance électrique permettra de produire moins de voitures électriques, donc d'utiliser moins de batteries et de métaux.

+30 000 SONT DÉJÀ INSCRITS

REJOIGNEZ NOTRE NEWSLETTER

Une alerte pour chaque article mis en ligne, et une lettre hebdo chaque vendredi, avec un condensé de la semaine, des infographies, nos recos culturelles et des exclusivités.

S'abonner à la newsletter

Les usagers de vélos électriques surpassent les cyclistes "traditionnels"

L'un des **principaux clichés qu'on entend quand on parle de vélo**, c'est que ce ne serait réservé qu'à une petite partie de la population (en premier lieu de riches hommes blancs urbains). En réalité, ce mode de transport est plébiscité par **83 % des Français**.

En offrant une plus grande facilité d'usage pour des personnes peu sportives et âgées, le vélo à assistance électrique s'adresse à un public potentiellement encore plus large. Une étude (Castro et al., 2019) a même montré que l'âge moyen des utilisateurs de VAE était plus élevé que celui des amateurs de vélo classique (48,1 ans contre 41,4 ans).

Surtout, comme le montre cette étude réalisée dans sept villes européennes, ce mode de transport permet de réaliser des distances moyennes plus importantes qu'avec un vélo classique, et donc de remplacer plus facilement l'usage de la voiture (la distance de déplacement moyenne pour un VAE s'élève à 9,4 km, contre 4,8 km pour les vélos "musculaires").

Résultat : les utilisateurs de vélos à assistance électrique exercent, selon cette étude, une activité physique (mesurée en minutes d'équivalent métabolique par semaine, ou MET) un peu plus intense que les cyclistes "traditionnels" (4463 versus 4085 minutes MET par semaine). En d'autres termes, ceux-ci "surcompensent" la moindre intensité de l'activité (la consommation d'énergie corporelle lors du pédalage en vélo électrique étant **24 % plus faible à celle des vélos, à distance identique**) par de plus longues distances parcourues.

En revanche, les cyclistes qui se "convertissent" au vélo électrique enregistrent une perte d'environ 200 minutes MET par semaine.

Le gain en matière d'activité physique se mesure surtout chez les "non-cyclistes" adoptant un vélo à assistance électrique : ceux qui troquent la voiture pour le VAE font en moyenne 550 minutes MET de plus par semaine. En d'autres termes, les bénéfices santé sont toujours présents, et pour une population plus large.

Une occasion à saisir en pleine crise énergétique

Tous ces arguments justifieraient la relance d'un "plan vélo" ambitieux. D'autant plus à l'heure où le cours du pétrole est à **115 dollars en répercussion du blocage du détroit d'Ormuz**. Lorsque les prix du carburant sont élevés, démontre une étude (Chevance et al., 2024) parue dans la revue *Nature*, les politiques visant à développer des modes de transports plus sains et moins polluants sont généralement plus efficaces qu'en temps normal.

Ce serait donc le moment parfait pour annoncer des aides massives à l'électrification des transports, dont le vélo à assistance électrique qui s'impose comme un mode de transport à la fois peu polluant, bon pour la santé et capable de se substituer à une large part des usages de la voiture. Sortir du modèle du tout-voiture et du pétrole est une urgence vitale à la fois sur le plan climatique et social, et il est grand temps d'aider tous les ménages français à s'en donner les moyens.

Merci à Aurélien Bigo pour les éléments de cet article. Vous pouvez retrouver ces articles ici



Un média sans IA générative

Lire notre charte

Bon Pote fait le choix de n'utiliser aucune IA générative. Nos articles sont rédigés à 100% par des humains, pour des humains.



Auteur

SOPHIE KLOETZLI

Spécialisée sur l'écologie, elle a travaillé depuis 2018 pour plusieurs médias engagés sur ces thématiques. Elle a aussi couvert des sujets scientifiques et chroniqué la numérisation du monde sous un angle technocritique.



ARTICLE 100% FINANCÉ PAR SES LECTEURS

Bon Pote est 100% gratuit et sans pub. Nous soutenir, c'est aider à garder cet espace d'information libre pour tous.

Soutenir Bon Pote

À propos de nous

Voir les commentaires

Partager :



SOUTENEZ-NOUS POUR DE L'INFORMATION À LA HAUTEUR DES ENJEUX CLIMATIQUES

Bonpote est un média 100% indépendant, en accès libre et repose entièrement sur le soutien de ses lecteurs.

Soutenir Bon Pote

À LIRE ÉGALEMENT



Actualité | Article | Énergies | 7 min de lecture

Blocus américain à Cuba : une île prise au piège du pétrole



Article | Énergies | 13 min de lecture

Engie, l'usine à « verdir » le gaz

Article | Énergies | 6 min de lecture

Blocage des prix à la pompe : une fausse bonne solution

L'INFO DANS VOTRE BOITE MAIL, SANS LE BRUIT MÉDIATIQUE.

Chaque semaine, nous filtrons le superflu pour vous offrir l'essentiel, fiable et sourcé

S'abonner gratuitement

CATÉGORIES

Article
Environnement
Idées reçues

RESSOURCES

Boîte à outils
Interviews

À PROPOS

Qui sommes-nous ?
Mentions légales
Recrutement journaliste

