

Opinion | Vélo : pouvoir d'achat et neutralité carbone, d'une pierre deux coups

En période d'inflation, le vélo est un atout économique et écologique. C'est un nouveau mode de vie qui s'offre à nous, s'enthousiasme Adrien Lelièvre, cofondateur de Pi-POP.



En 2023, près de 2,3 millions de vélos ont été vendus en France, dont environ 700.000 vélos électriques, écrit Adrien Lelièvre. (Laurent Grandguillot / REA)

Par [Adrien Lelièvre](#)

Publié le 25 janv. 2025 à 12:20 Mis à jour le 25 janv. 2025 à 12:36

Les Français continuent à voir [leur pouvoir d'achat atteint de plein fouet](#), notamment avec la reprise de l'augmentation des prix des carburants, de l'entretien automobile et même [des transports en commun](#) dans certaines grandes villes. Posséder une voiture est devenu un luxe pour beaucoup d'entre eux. Selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), les Français dépensent en moyenne 6.000 euros par an pour leur voiture. À titre de comparaison, les frais annuels liés à l'utilisation d'un vélo classique oscillent autour de 200 euros, entretien et éventuelles réparations incluses.

Réduire son empreinte carbone

Les transports représentent [30 % des émissions de gaz à effet de serre en France](#), avec une large majorité émise par les voitures individuelles. Chaque kilomètre parcouru à vélo au lieu de la voiture permet d'économiser environ 150 g de CO₂.

Christian Brand, chercheur à l'université d'Oxford, a publié sur le site The Conversation une étude menée sur 4.000 personnes habitants dans de [grandes villes européennes](#) : Londres, Anvers, Barcelone, Vienne, Örebro, Rome et Zurich. In fine, les participants qui se déplaçaient quotidiennement à vélo émettaient 84 % de carbone en moins que ceux qui ne le faisaient pas. En moyenne, une personne qui passait de la voiture au vélo juste

une fois par semaine économisait 3,2 kg de CO₂, ce qui équivaut aux émissions produites par une voiture sur 10 km.

Une étude récente de l'ADEME a d'ailleurs montré que les vélos électriques produisent environ 10 fois moins de CO₂ par kilomètre parcouru que les voitures électriques, sans compter les défis liés à l'extraction et au recyclage des batteries.

Initiatives politiques

En 2023, près de 2,3 millions de vélos ont été vendus en France, dont environ 700.000 vélos électriques. Cette tendance est renforcée par l'amélioration des infrastructures : plus de 13.000 kilomètres de pistes cyclables ont été créés ou modernisés depuis 2020.

Cependant, malgré cette progression, des obstacles demeurent. Les accidents impliquant des cyclistes sont en augmentation, ce qui souligne la nécessité de renforcer les infrastructures dédiées et d'améliorer la cohabitation entre cyclistes, automobilistes et piétons.

Au-delà de l'usage individuel, repenser nos modes de transport passe par une réflexion collective sur l'aménagement du territoire.

Les villes françaises multiplient les initiatives pour encourager l'usage du vélo. Paris, par exemple, [a investi plus de 150 millions d'euros dans son plan vélo depuis 2021](#), avec pour objectif de devenir une ville 100 % cyclable d'ici 2030. [À Strasbourg](#), le pourcentage de trajets effectués à vélo a atteint 16 % en 2023, grâce à un réseau cyclable dense et des politiques incitatives.

Un nouveau mode de vie

Adopter le vélo, c'est bien plus qu'un choix économique ou écologique : c'est un changement de paradigme. En ville, il redéfinit l'échelle des distances, rend les commerces de proximité plus accessibles et favorise une vie de quartier. À la campagne, il invite à redécouvrir des trajets courts et simples, souvent éclipsés par la voiture. Au-delà de l'usage individuel, repenser nos modes de transport passe par une réflexion collective sur l'aménagement du territoire. Pourquoi continuer à privilégier l'étalement urbain et les zones commerciales périphériques qui rendent la voiture indispensable ?

Pour que cette transition soit un succès, il est crucial de faire du vélo un symbole d'un futur décarboné et désirable, en allant encore plus loin, par exemple avec une alternative réellement verte aux batteries lithium actuelles. La sobriété ne doit pas être perçue comme une contrainte, mais comme une occasion de mieux vivre : moins de stress, moins de bruit, moins de pollution. Rêvons d'un avenir où nos villes ne soient plus de simples commodités pour les voitures, mais de véritables espaces de vie en retrouvant leur âme de village, où les rires des enfants remplacent le bruit des moteurs et les larmes des accidents, où les rues deviennent des lieux de rencontre, de partage, et non de transit. Il ne tient qu'à nous de faire de ce rêve une réalité à travers les choix que nous ferons dès 2025 !

Adrien Lelièvre est cofondateur de Pi-POP.