VOKSO

SOCIÉTÉ · PUBLIÉ LE 01/10/2026

Le vélo électrique révolutionne nos villes

Imaginez une ville où le bruit des moteurs s'estompe, où l'air sent moins la pollution, où chaque trajet devient une bouffée d'oxygène. Ce n'est pas un rêve d'écologiste radical, mais la réalité de milliers de citadins qui ont troqué leur voiture contre un vélo électrique. En une décennie, le vélo à assistance électrique (VAE) est passé du statut de gadget high-tech à celui d'acteur incontournable de la mobilité urbaine. Mais comment cette révolution a-t-elle pu s'imposer aussi vite ? Et surtout, que change-t-elle vraiment pour nos villes et nos vies ?

Tout commence au début des années 2010, quand des pionniers comme l'entreprise française Mavic ou le néerlandais VanMoof commencent à démocratiser des vélos équipés de moteurs légers et de batteries performantes. L'idée est simple : rendre le vélo accessible à tous, même aux moins sportifs ou aux trajets les plus pentus. Le déclic ? La prise de conscience écologique, bien sûr, mais aussi l'engorgement des centres-villes et le coût exorbitant du stationnement. En 2015, la France lance un bonus écologique pour l'achat d'un VAE, une mesure qui va accélérer la tendance. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : en 2020, 500 000 vélos électriques sont vendus en France ; en 2025, on en compte plus de 1,2 million par an.

Parmi les figures qui ont marqué cette révolution, impossible de ne pas citer Pierre Soulier, cofondateur de la start-up Cowboy, qui a su allier design épuré et technologie intuitive. Son vélo connecté, avec écran tactile et assistance ultra-précise, a séduit des milliers d'urbains en quête de simplicité. Autre exemple marquant : la ville de Strasbourg, qui a misé dès 2018 sur des pistes cyclables larges et sécurisées, couplées à un système de location de VAE en libre-service. Résultat ? Une baisse de 20 % du trafic automobile dans le centre-ville en cinq ans.

Mais au-delà des chiffres, c’est toute une philosophie qui s’impose. Le VAE permet de parcourir 20 à 50 km sans effort, selon le modèle, et de gravir des côtes sans suer. Il se recharge sur une simple prise électrique, coûte moins cher qu’un abonnement de transport en commun sur un an, et libère l’utilisateur des contraintes horaires des bus ou métros. Les applications de navigation, comme Geovélo ou Komoot, intègrent désormais des itinéraires optimisés pour vélos électriques, évitant les montées trop raides ou les axes dangereux.

Pourtant, cette révolution n’est pas sans défis. Le premier ? L’infrastructure. Beaucoup de villes, même engagées, peinent à suivre la demande. Les parkings à vélos sécurisés manquent, les pistes cyclables sont parfois interrompues par des chantiers ou des voitures mal garées. À Paris, malgré les 1 000 km de pistes cyclables, les accidents impliquant des vélos électriques restent trop fréquents, souvent à cause de la cohabitation tendue avec les autres usagers de la route.

Autre enjeu de taille : le recyclage des batteries. Une batterie de VAE contient des métaux rares et des produits chimiques potentiellement polluants. Si la durée de vie d’une batterie est de 5 à 10 ans, que faire ensuite ? Les filières de recyclage se structurent, mais lentement. Et puis, il y a la question sociale : le VAE reste un investissement. Même avec les aides, son prix (entre 1 000 et 3 000 euros) peut être un frein pour les ménages modestes. Certaines municipalités, comme Lyon ou Grenoble, tentent de contourner ce problème en proposant des locations à prix réduit ou des systèmes de leasing social.

Alors, la révolution du vélo électrique en ville est-elle vraiment en marche ? La réponse est oui, mais elle est encore inégale. Certaines métropoles, comme Amsterdam ou Copenhague, montrent l’exemple avec des réseaux de VAE omniprésents et des politiques publiques volontaristes. D’autres, plus petites ou moins riches, peinent à suivre. Pourtant, une chose est sûre : le VAE a changé notre rapport à la ville. Il a rendu le vélo désirable, pratique, presque indispensable. Il a aussi révélé une vérité simple : pour transformer nos villes, il ne suffit pas de construire des pistes cyclables, il faut aussi changer nos habitudes.

Et vous, la prochaine fois que vous prendrez le volant, demandez-vous : et si je prenais mon vélo électrique, juste pour voir ?