

FUB - Fédération des Usagères et des usagers de la Bicyclette
RVM - Réseau Vélo et Marche

Paris, le 19/05/2025

CONFÉRENCE DE FINANCEMENT DES MOBILITÉS : POUR UN FINANCEMENT DURABLE DES MODES ACTIFS

Alors que s'ouvre la Conférence de financement des Mobilités - Ambition France Transports, la FUB et le Réseau vélo et marche, appellent les parties prenantes à faire du développement des modes actifs une priorité nationale de financement. Face aux impératifs climatiques, budgétaires et sociaux, les modes actifs représentent un **investissement d'avenir à fort retour collectif**.

Cette conférence s'avère cruciale pour permettre aux acteurs nationaux et locaux d'avoir la capacité de financer une politique vélo dédiée, amplifiée et pluriannuelle.

Nos 5 propositions dans le cadre d'Ambition France Transports :

- 1. Flécher les investissements vers les modes de déplacement les plus économes en carbone**
- 2. Faire du développement du vélo un axe incontournable des propositions de la conférence de financement**
- 3. Porter le soutien de l'État aux aménagements cyclables à 500 M€ par an jusqu'en 2030**
- 4. Permettre aux collectivités d'investir 30€ par an et par habitant pour le vélo**
- 5. Inscrire une enveloppe vélo dédiée dans chaque projet de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM).**

Le vélo : un mode d'avenir à fort retour sur investissement

Jamais le vélo n'a été autant pratiqué : en 2024, 25 % des Français sont des cyclistes réguliers, et plus d'un tiers utilisent le vélo au moins une fois par mois. Cette dynamique est à l'œuvre dans tous les territoires - urbains, périurbains et ruraux - et témoigne d'une demande sociale croissante pour des mobilités plus sobres, plus saines, et plus accessibles.

Or, le potentiel reste immense : 60 % des trajets du quotidien font moins de 10 km¹, une distance parfaitement réalisable à vélo. L'horizon d'une part modale de 12 % d'ici 2030, fixé dans la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), est atteignable - à condition d'un effort budgétaire structurant, durable et partagé entre État et collectivités.

État, collectivités, entreprises et associations s'engagent aujourd'hui pour atteindre cet objectif dans le cadre du Plan Vélo et Marche 2023-2027 :

- En poursuivant l'aménagement de 80 000 km d'infrastructures sécurisées d'ici à 2027 (64 000 km existants en 2025)
- En développant 90 000 places de stationnement vélo sécurisé en gare (47 000 places en 2024)
- En formant 850 000 enfants par an au Savoir rouler à vélo (230 000 jeunes formés en 2024)
- En réalisant 1,4 million de vélos par an en France (495 000 en 2024).

Les bénéfices de cette politique vélo ambitieuse sont massifs :

- Santé publique, qualité de l'air, désengorgement des transports, pouvoir d'achat : **chaque euro investi dans le vélo génère 4 à 5 euros de retombées économiques** et **chaque kilomètre parcouru permet 1 euro de coûts sociaux évités**.
- La pratique actuelle, avec seulement 3 % de part modale, représente déjà près de **30 milliards d'euros de retombées socio-économiques** annuelles (ADEME 2020)².
- Le vélo est un levier de cohésion territoriale : accessible, peu coûteux, adaptable aux zones peu denses, il répond à l'urgence d'une mobilité inclusive.

Un essoufflement annoncé sans le soutien d'une politique publique nationale pour la marche et le vélo

Les attentes des citoyens sont fortes, mais les moyens ne suivent plus. En 2024, l'État a interrompu les cofinancements pour les infrastructures cyclables. En 2025, les crédits alloués aux collectivités sont divisés par cinq. Résultat : des projets sont annulés ou retardés, alors même que la dynamique était lancée (+37 % de pratique depuis 2019, +20 000 km d'aménagements cyclables sécurisés créés).

Nous constatons une stagnation des courbes tant dans la création de nouveaux linéaires et dans les achats. Les collectivités ont fait, et font toujours, leur travail d'investissement. Les efforts des collectivités s'essouffent du fait de l'arrêt du soutien de l'État.

¹ « La France à 20 minutes à vélo », BL Evolution, 2022, [lien](#)

² « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », ADEME/DGE/DGTIM/FFC, 2020, [lien](#)

Les besoins restent considérables :

- Moins de 3 % de la voirie est aménagée de manière sécurisée pour les cyclistes³.
- En milieu rural, ce taux tombe à 1 %.
- Les communes de banlieue sont deux fois moins équipées que les centres-villes.

Sans trajectoire budgétaire claire, cette politique publique efficace, peu coûteuse et plébiscitée risque d'être sacrifiée. Sans cela, le report modal va stagner, car les cyclistes potentiels demandent plus de sécurité pour se mettre à vélo au quotidien.

Nos 5 propositions pour un financement durable du vélo

1. Flécher les investissements vers les modes de déplacement les plus économes en carbone

La politique modes actifs a besoin de ressources propres, continues et indépendantes des aléas budgétaires. Cela implique de créer des mécanismes financiers spécifiques aux modes actifs, que ce soit par la création de fonds dédiés, le réinvestissement de certaines recettes, la mobilisation de sources de financement innovantes, etc. Nous appelons à flécher rapidement des ressources dédiées pour financer le développement et la sécurisation de la pratique du vélo.

Plusieurs leviers sont à activer :

- Le transfert de financement des modes les plus polluants vers les modes actifs et les transports en commun, en fléchant une partie de taxes sur la route et les autoroutes.
- Mobiliser la fiscalité sur l'aérien
- Une fiscalité favorable aux modes actifs, gagée sur les économies de dépenses de santé
- Activer les plus-values immobilières et foncières
- Faire contribuer la logistique urbaine et les livraisons à l'effort collectif
- La mobilisation des fonds européens, par exemple le fonds social pour le climat
- Recourir au dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE) pour la massification de l'usage du vélo.

Ce socle de financement est indispensable pour inscrire la politique vélo dans une logique de long terme, au service d'un système de mobilité soutenable.

2. Faire du développement du vélo un axe incontournable de la conférence de financement

Le vélo doit être traité comme une composante essentielle de l'offre de transport du quotidien, et non comme un simple complément. Il offre une réponse structurante à plusieurs défis :

³ « Et si un indicateur de cyclabilité aidait à objectiver les politiques publiques », RVM, 2022, [lien](#)

climat, santé publique, pouvoir d'achat, inclusion, aménagement et résilience du territoire. Nous demandons que les infrastructures cyclables et les services associés (stationnement, intermodalité, services de location ou de réparation, etc.) ainsi que les circulations piétonnes soient pleinement intégrés dans la hiérarchie des projets à financer à l'échelle nationale.

3. Porter le soutien de l'État aux aménagements cyclables à 500 M€ par an jusqu'en 2030

Les effets de levier des crédits d'État sont avérés : les appels à projets vélo ont généré une dynamique locale inédite. Depuis 2018, plus de 1 200 collectivités ont investi dans des projets vélo, cofinancés par l'État et l'Ademe. Mais l'arrêt de ces aides en 2024, suivi d'une division par cinq des crédits en 2025, provoque une rupture brutale, surtout dans les territoires périurbains et ruraux où le financement national fait une réelle différence.

Pour maintenir l'élan enclenché, il est indispensable de restaurer un **niveau de financement national stable et visible**, à hauteur de **500 millions d'euros par an**. Ce montant permettrait d'assurer la continuité du **Plan Vélo et marche 2023-2027**, d'atteindre l'objectif de 12 % de part modale vélo, et de garantir une répartition équitable des infrastructures sur le territoire national.

4. Permettre aux collectivités d'investir 30€ par an et par habitant pour le vélo

Les collectivités (communes, intercommunalités, départements, régions), en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et gestionnaire de voirie sont les acteurs principaux de la politique cyclable. Seulement, les moyens manquent, notamment dans les petites communes ou les territoires périurbains et ruraux. Un investissement de l'ordre de **30 € par an et par habitant** est un seuil minimal pour structurer un réseau cyclable complet et les services vélo associés⁴.

Nous appelons à **renforcer l'accompagnement technique et financier de l'État et des collectivités, à travers des mécanismes pluriannuels**, afin de permettre à l'ensemble des collectivités d'atteindre ce seuil et de construire une **politique vélo de qualité**, à la hauteur des besoins.

5. Inscrire une enveloppe vélo dédiée dans chaque projet de SERM

La loi du 27 décembre 2023⁵ a inscrit l'obligation d'intégrer le vélo (infrastructures, stationnement, accès aux pôles) dans le périmètre des futurs Services Express Régionaux Métropolitains (SERM). Mais sans crédits fléchés, cette ambition risque de rester théorique. Chaque projet de SERM doit donc prévoir une ligne budgétaire dédiée au vélo, visant à assurer **un haut niveau de service cyclable**, en cohérence avec celui des transports collectifs (sécurité, confort, continuité, jalonnement, accessibilité). Cela permettra d'ancrer durablement **le vélo dans les logiques de report modal massif à l'échelle des bassins de mobilité**.

⁴ « Faire du vélo un atout pour la France », Alliance pour le vélo, 2022, [lien](#)

⁵ « Le vélo : un service express régional métropolitain incontournable », FUB, 2024, [lien](#)

La FUB et le Réseau vélo et marche

Céline SCORNAVACCA
*Co-présidente
FUB*

Françoise ROSSIGNOL
*Co-présidente
Réseau vélo et marche*

Chrystelle BEURRIER
*Co-présidente
Réseau vélo et marche*

Vos contacts :

Axel Lambert, chargé de plaidoyer FUB, a.lambert@fub.fr, 0664505896

Domitille Lécroart, chargée de mission plaidoyer RVM, domitille.lecroart@reseau-velo-marche.org, 0679117840