

AMBITION FRANCE TRANSPORTS

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

CAHIER D'ACTEUR

LOGO



QUI SOMMES-NOUS :

Nom de la structure :

Réseau vélo et marche

Contact :

Catherine Pilon, co-directrice

Adresse :

33 rue du Faubourg Montmartre, 75009
Paris

Téléphone : 09 72 65 85 05

Courriel : catherine.pilon@reseau-velo-marche.org

Site internet : <https://www.reseau-velo-marche.org>

Présentation de la structure (400 caractères) :

Le Réseau vélo et marche est le fruit de la fusion entre le Club des villes et territoires cyclables et marchables et Vélo & Territoires. Il regroupe 450 adhérents répartis sur l'ensemble du territoire, de la commune à la région, et de toutes sensibilités politiques. Fort d'une expérience de 35 ans, nous assurons la promotion du développement des modes actifs de déplacement auprès des territoires.

TITRE : POUR UN FINANCEMENT DURABLE DES MODES ACTIFS

THEMATIQUE :

- Le financement des mobilités du quotidien par les autorités organisatrices des mobilités (AOM) dans les territoires et le financement des SERM
- Le financement des infrastructures routières
- Le financement des infrastructures et services de transport ferroviaire
- Le financement du verdissement du transport de marchandise

EN BREF : (2000 caractères)

Les enjeux climatiques et les objectifs de la stratégie nationale bas carbone de la France imposent une décarbonation accélérée des mobilités dans laquelle les mobilités actives (vélo et marche) jouent un rôle essentiel. Elles sont de véritables solutions et alternatives à la voiture individuelle, en complément des transports collectifs. Les mobilités actives doivent donc être pleinement intégrées dans les réflexions structurantes sur l'avenir du financement des mobilités.

La marche et le vélo présentent de nombreux atouts pour la santé, le porte monnaie et le climat. Les modes actifs améliorent la santé publique, réduisent la sédentarité des citoyens et font pratiquer une activité physique régulière. L'investissement dans les mobilités actives est bien moins coûteux que celui pour les infrastructures routières et pour les transports en commun. Pour autant, les mobilités actives contribuent fortement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et répondent à une demande croissante des citoyens pour des espaces plus apaisés, inclusifs et durables.

Investir dans les modes actifs, c'est faire le choix d'une mobilité efficace, accessible et résiliente. C'est aussi assurer une meilleure cohérence avec les objectifs nationaux et européens ambitieux en matière de transition écologique et de mobilité décarbonée.

Les mobilités actives ne doivent plus être vues comme un complément optionnel, mais comme un pilier fondamental de la mobilité durable.

Penser aux mobilités actives est fondamental dans les discussions sur l'avenir du financement des mobilités. Favoriser la marche et le vélo, c'est agir concrètement pour la santé, le climat et l'économie.

Pourquoi le vélo et la marche sont-ils essentiels ? Pourquoi en a-t-on besoin ?

Les modes actifs, la marche et le vélo, répondent à un triple impératif : ils contribuent à la santé publique, participent à la transition écologique, et constituent des solutions inclusives, sobres en investissements et en coûts de fonctionnement, abordables tant pour les ménages que pour l'État et les collectivités. Ils s'imposent également comme des choix de plus en plus désirés par les Français.

Sur le plan sanitaire, ils **favorisent une activité physique régulière et luttent contre les maladies chroniques et en particulier les maladies cardiovasculaires**, l'obésité et certains cancers. 1h40 de vélo par semaine réduit le risque de décès de 10%, selon Kévin Jean, chercheur au CNRS et co-auteur d'une étude sur les bénéfices des modes actifs sur la santé. Si 25% des trajets de moins de 5 km effectués aujourd'hui en voiture par les Français étaient faits à vélo, on pourrait prévenir 2 000 décès et économiser 2,5 milliards d'euros chaque année. La marche et le vélo contribuent également à une meilleure santé mentale et à la réduction de la sédentarité, en offrant à chacun un accès simple et quotidien à l'activité physique.

Moins de voitures, c'est moins de gaz à effet de serre, moins de particules fines et une meilleure qualité de l'air. Dans un contexte de dérèglement climatique, les mobilités actives sont une **solution pour réduire le bruit et l'empreinte carbone des déplacements du quotidien**. Elles sont une excellente alternative à la voiture individuelle, en milieu urbain mais aussi en milieu rural où la moitié des déplacements fait moins de 5 kilomètres. La marche et le vélo répondent aussi aux demandes des citoyens qui souhaitent des villes plus apaisées, plus calmes, moins polluées. Dans ce contexte, **l'attractivité des modes actifs ne cesse de croître**, comme en témoignent une hausse de +37 % de la fréquentation cyclable entre 2019 et 2023, ainsi qu'une progression supplémentaire de +9 % entre les premiers semestres 2024 et 2025 (dernières données du Réseau vélo et marche). Cette attractivité se vérifie par la mobilisation croissante des usagers, avec près de 330 000 réponses et plus de 2 700 communes qualifiées, la 4^{ème} édition du Baromètre vélo s'achève sur un record de participation (source FUB). Ces dynamiques traduisent une évolution culturelle significative et confirment la pertinence des politiques publiques en faveur des mobilités actives.

Enfin, les mobilités actives ont un retour sur investissement triple.

Pour les collectivités, investir dans les mobilités actives représente un coût non négligeable pour adapter et entretenir l'espace public, mais celui-ci reste bien inférieur aux investissements consacrés à l'automobile et aux transports en commun. À terme, cela permet de renforcer son attractivité territoriale.

Pour les citoyens, les mobilités actives constituent des **économies concrètes au quotidien**. Le coût annuel d'un vélo est sans commune mesure avec celui d'une voiture. D'après l'enquête réalisée par Inddigo et Vertigolab (2020), pour un usage quotidien, le coût d'une voiture est en moyenne 8 fois plus cher que l'utilisation d'un vélo pour des trajets similaires. Aussi, le coût annuel d'usage d'un vélo est estimé à 500€ pour un vélo classique et 800€ pour un vélo à assistance électrique, contre 5 000€ pour une voiture individuelle.

Chaque euro investi génère entre 4 et 5 euros de bénéfices, chaque kilomètre parcouru évite un euro de coûts sociaux. Ainsi, **une politique modes actifs permettrait à l'État de réaliser de véritables économies sur les dépenses de santé, mais aussi sur les budgets alloués**. Les infrastructures pour les modes actifs sont peu coûteuses comparées aux grandes infrastructures routières.

Au-delà de tous ces bénéfices individuels et collectifs, les mobilités actives s'inscrivent dans une véritable dynamique économique et industrielle. L'écosystème du vélo, en pleine croissance, génère déjà plus de 60 000 emplois en France, dans la fabrication, la réparation, les services et la logistique, mais aussi dans la conception et la réalisation des infrastructures et dans les retombées du tourisme à vélo (source France Vélo). Soutenir ces modes de transport, c'est donc aussi soutenir un secteur économique porteur et non délocalisable.

Pourquoi l'État a besoin d'une politique modes actifs ?

L'État a un rôle central à jouer pour garantir un maillage cohérent sur tout le territoire et pour soutenir les collectivités dans la conduite du changement qui peut rencontrer des résistances importantes. Conscient de son retard européen, Il

s'est lui-même fixé un objectif de 12% de part modale du vélo à atteindre en 2030, dans la stratégie nationale bas carbone. Aujourd'hui, les inégalités sont fortes entre les zones urbaines et les zones rurales ou périurbaines, où les accidents les plus graves ont lieu, comme le montrent les données de l'ONISR. Une politique nationale permettrait d'assurer une continuité des itinéraires cyclables et piétons, et d'affirmer une ambition politique forte : celle de faire des mobilités actives une priorité de l'action publique, au même titre que les autres modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

La recommandation 2025/1021 de la Commission européenne renforce la légitimité d'une politique ambitieuse en faveur des mobilités durables. Elle alerte sur la précarité croissante en matière de transport, source d'exclusion sociale, et appelle les États membres, donc la France, à garantir une mobilité abordable, accessible et équitable, en mobilisant le Fonds social pour le climat (86,7 milliards d'euros entre 2026 et 2032). Elle encourage notamment le développement de solutions multimodales, de réseaux cyclables sécurisés, de services à la demande et de mobilité active, en ciblant en priorité les publics vulnérables. La Commission souligne enfin la nécessité d'une action publique coordonnée pour réduire les inégalités territoriales et sociales d'accès à la mobilité. Dans ce contexte, **la conformité de la France avec les recommandations européennes apparaît essentielle**, non seulement pour renforcer la cohérence des politiques publiques, mais aussi pour accéder pleinement aux financements européens fléchés (financements dans le cadre du RTE-T, Fonds social pour le climat, FEDER, etc.). Cela implique une stratégie nationale claire, alignée sur les priorités européennes, afin de pouvoir bénéficier efficacement de ces leviers financiers structurants. Comment admettre que la France puisse s'en priver ?

Les errements sur le financement national du Plan vélo et marche pluriannuel 2023-2027, un an après sa mise en place, ont provoqué un ralentissement de la dynamique des investissements dans les collectivités, et la solution trouvée en 2025 (financement de 50 millions sur le Fonds vert) n'est pas la hauteur des enjeux. De même, le manque de garantie sur la prolongation des fiches et programmes CEE interroge, tant ces dispositifs permettent de dégager des marges de manœuvre.

Les propositions du Réseau vélo et marche

1. **Financer les infrastructures cyclables et marchables dans une logique pluriannuelle.** Il est essentiel de réinvestir massivement dans les pistes cyclables et les trottoirs, en particulier dans les zones les moins denses et dans les quartiers prioritaires.
2. **Former les cyclistes de demain.** En partie financé par le dispositif de certificats d'économies d'énergie (CEE) Génération Vélo qui s'arrête fin 2025, le programme Savoir Rouler à Vélo (SRV) est fragilisé. Il est fondamental de pérenniser un accompagnement des collectivités, afin de généraliser l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge prévu par la loi d'orientation pour les mobilités (LOM, décembre 2019) et de le poursuivre au collège.
3. **(Ré)investir dans les aides vélo.** Les aides à l'achat et à la réparation, aujourd'hui supprimées, ont pourtant fait leurs preuves – comme l'a montré le succès du « coup de pouce vélo » après la pandémie de COVID en 2020 ou encore la courbe ascendante de distribution des primes à la conversion pour l'achat d'un vélo. Ils constituent un véritable levier pour encourager et amplifier la pratique cyclable.
4. **Soutenir les services de location de vélos.** Aujourd'hui financés par les collectivités avec un soutien dans certains territoires via des programmes menacés : le programme AVELO ou le Fonds vert pour les zones à faibles émissions (ZFE). Ces services ont besoin d'un appui national durable pour continuer à se développer.

Quels moyens concrets ?

Pour la mise en œuvre de ces propositions, il est primordial d'allouer **500 millions d'euros annuels jusqu'en 2030**, afin de **permettre aux collectivités d'investir 50 euros par an et par habitant dans la marche et le vélo**, dont 30 euros spécifiquement pour le vélo. Ce niveau de financement est indispensable pour faire des modes actifs une solution crédible, accessible et sûre partout en France et pour rattraper notre retard, face à nos voisins européens.

Table ou illustration 1

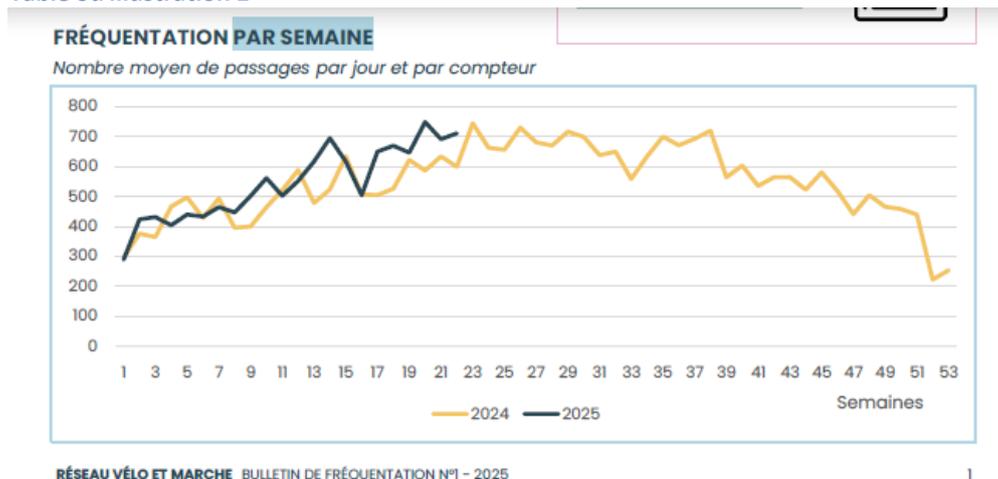


Table ou illustration 2

Table ou illustration 3

CONCLUSION (2000 caractères)

Une politique modes actifs est l'une des plus rentables à long terme. Peu coûteuse à mettre en œuvre, elle génère des bénéfices multiples, durables et mesurables. Il est donc impératif que la conférence de financement accorde une place centrale aux mobilités actives, véritable colonne vertébrale d'une mobilité plus juste, plus saine et plus soutenable. Les mobilités actives ne doivent plus être vues comme complément optionnel, mais comme un pilier fondamental.

Il est urgent que l'État garantisse la pérennité du modèle de financement des mobilités.

Sur la base de ces propositions, le Réseau vélo et marche appelle l'État à ouvrir un dialogue constructif avec les collectivités et pour les mobilités actives pour assurer un financement adéquat et pluriannuel à la hauteur des enjeux.