

DÉPLOYER MASSIVEMENT LE VÉLO

TRANSPORTS

DANS LE CADRE DE NOTRE
PLAN ROBUSTE POUR L'ECONOMIE FRANCAISE



La mobilité quotidienne (les déplacements à moins de 80 km du domicile) représente 99 % du nombre de déplacements des Français et 14 % des émissions nationales de gaz à effet de serre, tous secteurs confondus. Sa décarbonation est donc cruciale pour sortir des énergies fossiles et réduire les émissions de gaz à effet de serre françaises. Aujourd'hui, le vélo n'est utilisé que pour 1 % environ des kilomètres parcourus au quotidien, malgré un déploiement significatif ces dernières années. Pourtant, son potentiel est très important, notamment pour se substituer à l'automobile, qui représente encore les trois quarts des kilomètres parcourus au quotidien. Le déploiement massif et rapide du vélo est donc un enjeu majeur pour la décarbonation de notre mobilité quotidienne, en articulation avec le renforcement de l'offre de transports en commun et la généralisation des voitures électriques sobres⁷. **Décrivons donc le potentiel du vélo, ainsi que le panorama actuel, et voyons quelles sont les conditions de réussite, côté offre et côté demande, nécessaires pour assurer son déploiement.**

Nota : On parle ici de vélo pour indiquer la gamme des cycles, qui est beaucoup plus vaste : vélos classiques, vélos à assistance électrique (VAE), vélos cargo, vélos familiaux, allongés, pliants, couchés et vélomobiles, vélo-voitures (parfois désignés « vélis actifs ») ...

Un potentiel important au sein d'un système de mobilité décarboné

Le potentiel de décarbonation du vélo est associé à sa capacité à remplacer des trajets réalisés en voiture⁸ : soit entièrement, pour des distances allant jusqu'à 7 km pour le vélo, et 10 à 15 km pour le vélo à assistance électrique, soit en intermodalité avec des modes de transport partagés, pour des distances plus importantes.

Un récent rapport de l'ADEME [23] établit un potentiel maximal de déplacements réalisables à vélo sur la base des analyses des boucles de déplacements effectuées par les Français⁹. Selon cette étude, **la part modale du vélo pourrait atteindre**, suivant les hypothèses¹⁰, entre 30 % et 50 % des déplacements de la mobilité quotidienne, soit **jusqu'à 25 % des kilomètres parcourus** dans ce cadre. Ce pourcentage représente uniquement les trajets où le vélo est le mode de transport principal, et pas ceux où il sert en intermodalité, c'est-à-dire pour rejoindre d'autres modes de transport principaux, typiquement une gare ferroviaire ou une gare routière. Or, si les conditions d'offre sont réunies, un nombre important de trajets en intermodalité avec ces modes pourrait être réalisés à vélo.

En plus de ce potentiel, le vélo contribue à la décarbonation à travers l'incitation à modifier ses destinations pour en privilégier de plus proches, elles-mêmes faisables en vélo, et en réduisant la dépendance à l'automobile, ce qui limite la production de nouvelles voitures et leurs émissions.

⁷ Lire nos chantiers sur [les transports en commun](#) et sur [la voiture électrique sobre](#)

⁸ Cela est vrai lorsqu'il remplace un trajet en voiture thermique. Lorsqu'il remplace un trajet en voiture électrique, il économise de l'électricité (un vélo à assistance électrique consomme 30 fois moins au kilomètre).

⁹ Cette analyse a permis d'identifier les boucles de déplacement qui ne peuvent être réalisées autrement que ne voiture et le potentiel maximal des déplacements réalisables à vélo

¹⁰ Portée maximale des déplacements faisables à vélo, emport de charge ou de personnes, âge maximal, etc.

La décarbonation par le vélo : quel panorama ?

Des avancées récentes notables...

Entre 2017 et 2024, la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail est passée de 2,2 % [24] à 4,3 % [25]. La pratique du vélo a notamment connu un regain depuis la pandémie de Covid 19, qui a levé les freins à la mise en place rapide d'un nombre important de pistes cyclables temporaires, dont une bonne partie ont été pérennisées par la suite¹¹.

Les bases d'une politique cyclable plus structurée et plus ambitieuse avaient par ailleurs été posées par le **Plan Vélo et Mobilités Actives du gouvernement en 2018** [26], dont l'objectif était de porter la part du vélo de 2,7 % à 9 % des déplacements en 2024. Pour ce faire, le plan comportait de nombreuses actions structurantes : lancement de l'appel à projets *Avelo* par l'ADEME [27] afin d'aider les territoires dans la définition de leur politique cyclable, introduction de facilités de circulation pour les cyclistes (doubles sens cyclables, amélioration de la visibilité aux passages piétons, etc.) et de dispositifs de lutte contre le vol (généralisation du marquage vélo, équipement des gares en stationnement sécurisé, etc.), création d'un Forfait Mobilité Durable pour les salariés¹², généralisation du programme « Savoir rouler à vélo » pour les enfants. Le **Plan vélo de 2023** et la création d'un Fonds mobilités actives doté de 350 M€ sur 7 ans ont par ailleurs créé les prémisses financières indispensables pour le développement d'infrastructures cyclables dans les territoires¹³.

Ces dernières années sont également marquées par l'**essor des ventes de Vélo à Assistance Electrique** (VAE) qui, quasiment inexistantes sur le marché il y a une dizaine d'années, représentent désormais une vente de vélo sur trois, sur un volume total de presque 2 millions de vélos vendus en 2024 [28]. Cette dynamique a permis d'élargir la pertinence de l'usage du vélo en termes de kilomètres parcourus, de diversité des territoires concernés et les gains d'accessibilité à un public plus large, y compris pour les personnes en moins bonne condition physique.

L'essor du vélo a aussi été facilité par la mise en place, ces dernières années, de services de **location longue durée** par de nombreuses collectivités locales¹⁴. Souvent accompagnés de formations à la pratique, ils ont permis de faire tester l'utilisation du vélo et du VAE à un public plus large.

Dans une moindre mesure, le **vélo cargo** a également connu un engouement récent, avec un doublement des ventes en 2024 par rapport à 2021 (passées de 14 000/an à 33 000/an) [29].

Enfin, le vélo a bénéficié de plus en plus de visibilité médiatique et institutionnelle, grâce entre autres à l'action de plaidoyer d'associations très actives au niveau local et national (FUB¹⁵,

¹¹ Selon l'indicateur Vélo et Territoires, en 2021 le nombre de passages de vélos sur le réseau de compteurs de la Plateforme nationale des fréquentations (PNF) enregistrait + 28 % par rapport à 2019 <https://www.velo-territoires.org/actualite/2022/05/11/indicateur-de-cyclabilite/>

¹² Possibilité pour les employeurs privés et publics de contribuer au frais de déplacement domicile-travail à vélo de leurs salariés sur une base forfaitaire jusqu'à 400 €/an en franchise d'impôt et de cotisations sociales. Cette contribution a remplacé l'indemnité kilométrique vélo, qui avait été introduite par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) en 2015

¹³ Le financement de ce fonds a été largement abondé par le Plan vélo de 2023, qui prévoyait un développement important de la politique vélo.

¹⁴ Rapport du Vélo public : <https://www.aavp-asso.fr/rapport-du-velo-public>. Il y a environ 200 000 vélos publics en France, répartis dans 410 services, dont ¾ de location longue durée. Ces services rencontrent un engouement, comme en témoigne le fait que 70 % entre eux comportent des listes d'attente.

¹⁵ Fédération des Usagers de la Bicyclette

Réseau Vélo et Marche, ¹⁶,...) qui assurent les remontées d'information depuis le terrain et prennent en charge une partie du traitement des données liées aux pratiques cyclables.

...Mais encore beaucoup de chemin restant pour déployer le potentiel du vélo

Malgré le chemin parcouru ces dernières années, le rapprochement entre le potentiel estimé par l'ADEME [23] et la pratique actuelle montrent que l'essentiel du déploiement de ce mode de déplacement est encore devant nous : **3 % des déplacements et 1 % des kilomètres¹⁷ étaient réalisés à vélo en 2019, à comparer à un potentiel maximal de 50 % et 25 % respectivement.** Le projet de SNBC3 publié en décembre 2025 [20] prévoit un **triplément des kilomètres parcourus à vélo d'ici à 2030 et une multiplication par 8 d'ici 2050.** La part modale française est par ailleurs bien inférieure à la moyenne européenne (7 % des déplacements) et très loin de celle des pays européens les plus favorables au vélo (20 % aux Pays Bas).¹⁸

Le taux de cyclabilité de la voirie¹⁹, indicateur allant de pair avec une amélioration du sentiment de sécurité des cyclistes, a augmenté dans les dernières années, mais reste limité à 4 % seulement du réseau routier français²⁰. Par ailleurs, d'après le baromètre vélo de la FUB [30], la note attribuée par les utilisateurs du vélo aux communes françaises se situe encore autour d'une moyenne de D, sur une échelle allant de G à A+.

Concernant le potentiel d'usage du vélo en **intermodalité**, seul 2 % des passagers arrivent à vélo à la gare [31] alors que ce chiffre est de 47 % aux Pays Bas, et que 7 Français sur 10 habitent à moins de 6 km d'une gare [32]. Si la localisation à une distance cyclable d'une gare n'implique pas automatiquement un recours à l'intermodalité, son développement pourrait être considérablement amplifié si les conditions d'offre étaient réunies : création d'un réseau étendu de pistes cyclables continues permettant de rejoindre les gares (ferroviaires ou routières) de façon sécurisée, et mise en place de services de transport en commun fréquents et fiables à destination des centres villes et de leurs périphéries par le train et le car express²¹.

¹⁶ Club des villes et territoires cyclables et marchables

¹⁷ Il s'agit des derniers chiffres disponibles au niveau national, par l'Enquête sur la mobilité des personnes de 2019. Voir par ex. <https://infos.ademe.fr/mobilite-transport/2024/tout-le-monde-a-velo/>

¹⁸ Voir par ex. <https://infos.ademe.fr/mobilite-transport/2024/tout-le-monde-a-velo/>

¹⁹ A savoir, le rapport entre le linéaire d'aménagements cyclables et la longueur de la voirie

²⁰ Cela signifie qu'en moyenne, sur 100 km de voirie potentiellement cyclable, on recense 4 km d'aménagements cyclables bidirectionnels (ou 8 km d'aménagements monodirectionnels). Ce chiffre prend en compte 68 350 km d'aménagements cyclables, 4 760 km de zones piétonnes et 6 100 km de zones de rencontres. Le taux de cyclabilité augmente selon la taille de l'aire urbaine et atteint 8 % dans les unités de plus de 200 000 habitants ; au sein des aires urbaines, il est plus élevé dans les centres villes que dans les périphéries. À l'inverse, les territoires ruraux présentent des taux de cyclabilité très faibles (1 % en moyenne). Source : Base nationale des aménagements cyclables (BNAC) <https://www.velo-territoires.org/actualite/2020/12/16/base-nationale-amenagements-cyclables-devient-realite/>

²¹ Ce développement des services de transport en commun est d'ailleurs prévu dans le cadre de la mise en œuvre des Services Express Régionaux Métropolitains, voir chapitre consacré aux Transports en Commun. Il y aurait en effet a) de nouveaux utilisateurs qui allaient par d'autres moyens dans les destinations auparavant desservies mais avec une fréquence moindre et sans pistes cyclables adéquates ; b) de nouvelles personnes qui voient leurs destinations desservies alors qu'elles ne l'étaient pas auparavant (à travers la mise en place de liaisons de cars express notamment) ; c) et (effet minoritaire) des personnes qui changent leur lieu de destination du fait de son accessibilité accrue

Quels facteurs clés d'offre pour le développement du vélo ?

Mise en place des infrastructures : un freinage préjudiciable des politiques nationales

Le développement de réseaux de **pistes cyclables continues et sécurisées** est un prérequis essentiel pour le développement de la pratique du vélo, le caractère continu étant particulièrement clef.

Grace à l'impulsion donnée par les plans vélo et le Fonds mobilités actives, le rythme de mise en place des itinéraires cyclables est passé à environ 3 000 km par an, portant la longueur cumulée des pistes cyclables et voies vertes à 68 000 km en 2025 [33].

L'ADEME estime [34] que **100 000 km de pistes cyclables seraient nécessaires** pour que le vélo atteigne 9 % de part modale en France, soit l'objectif kilométrique fixé **pour 2030** par le plan vélo de 2023. Afin d'atteindre cet objectif en 2030, le rythme de construction de pistes cyclables doit passer à environ **5 000 km par an**.

Or, le Fonds « Mobilités Actives » a été supprimé du budget 2025 de l'État, et ne figure pas au Projet de Loi de Finances de 2026, remplacé partiellement par une enveloppe moins spécifique au sein du Fond Vert. Cette suppression fait porter l'effort de financement des pistes cyclables essentiellement sur les collectivités, et entraîne un manque de visibilité sur les prochaines années pour les acteurs économiques. Ce manque de financements est particulièrement préjudiciable pour les collectivités plus petites, qui ne disposent pas de budgets suffisants pour couvrir l'ensemble des aménagements nécessaires. Or, c'est précisément dans ces territoires que les besoins sont les plus importants et que les subventions permettent de déclencher des projets de développement.

Autre prérequis essentiel pour le développement de la pratique du vélo : la **mise en place de lieux de stationnement abondants et sécurisés**, la crainte du vol étant un frein majeur à l'utilisation du vélo. Pour être efficace sur le report modal – autrement dit pour que le vélo devienne une alternative à la voiture, le stationnement doit être généralisé, à la fois dans les immeubles, les gares, devant les lieux d'achat, de loisirs, en entreprise, etc.

La création du programme ALVEOLE en 2018 a permis de financer 210 000 places de stationnement entre 2019 et 2024 [35, 36] à travers le mécanisme des certificats d'économie d'énergie (CEE). Ce programme national a pris fin du fait de l'arrêt des financements de l'État, alors que les objectifs d'équipement en stationnement ne sont pas encore atteints. Par ailleurs, un décret d'application de la Loi d'Orientation des Mobilités²² fixait l'objectif d'équiper 1 133 gares en stationnements vélos sécurisés avant le 1er janvier 2024. En 2025, 59 % des gares atteignaient le nombre minimum de places fixé par le décret.

Il est donc nécessaire de **réaffirmer l'engagement de l'État pour le vélo** et redonner de la visibilité aux acteurs à travers des **programmes de financement pluriannuels** visant à mettre en place les infrastructures de circulation et de stationnement nécessaires.

Élargir l'accès à une large gamme de vélos de qualité et made in France

L'**accès à des vélos de qualité** représente le troisième volet d'une politique d'offre efficace, en permettant au plus grand nombre d'utiliser une large gamme de vélos de bonne qualité, à

²² Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare

travers l'achat, la location ou le leasing. Cela permettrait d'élargir le domaine de pertinence du vélo, qui pourrait ainsi être utilisé sur des distances plus longues et par des classes d'âge plus larges (à travers le VAE), mais aussi pour le transport de charges ou en accompagnement (vélo cargo, autres vélos actifs), etc.

L'achat de vélos durables et Made in France pourrait être favorisé par **l'information et la diffusion de labels**, comme ceux créés par la filière France vélo en 2024 : le Cyclescore (qui informe sur l'empreinte écologique et sociétale du vélo) et l'Indice France Vélo (qui distingue les vélos conçus, assemblés et produits en France).

La mise à disposition des cycles peut être facilitée par les politiques d'**aide à l'achat**, et par le développement de **l'offre publique de location**. Dans le cadre professionnel, le développement du **leasing vélo / VAE par les employeurs** constitue un levier important, et doit être soutenu par un cadre législatif et social favorable. Le **dispositif de conversion de salaire**²³ [37], en vigueur dans d'autres pays européens, a permis d'augmenter considérablement le parc de vélos de fonction (200 000 vélos en Belgique et 2 millions en Allemagne, contre 20 000 en France).

Une filière de production et de réparation à soutenir

En 2025, la filière vélo représente un volume d'emplois encore limité mais en progression : environ 64 000 équivalents temps plein (ETP) en France [38]. Les effectifs sont concentrés dans le transport à vélo (essentiellement distribution postale et repas courses - 37 % des emplois) et dans la distribution de vélo (surtout vélocistes et grandes surfaces, 25 %). La filière production²⁴ ne représente que 6,4 % des emplois.

Bien que les usages augmentent, la production de vélos en France recule, avec 495 308 unités fabriquées en 2024, soit une baisse de 18 % par rapport à 2023, après une forte croissance en 2021 et 2022 [28]. Or, en anticipant un report modal vers le vélo dans les proportions évoquées, une fenêtre d'opportunité s'ouvre pour le **développement d'une industrie française de production et de reconditionnement pour l'ensemble de la gamme de vélos** (classiques, VAE, vélo cargo, « vélos actifs », etc.).

La réparation est quant à elle en plein essor, avec une croissance de +119 % depuis 2019, et la filière estime nécessaire de **former près de 1 000 mécaniciens vélo par an** [28]. Or face à ces besoins en forte croissance, ces métiers connaissent des difficultés de recrutement. Le développement d'un savoir-faire, en particulier à destination de personnes en reconversion est une piste potentielle. Les formations devraient viser le développement de compétences plus techniques, en lien avec les nouvelles caractéristiques des véhicules (assistance électrique, vélos connectés, alarmes antivol, motorisation, traitement des batteries, etc.).

Par ailleurs, plus de 10 000 emplois sont liés aux aménagements cyclables. La création de **pistes et d'espaces publics plus favorables à l'utilisation des modes actifs requiert une montée en compétence des ingénieurs, urbanistes, concepteurs et maîtrises d'ouvrage** sur les besoins des utilisateurs, sur les enjeux liés à l'entretien des pistes cyclables, etc.

Par ailleurs, de nouveaux métiers ont émergé ces dernières années, comme celui de « gestionnaire de flotte vélo » en entreprise ou collectivité. Le tourisme à vélo, qui représente 4 000 emplois vélo + 40 000 emplois liés, comporte une variété importante de compétences.

²³ Conversion du salaire brut en mise à disposition d'un vélo, exonérée de cotisations sociales et d'impôts.

²⁴ La filière production comporte la production de vélos, des composants et accessoires, du mobilier vélo, ainsi que le reconditionnement

En pleine progression (+25 % entre 2023 et 2024) ce secteur est identifié par les acteurs comme particulièrement prometteur.

La filière doit identifier les besoins à venir et développer une offre de formations adaptée.

Favoriser l'utilisation du vélo : le rendre pratique, sûr, inclusif et plus intéressant que la voiture

La sécurité de la circulation à vélo est un frein majeur à son utilisation, et le rapport de l'ADEME de 2020 [34] met en évidence un **lien fort entre pratique du vélo et réduction de la vitesse de la voiture**. Plusieurs mesures permettent des conditions de circulation plus sécurisées pour les vélos, dans les zones urbanisées [39]. Tout d'abord, la mise en œuvre de plans de circulation qui limitent le transit des voitures à l'intérieur des quartiers, permettant de réserver la circulation automobile aux riverains, et de réaffecter une partie de l'espace public à la vie de quartier et aux modes actifs. Ces interventions doivent s'accompagner d'aménagements de la chaussée pour réduire la vitesse des automobiles (rétrécissements, plateaux, etc.), et de la réservation d'une voie pour les vélos, sur les routes à 2x2 voies.

Les mesures dites « d'apaisement de la circulation » concernent aussi le dialogue et l'éducation au respect entre piétons et vélos, entre vélos et voitures, et plus généralement entre utilisateurs des différents modes de transport, afin de limiter les accidents et d'accroître la sécurité [40].

De manière générale, le développement de la part modale du vélo est étroitement lié à son attractivité relativement à celle de la voiture. Permettre au vélo de bénéficier de conditions plus favorables, en matière de rapidité (grâce à des infrastructures routières prioritaires) et de praticité (avec une offre de stationnement plus abondante voire plus sécurisée), en ferait une alternative d'autant plus pertinente. Par exemple, la possibilité de stationner son vélo sur des places situées plus proche des lieux de destination ou de l'accès à la gare, par rapport aux parkings voiture. Plus largement, la **gestion du stationnement** (favoriser par le nombre de places et la tarification les modes les plus légers au détriment des véhicules plus lourds) est un facteur qui favorise très fortement le report modal, que ce soit vers les mobilités actives ou vers les mobilités collectives. Elle favorise aussi la vie de quartier, quand les espaces sont réaffectés à d'autres usages.

Cette politique visant **l'usage de la voiture** est **nécessaire** : pour ce qui concerne la vitesse et le stationnement donc, mais aussi, plus largement, l'encadrement de la publicité ou limitation des avantages fiscaux. Afin que cela soit aussi acceptable que possible, il importe toutefois que ces mesures soient accompagnées voire précédées par le développement de **solutions alternatives sérieuses** i.e. de l'offre de mobilités actives et collectives décrite dans ces pages et les suivantes. Il est aussi crucial que tout cela résulte d'une démarche participative, favorisant **l'implication des citoyens et l'écoute de leurs besoins et désirs**.

Enfin, le développement de la pratique du vélo, et en particulier le report vers le vélo de déplacements auparavant réalisés en voiture, va de pair avec le **développement de modes de vie de proximité**²⁵. Selon l'ADEME [23], la généralisation des meilleures pratiques actuelles du vélo se traduirait par une réduction globale de 11 % des distances parcourues quotidiennement. Couplée avec des politiques d'aménagement permettant une vie de

²⁵ Le ralentissement et les modes de vie de proximité sont par ailleurs souhaités par une large majorité de personnes, comme documenté par le Forum Vies Mobiles dans leur enquête internationale de 2015 <https://forumviesmobiles.org/recherches/3240/aspirations-lies-la-mobilite-et-aux-modes-de-vie-enquete-internationale>

proximité aux personnes qui le souhaitent, elle nous permettrait de repenser nos modes de vie en satisfaisant nos besoins sans parcourir des distances toujours plus longues.

En parallèle de la mise en place des conditions matérielles pour une pratique généralisée et sécurisée du vélo, les **actions de sensibilisation et de formation** sont importantes pour donner goût à sa pratique. Elles peuvent prendre des formes très différentes : ateliers d'initiation, animations sur le territoire (nuit du vélo, mai à vélo, etc.), ou accompagnement personnalisé proposé par les collectivités. Elles permettent de tester la pratique du vélo, de se former, mais aussi de sensibiliser aux réflexes de sécurité (angles morts, port du casque, usage d'un bon antivol, etc.). La formation des enfants et adolescents à la pratique du vélo et de la mobilité bas carbone doit rester une priorité. Il est ainsi impératif de pérenniser les programmes qui leur sont destinés, comme « Génération vélo » pour le développement du « Savoir rouler à vélo », actuellement menacé par l'arrêt des financements provenant du dispositif des certificats d'économie d'énergie. Par ailleurs l'apprentissage de la pratique du vélo constitue un facteur d'inclusivité, permettant l'accès à la mobilité pour les personnes en situation de précarité, grâce à des programmes comme Vélo-Égaut [41].

Conclusion

Le déploiement massif et rapide du vélo, est donc possible. Cela nécessite la mise en place de **pistes cyclables** continues et sécurisées et de **lieux de stationnements** abondants et sûrs. Cela implique aussi de rendre accessible une **large gamme de vélos de qualité**, et de permettre la montée en puissance d'une **filière française de production et de réparation**. Cela demande enfin des actions de **sensibilisation**, ainsi que des politiques de **rééquilibrage des avantages conférés à l'usage de la voiture** dans les zones urbanisées, comparativement au vélo : vitesses, stationnement, avantages fiscaux.... Tout cela garantira un large report modal de la voiture vers le vélo, contribuant à une forte décarbonation de notre mobilité quotidienne.

CONTACTS

Laura Foglia, *Cheffe de projet Mobilité Quotidienne*
laura.foglia@theshiftproject.org

Héloïse Lesimple, *pilote communication et affaires publiques Transition Robuste*
heloise.lesimple@theshiftproject.org