



Les politiques cyclables en Pays de la Loire en 2025 : Réalités, risques et opportunités

Synthèse

Mai 2025

Depuis 2019, les politiques cyclables se sont installées dans le paysage des Pays de la Loire, soutenues par une politique nationale volontariste : 60 territoires lauréats du Fonds des Mobilités Actives depuis 2019 ; 57 lauréats des AAP A VELOS depuis 2019 ; 11 lauréats de l'AAP TenMod entre 2018 et 2022 ; 45 territoires co-financés par Alvéole plus depuis 2022 ; 58 par Génération Vélo ; Etc, ...

Les résultats de ces investissements conjoints Etat / Collectivités Locales sont visibles rapidement :

- La part modale vélo en Pays de la Loire est passée de 3% à 4.3% en 2024 (INSEE) (1^{ère} région métropolitaine). 21% de sa population fait du vélo au moins une fois par semaine (Enquête les Français et le Vélo 2025).
- Le vélo est utilisé pour se rendre à la gare plus qu'ailleurs : 14% des personnes usagères du TER vont à la gare à vélo contre 6% au national (SNCF). Le TER a vu sa fréquentation augmenter de 40% en 4 ans
- La région offre un service de stationnement vélo en gare de 18.8 places pour 1 000 habitants, soit la 3^{ème} région métropolitaine en la matière (Vélo & Territoire).
- La région Pays de la Loire présente le troisième réseau cyclable de la France métropolitaine (2.44 mètre linéaire de voirie cyclable / habitant, taux de 4.4% de cyclabilité de sa voirie (Vélo & Territoire).
- Près de 45 000 enfants ont reçu une attestation de Savoir Rouler à Vélo entre 2022 et début 2025.

Toutefois, ces efforts subissent un coup de frein depuis plusieurs mois :

- Dès mars 2024, 18 dossiers sont concernés par le gel du Fond Des Mobilités Actives en PDL (7M€).
- Remplacement du Fond des Mobilités Actives par un Fond Vert dont les moyens sont divisés par 5.
- Obligations pour les collectivités de réaliser 5 milliards d'euros d'économies dans le cadre du PLF 2025.
- Possible non reconduction des programmes CEE.

En raison de ces pertes de financement, les impacts concernent tous les maillons de l'écosystème vélo et les différents leviers pour encourager et permettre la pratique du vélo selon l'Enquête menée par le Collectif Vélo Pays de la Loire en février 2025 auprès des collectivités et des associations :

- 25 % des collectivités indiquent qu'elles devront renoncer à des projets en faveur des mobilités actives.
- 20 % des collectivités indiquaient ne pas savoir au moment du questionnaire si elles devront renoncer à des projets.

Un risque de morcellement des politiques apparaît ainsi en creux des réponses, avec une difficulté grandissante à respecter les recommandations du Cerema. Il y a un réel besoin de légitimer le vélo - déplacement, qui rejoint la demande d'appui financier mais aussi symbolique et normative de la part des collectivités pour assoir leurs politiques cyclables. Ce rôle revient à l'Etat.

Le vélo est pourtant un outil de sobriété, budgétaire en générant des économies (selon Bercy, 1€ investi dans le vélo génère 4.5€ d'économies) , écologique, (ZAN, SNBC, consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre, etc), d'investissement (km de piste cyclable jusqu'à 4 fois moins cher qu'un 1km de route selon le CVTC). La contraction des budgets publics contraint les aménageurs à s'emparer des plan de circulation (note du collectif sur le sujet) et des aménagements tactiques (le dossierADEME).

Dans ce cadre, deux outils essentiels pour planifier des politiques cyclables optimisées et efficaces existent :

- Le baromètre des villes cyclables.
- La participation active, à chaque étape des projets des associations locales.

C'est tout l'écosystème vélo qui est menacé alors même qu'il est en cours de structuration, que ce soit pour les associations, les acteurs de l'industrie du cycle ou les collectivités.

Que ce soit le Réseau Vélo et Marche pour les collectivités, l'Union Sport et Cycle pour l'industrie du cycle ou le Collectif Vélo pays de la Loire et la FUB pour les cyclistes, la totalité de l'écosystème vélo est unanime sur le nécessaire rétablissement des politiques nationales cyclables à la hauteur des ambitions.



Introduction

Depuis 2020, les politiques cyclables se sont installées dans le paysage, plusieurs leviers de financement permettant aux collectivités de développer des actions pour lever les freins à la pratique du vélo comme moyen de déplacement complémentaire de la marche et des transports en commun :

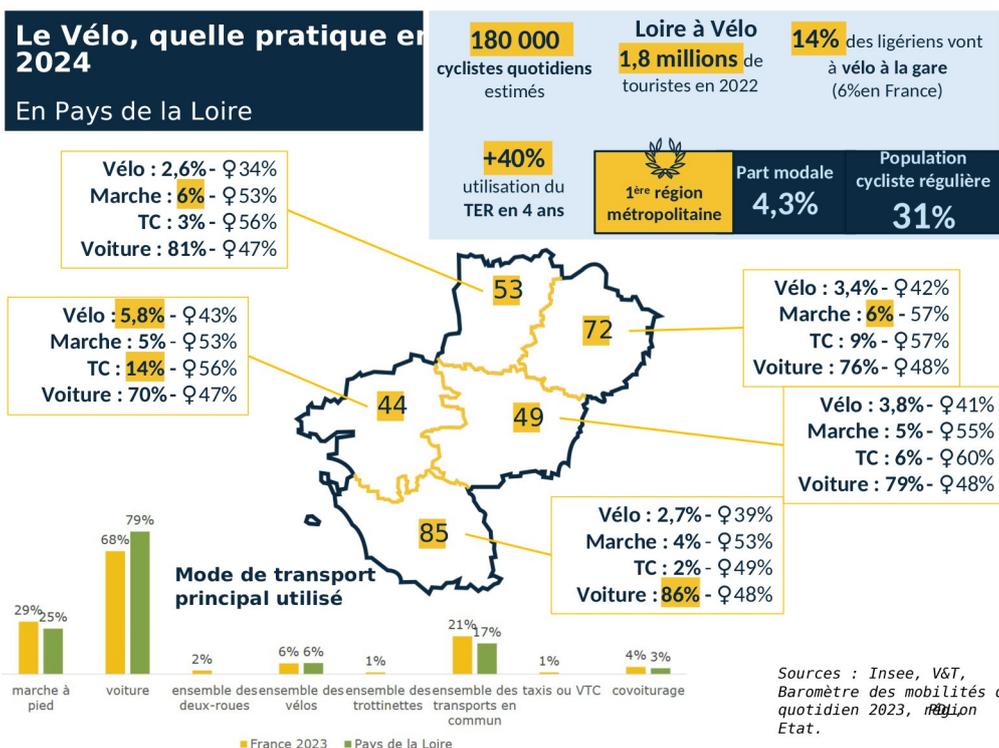
- Sur le plan de la sécurisation de la pratique, le **Fond des mobilités actives** 1 à 6 a injecté des fonds étatiques de 2019 à 2023 dans les infrastructures cyclables, les schémas de planification et les personnes pour y travailler. **60 territoires en Pays de la Loire** en ont bénéficié, sur les 1231 territoires lauréats, soit moins de 5%.
- Les **Appels à Projets (AAP) A VELOS 1, 2 et 3**, de 2019 à 2024, ont permis de co-financer des actions dans 57 territoires des Pays de la Loire.
- **L'AAP TenMod** a soutenu 11 territoires ligériens entre 2018 et 2022.
- Sur le plan de l'accompagnement aux changements de pratiques et les équipements de services, la politique publique s'est adossée notamment sur des **programmes financés par les Certificats d'Economies d'Energie (CEE)** tels que Génération Vélo pour accompagner le déploiement du savoir rouler à vélo ou Alvéole pour équiper en stationnement les zones de logement et d'activités (qu'elles soient économiques, de loisirs, d'échanges multimodaux, etc).

Ces investissements étatiques ont été complétés par les collectivités locales, qui ont engagé de fortes sommes en cofinancement, dans

- des démarches de planification des modes actifs sur leurs territoires,
- l'adaptation de leurs équipes et organisations internes aux nouveaux défis des déplacements (basculement progressif des services routiers vers des services incluant les politiques cyclables et marchables dans les départements),
- la prise de compétences d'Autorités Organisatrices des Mobilités en 2019 par la quasi-totalité des communautés de communes en Pays de la Loire,
- des moyens humains et matériels pour remplir leurs obligations imposées par le législateur selon leurs champs de compétences (équipement des gares en stationnement, etc).

Les efforts des collectivités, soutenus en partie par l'Etat jusque récemment, produisent des résultats concrets en termes d'offre et de pratique, soulignant que les ligériens font le choix du vélo lorsque les conditions sont réunies :

- **La part modale vélo** en Pays de la Loire est passée de 3% à 4.3% en 2024 (INSEE), faisant de la région Pays de la Loire la région métropolitaine où l'on se déplace le plus à vélo. 21% de sa population fait du vélo au moins une fois par semaine et 31% au moins une fois par mois (Enquête nationale les Français et le Vélo 2025).



Note sur les politiques cyclables en PDL en 2025 : réalités, risques et opportunités



- **Le vélo est utilisé pour se rendre à la gare** plus qu'ailleurs : 14% des personnes usagères du TER vont à la gare à vélo contre 6% au national (SNCF). Le TER a vu sa fréquentation augmenter de 40% en 4 ans
- La région offre un service de **stationnement vélo en gare** de 18.8 places pour 1 000 habitants, soit la 3^{ème} région métropolitaine en la matière (Vélo & Territoire).
- La région Pays de la Loire présente le troisième **réseau cyclable** de la France métropolitaine, avec 2.44 mètre linéaire de voirie cyclable par habitant, avec un taux de 4.4% de **cyclabilité de sa voirie**, soit la 4^{ème} région de France métropolitaine (Vélo & Territoire).
- Près de **45 000 enfants** ont reçu une attestation de **Savoir Rouler à Vélo** entre 2022 et début 2025.

Ces bons résultats créent une demande sociale, de pouvoir accéder à la pratique du vélo sur tous les territoires, y compris les moins équipés à ce stade. Cette demande est notamment visible dans les résultats de réponses au **Baromètre Vélo porté par la FUB et déployé par son réseau** sur le terrain :

- La région PDL a aujourd'hui le meilleur taux de participation (réponses / habitants), avec à mi-parcours de l'enquête près de 28 000 réponses déjà réunies, dont une partie provenant de personnes ne faisant pas encore de vélo mais souhaitant pouvoir en faire.
- Elle est 3^{ème} en termes de réponse, derrière l'Île de France et Auvergne-Rhône-Alpes, et devant l'Occitanie et la Nouvelle-Aquitaine.
- Elle fait également partie du trio de tête qui a dépassé son score de 2021.

Toutefois, **ces efforts subissent un coup de frein depuis plusieurs mois**, d'abord avec le gel du plan vélo 2024 dès le mois de mars, ne permettant pas de verser les moyens attendus à des collectivités ayant déjà engagé les projets sur le terrain : ce sont **18 dossiers concernés par le gel du Fond Des Mobilités Actives en 2024** en Pays de la Loire, pour 7 millions d'euros (4 dans chaque département et 2 dans le 85). Ensuite avec une **disparition du Fond des Mobilités Actives remplacé par un Fond Vert dont les moyens sont divisés par 5**, sous-dotant le plan vélo à un moment où les collectivités s'attellent aux défis les plus importants sur leurs territoires, après avoir traité les aménagements les plus « simples » à réaliser. Enfin, les **obligations pour les collectivités de réaliser 5 milliards d'euros d'économies** dans le cadre du Projet de Loi de Finances 2025, prennent les collectivités en étau.

L'incertitude est croissante face aux ressources :

- quid du fond vert en 2026 ?
- Est-on sûr qu'il n'y aura pas de gel des versements malgré les validations de dossiers, comme en 2024 ?
- les programmes CEE seront-ils prolongés ?

Or, les collectivités ont **besoin de perspectives et de visibilité pour planifier leurs actions et politiques, leurs investissements**, d'autant plus dans un cadre budgétaire contraint qui les soumet à un besoin vital de planification.

Un autre pilier essentiel de l'écosystème vélo est impacté : les **associations** ne peuvent plus, faute de maintien des lignes de crédit ou d'un soutien suffisant à leurs actions, se projeter sereinement dans leur activité de co-production des politiques cyclables et d'accompagnement aux changements de pratiques sur les territoires. La demande est là mais elles n'ont plus les moyens d'y répondre, ou de répondre aux publics non solvables.

En février 2025, le collectif s'est donc attaché à évaluer l'ampleur de l'impact de ces mesures sur les politiques en faveur des mobilités actives à l'échelle de la région.

Méthodologie

Pour cela, le collectif a réalisé deux questionnaires afin d'évaluer leurs préoccupations, et l'impact que ces restrictions auraient sur les projets en cours ou à venir :

- l'un à destination des collectivités de la région,
- l'autre à destination de ces associations membres du collectif.

Note sur les politiques cyclables en PDL en 2025 : réalités, risques et opportunités



Ces deux questionnaires et les données disponibles nationalement nous ont ainsi permis d'évaluer les risques que faisaient peser de telles restrictions budgétaires, sur les collectivités et l'écosystème vélo, sur les politiques cyclables.



Le questionnaire des collectivités

20 collectivités des Pays de la Loire ont répondu au questionnaire. Les collectivités ont été invitées à répondre à plusieurs questions afin d'évaluer comment elles se projetaient dans l'avenir concernant leurs politiques cyclables, et dans quelle mesure les restrictions budgétaires impacteraient leurs activités.



Le questionnaire des assos

13 associations du collectif ont répondu au questionnaire. Les associations ne disposant pas ou de peu de soutien de leur collectivité ne sont pas exprimés, globalement.

Les associations du collectif ont été invitées à évaluer les conséquences que les restrictions budgétaires auraient sur leur fonctionnement, leurs équipes pour les 8 associations employeuses et leur niveau d'activité. Il en va également de mesurer l'impact sur leurs projets associatifs : seront-elles capables de maintenir leurs actions en direction des publics les moins solvables sans soutien suffisant de la part des collectivités ?

1. Une triple conjoncture à l'œuvre : contrainte budgétaire, plan vélo divisé par 5, probable disparition des CEE

a. Contexte de restrictions budgétaires et division par 5 des moyens du plan vélo

Interrogées sur comment les collectivités projettent l'avenir de la politique cyclable sur leur territoire, celle-ci sont majoritairement dans l'attente de voir les arbitrages politiques qui seront pris pour pouvoir se projeter. Ainsi :

- La majorité des collectivités se disent en attente de voir comment évoluera la situation (65 %),
- 25 % se disent plutôt pessimistes
- 5 % se disent très pessimistes
- 5 % se disent plutôt optimistes.

La traduction de cette attente de pouvoir se projeter sereinement sur le plan financier, dans un climat que la majorité vit de manière plutôt pessimiste, se structure autour de deux risques principaux :

- Les collectivités expriment des craintes fortes quant au fait que les projets soient moins ambitieux, moins nombreux.
- Elles témoignent également du fait que ces restrictions constituent un signal politique : celui que rendre possible le choix d'une mobilité alternative à la voiture individuelle ne soit plus un champ d'action à investir, à rebours des efforts fournis au cours du dernier mandat notamment.

Ces craintes et ce climat s'appuient sur l'expérience de l'année passée et celle en cours :

- **En 2024 : 30 % des collectivités ont dû renoncer à des projets** en faveur des mobilités actives en 2024. Parmi les projets annulés figurent par exemple la suspension du bonus pour l'achat de vélos, l'aménagement d'un viaduc, ou encore la suspension d'un projet de location de vélo en gare. Sans mentionner le projet une collectivité indique avoir perdu 400 000 euros.
- **En 2025 : 33% des collectivités répondantes indiquent avoir perdu au moins un co-financement (Etat, région, ou autre).**

Les craintes émises par les associations sont basées sur les impacts des restrictions budgétaires à l'œuvre à l'échelle de l'Etat et par ricochet dans les collectivités et qu'elles constatent d'ores et déjà sur leurs structures, ainsi :

- **23% des associations répondantes devront renoncer à des projets déjà installés ou en perspective, en 2025**, en raison de la **perte de financements ou du contexte financier** pour les associations en général, peu propice à la prospective. Les projets auxquels les associations renoncent concernent notamment **les interventions de SRAV**, ainsi que la possibilité d'avoir un **emploi salarié**.



- **23% des associations répondantes indiquent perdre des financements dès 2025.** Ces mêmes associations témoignent notamment d'une **grande inquiétude vis à vis du maintien de l'activité salarié au sein de leur structure pour 2026.**

Les associations notent également la **difficulté grandissante de promouvoir le vélo sur les territoires les plus éloignés** et la conjoncture actuelle rend crucial le développement d'un travail accru sur le milieu rural par exemple, les réglementations entourant les différents aménagements pour mieux valoriser les opportunités et solutions adaptées.

Elles notent également une **difficulté grandissante à respecter les recommandations du Cerema dans les projets par les collectivités, dans un cadre budgétaire contraint qui conduit les collectivités à choisir les solutions les moins qualitatives ou ambitieuses.** Le rétablissement du Fond des Mobilités Actives pour abonder à des investissements à la hauteur des besoins des cyclistes, devient alors crucial, à l'heure du Baromètre Vélo.

Les associations soulignent également le **nécessaire travail de fond à engager sur le code de la route, pour le faire évoluer et l'adapter à tous les modes de transports et de déplacement.**

Ce chantier essentiel souligne le **besoin de légitimer le vélo comme moyen de déplacement et rejoint ainsi la demande d'appui financière mais aussi symbolique et normative de la part des collectivités pour asseoir leurs politiques cyclables. Ce rôle revient à l'Etat.**

Ces pistes et inquiétudes traduisent par ailleurs la volonté des associations de continuer à **mettre leur expertise d'usage au service de la co-construction de politiques cyclables** au service de tous les territoires et tous les habitants de la région.

Il appartient au collectif d'alerter sur le risque certain de découragement qui pèse sur les bénévoles : le renoncement à certains projets et l'arrêt de certaines actions menées fragilisent les associations qui peuvent éprouver un certain découragement à continuer leurs actions. Cela est d'autant plus vrai lorsque les projets impactés concernent les plus projets au cœur des projets associatifs et des objectifs d'égalité et de solidarité. Le découragement avec risque de désengagement des bénévoles en responsabilité est d'autant plus important dans les structures avec risque de suppression d'emploi.

Ce découragement est renforcé par le contexte général vécu par les associations, qui place les associations représentatives des usagers et usagers du vélo face à une double difficulté sectorielle : celle du vélo et celle des associations.

b. L'arrêt possible des programmes CEE liés au vélo

La **politique publique cyclable s'est elle aussi structurée ces dernières années, pour partie, notamment pour le volet services, autour de programmes financés par les Certificats d'Economies d'Energie**, notamment : Alvéole plus, Génération Vélo, Objectif Employeur Pro Vélo, Académie des Mobilités Actives, Colis'Activ, VéloEgoux, etc.

Ainsi, en Pays de la Loire, au 1^{er} janvier 2025, les collectivités territoriales ayant bénéficié des programmes CEE portés par la FUB (sans compter les écoles, les entreprises, etc) :

- **58 collectivités** ont bénéficié au moins une fois de **Génération Vélo**, ce qui représente 7.5% des collectivités en ayant bénéficié au national.
- **45** ont bénéficié d'**Alvéole plus** (sans compter les projets portés par des privés, tels que Gares et Connexion, contribuant directement au co-financement des politiques publiques d'équipement de stationnements sécurisés dans les pôles multimodaux), soit 9.9% des collectivités en ayant bénéficié au national. **540 projets** avaient été validés en Pays de la Loire pour **Alvéole 2**.
- **7 collectivités** ont bénéficié d'**Objectif Employeurs Pro-Vélo**, soit 9.2% des collectivités en ayant bénéficié au national.

L'arrêt possible de ces programmes CEE impacterait significativement les actions des collectivités.

- Si le programme Alvéole plus, qui permet un cofinancement de stationnements vélo abrités et sécurisés et l'accompagnement à la maîtrise d'ouvrage pour les projets de stationnement

Note sur les politiques cyclables en PDL en 2025 : réalités, risques et opportunités



- vélo, venait à s'arrêter : la majorité des collectivités déclarent qu'elles devront réduire ces actions.
- Si le programme Génération Vélo, qui permet le soutien au déploiement du Savoir Rouler à Vélo, venait à s'arrêter : la majorité des collectivités déclarent ne pas savoir si elles pourront maintenir les actions, ou qu'elles devront réduire ces actions.
- Si le programme Vélo Égaux venait à s'arrêter, programme qui accompagne les personnes en situation de précarité à l'apprentissage du vélo et leur permet de disposer de leur propre vélo, parmi les deux collectivités mettant en œuvre ce programme à ce stade, l'une déclare le maintenir, tandis que l'autre ne déclare pas savoir à ce stade.
- La très probable césure entre les programmes, en cas de renouvellement, est également un gros facteur d'inquiétude, au regard de ce que cela implique de suspension du co-financement sur une période de 6 mois à un an, d'une politique publique.

L'arrêt possible des programmes CEE, pour une partie à la fin de l'année 2025 (Alvéole, Génération Vélo et OEPV), pour les autres fin 2026 (Vélo Égaux) entraînerait également des **conséquences lourdes et directes sur plusieurs des associations du collectif** : pour 6 d'entre elles cela représente des pertes allant de 2 500 euros à 88 000 euros par an.

Cela signifie, pour autant de collectivités, la perte des interlocuteurs directs pour mettre en œuvre des programmes sur lesquels s'adosent des politiques publiques.

Les principales inquiétudes concernent les programmes qui sont constituent des ressources importantes pour les associations : Vélo Égaux et Génération Vélo, OEPV dans une bien moindre mesure.

Là encore, la visibilité est également une forte composante de la situation : faute d'information claire, sur les scénarios en jeu, sur l'évaluation des chances de renouvellement, les associations ne peuvent se projeter clairement sur les risques attendus.

Ces difficultés financières engagent les trajectoires de certaines associations, leurs activités, leurs équipes voire leur capacité à mener à bien leur projet associatif quand les associations ne peuvent plus par exemple répondre aux besoins des personnes les moins solvables ou des territoires plus éloignés, fautes de moyens.

2. L'avenir des politiques cyclables et mobilités actives et de l'écosystème vélo en question

a. Des politiques des mobilités actives en partie remises en cause

En raison de ces pertes de financement, **plusieurs collectivités devront renoncer à des projets**, ou témoignent d'une incertitude quant au maintien de certains projets.

- **25 % des collectivités indiquent qu'elles devront renoncer à des projets** en faveur des mobilités actives.
- **20 % des collectivités indiquaient ne pas savoir au moment du questionnaire si elles devront renoncer à des projets** : par exemple l'une d'entre elles s'interrogeait sur le maintien ou non de son service de location de VAE.

On note ainsi un **abandon de projets ou des incertitudes pesant sur des projets qui touchent à tous les maillons de l'écosystème vélo et les différents leviers pour encourager et permettre la pratique du vélo** :

- des infrastructures pour se déplacer en sécurité
- l'accès à un vélo via de l'achat ou de la location
- la possibilité de garer son vélo en toute sécurité / la possibilité de recevoir une éducation à la mobilité à vélo
- etc ..

Un risque de morcellement des politiques apparaît ainsi en creux des réponses, morcellement qui va à rebours la vision globale et la mise en synergie nécessaire entre les différentes collectivités, selon leurs compétences, ainsi qu'entre tous les acteurs de l'écosystème vélo pour rendre accessible le vélo à chaque personne habitant le territoire.

Le risque est également de décourager les efforts engagés par les collectivités depuis ces dernières années ou de désinciter celles qui n'ont pas encore franchi le pas. A un an des municipales, alors que les collectivités ont

Note sur les politiques cyclables en PDL en 2025 : réalités, risques et opportunités



besoin d'être confortées et légitimées dans leurs actions et politiques cyclables par un curseur fort posé à l'échelon national, le désengagement de l'Etat interroge les élus qui devront bientôt défendre des bilans qui n'auront pas été au terme des promesses faites, faute de moyens constants alloués à l'enjeu des déplacements. **Le Réseau Vélo et Marche**, lors de sa journée nationale le 29 avril 2025, a appelé de ses vœux au rétablissement du plan vélo à son montant initial d'une part et à une lisibilité pluriannuelles d'autre part, condition pour permettre aux collectivités de poursuivre leurs efforts.

La crainte est d'autant plus forte que 608 000 personnes sont considérées en précarité mobilité en Pays de la Loire en 2024 selon le Baromètre des mobilités quotidiennes de Wiimooov : cela se traduit par des personnes qui ne peuvent pas faire face aux dépenses de déplacements, n'ont pas d'autres solutions que la voiture pour celles qui y ont accès, renoncent à des déplacements voire au motif de déplacement (1 personne sur 4 a déjà renoncé à un emploi faute de moyen de déplacement selon le Laboratoire des Mobilités inclusives).

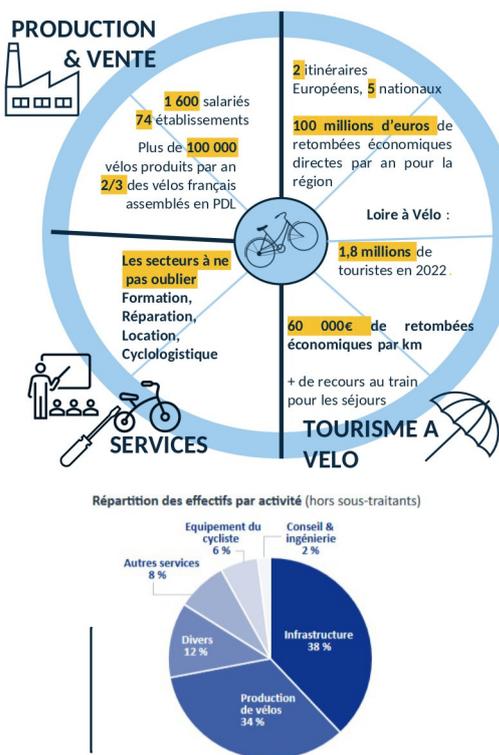
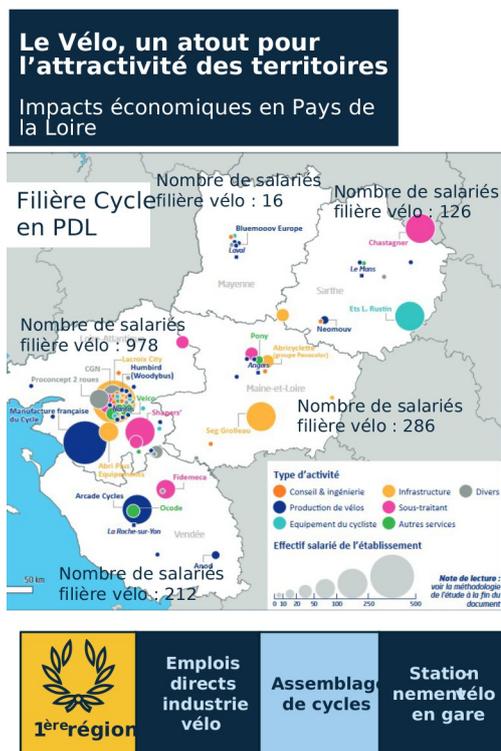
b. Un écosystème en construction mais dont les soutiens disparaissent

Le développement de la pratique du vélo s'appuie nécessairement sur un écosystème fort, pouvant accompagner le développement de la pratique à chaque étape, de l'achat du vélo à l'apprentissage de son utilisation, de la réparation du vélo à son recyclage, de l'identification de la pratique à son inscription dans les politiques cyclables. Or, avec ces dynamiques à l'œuvre, c'est l'ensemble de l'écosystème qui est fragilisé, alors même qu'il était en pleine construction et essor ces dernières années, en cela partiellement soutenu par les pouvoirs publics et les politiques étatiques.

Le contexte global pour les associations est très difficile actuellement, hors enjeu vélo.

Le Mouvement associatif, le **RNMA - Réseau National des Maisons des Associations** et **Hexopée** viennent de sortir une enquête nationale sur la santé financière des associations, menée auprès de plus de 5 500 structures :

- ☐ 31 % des assos employeuses ont moins de 3 mois de trésorerie.
- 📉 45 % ont vu leurs subventions diminuer ou disparaître.
- 🛑 18 % arrêtent de remplacer les départs. 8 % procèdent à des licenciements.
- 🚫 28 % réduisent leurs activités, 22 % en annulent carrément.
- 👤 Même les assos 100 % bénévoles sont en difficulté. Près de 15% des associations augmentent la participation financière de leurs usagers, alors que le modèle associatif vise à rester accessible à toutes et tous.



En Pays de la Loire, au sein des associations membres du collectif, à ce stade, 5.2 équivalents temps pleins salariés, répartis sur 3 associations, sont en danger pour 2026.

Un autre pan essentiel de l'écosystème vélo est lié à l'industrie du cycle, de la construction à la revente. La région Pays de la Loire se distingue par sa **forte concentration en constructeurs de vélo.**

Or, **l'Union Sport et Cycles (USC)** note dans son bilan 2024 une baisse de 8.3% du secteur vélo. L'USC a calculé que l'état avait versé en 2024 « 1.5 milliards d'euros

en primes à la voiture électrique et 29 millions pour l'aide à l'acquisition d'un vélo ». L'USC réclame « un Plan Vélo,

Note sur les politiques cyclables en PDL en 2025 : réalités, risques et opportunités



des aménagements cyclables, des aides à l'achat sans condition de revenu » afin de soutenir la dynamique et le secteur du vélo.

Conclusions

Si dans un contexte budgétaire contraint, les arbitrages s'entendent, le vélo représente toutefois un outil d'attractivité des territoires.

Le vélo devient ainsi un outil de sobriété,

- **Budgétaire** en générant des économies d'abord, Bercy rappelle ainsi qu'un euro investi dans le vélo génère 4.5€ d'économies.
- **Ecologique**, en termes d'artificialisation des sols, de consommation d'énergie ou d'émissions de gaz à effet de serre, dans un contexte où l'application de la ZAN (Zéro artificialisation nette) et de la Stratégie Nationale Bas Carbone engagent à des actions cohérentes et sobres.
- **D'investissement** enfin : le km de piste cyclable revient à 500 000 à 700 000€ selon la plateforme des coûts du Club des villes et territoires cyclables, variant selon les contextes et situations (le km de route simple est estimé à 2 000 000€). En outre, la contraction des budgets publics contraint les aménageurs à s'emparer d'opportunités telles que
 - o le plan de circulation (note du collectif sur le sujet), l'étude de modification du plan de circulation s'élevant à 100 000€ pour une ville telle que Montreuil (93).
 - o les aménagements tactiques (le dossierADEME).

Dans ce cadre, deux outils essentiels pour planifier des politiques cyclables optimisées et efficaces existent :

- **Le baromètre des villes cyclables**, enquête citoyenne permettant de récolter l'avis des usagers et usagers, ainsi que futurs usagers et usagers.
- **La participation active, à chaque étape des projets (depuis la définition des priorités, objectifs et cahiers des charges à l'évaluation), des associations locales** dont l'apport de leur expertise d'usage est essentiel au quotidien pour des politiques centré sur les besoins.

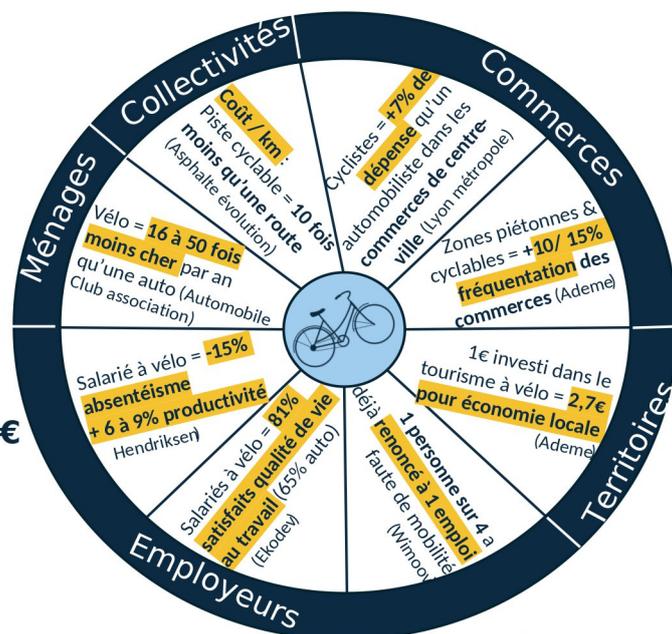
Le Vélo, un atout pour l'attractivité des territoire

Impacts économiques



Potentiel de création de la filière en France

= 150 000 emplois en 10 ans = total emplois dans l'industrie automobile en 2020 (Ademe)



Commerce de cycles et motocycles dans les Pays de la Loire en 2023



Source : Douanes

