

Transports

« Le gouvernement a décidé de tout démanteler » : le monde du vélo sonné par les coupes budgétaires



L'effondrement du budget du « plan vélo » met un brutal coup d'arrêt à une dynamique pourtant encourageante. Les petites villes risquent d'être les plus lourdement touchées.

« Nous sommes dans une phase de régression totale sur tous les sujets vélo. Le gouvernement a décidé de tout démanteler », s'alarme Céline Scornavacca, coprésidente de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB). La structure représente un

réseau de 550 associations locales dédiées à la promotion du vélo, représentant 30 000 adhérents, et pilote plusieurs des dispositifs phares du « plan vélo » déployé depuis 2020.

Comme elle, la plupart des acteurs et actrices du petit monde

du vélo nourrissent ces derniers mois un sentiment mêlé d'inquiétude et de consternation. Le budget 2026, non encore définitif, risque de s'achever sur un coup de grâce à la politique nationale de développement du vélo.

Un budget qui a fondu

La partie de ce plan financé sur le budget de l'État a déjà fondu de 250 à 50 millions d'euros l'année dernière et pourrait encore fondre à 31 millions d'euros en 2026, à en croire la première version du projet de loi de finances. Les pronostics ne sont pas optimistes quant à ce qui figurera dans la version finale, même si un maintien du *statu quo* à 50 millions n'est pas exclu. Le gouvernement doit révéler le 23 janvier la copie qu'il compte faire adopter, d'ici à deux semaines, sans vote.

La seconde partie du financement du plan vélo, reposant sur des Certificats d'économie d'énergie (CEE), va, elle, tomber à zéro en 2026. Cette enveloppe, prélevée sur les factures énergétiques des ménages et ne transitant pas par le budget de l'État, a été largement réorientée pour financer des dispositifs desquels l'État souhaite se désengager, comme le leasing social (location longue durée de voiture électrique, sous conditions de ressources).

« C'est décevant, car nous avons entamé une dynamique qui montrait des résultats. Et le travail n'est pas du tout fini », dit Céline Scornavacca.

Des projets qui se construisent sur

plusieurs années

Les aides d'État étaient distribuées aux collectivités sous forme d'appels à projet, pour boucler le budget de projets d'aménagement cyclables. « *Ce sont des projets qui se construisent sur plusieurs années. Il faut lancer des études urbanistiques, d'ingénierie, de végétalisation, etc. Le plan de vélo offrait une opportunité de boucler leur budget. Les villes se sont projetées et "pouf", subitement tout saute* », regrette Camille Thomé, co-directrice du réseau Vélo et Marche, fédérant des collectivités locales. Un rétropédalage d'autant plus douloureux que les dotations de l'État aux collectivités ne cessent de se comprimer.

Au bout du compte, il est probable que ce soit les petites communes qui subissent le plus lourdement la fin de la politique nationale de soutien au vélo. « *C'était un moyen d'essayer de gommer le développement à deux vitesses et les inégalités territoriales qui grandissent* », insiste Camille Thomé.

« Les petites villes ne pourront pas poursuivre seules les investissements »

« *Les petites villes ne pourront pas poursuivre seules les investissements*, poursuit-elle, *alors que les grandes villes, en échelonnant et en s'organisant pourront continuer à tisser un réseau cyclable.* »

« Ce n'est pas qu'une question d'argent, complète Céline Scornavacca. Sans un ministre qui répète que "le vélo est important" et qu'il "change la vie des gens", les maires ont plus de difficultés à porter leurs projets. »

Le ministre des Transports, Philippe Tabarot, assume. Lors de son audition au Sénat le 4 novembre, il affirmait que *« beaucoup d'argent a été investi pour le vélo ces dernières années »* avant de poursuivre : *« C'est une réussite. Nous voyons maintenant des infrastructures dans nombre de communes. Dans ce contexte, faut-il encore investir autant ? Je ne le crois pas, même si nous ne devons pas casser la dynamique. »* Exit, donc, l'ambition affichée en 2023 par Elisabeth Borne de doubler la taille du réseau cyclable sécurisé d'ici 2030, en la portant à 100 000 km.

Vélos-cargos : la fin d'une aide à l'achat

Il existait six programmes CEE d'aide au développement du vélo. 3 sont échus et 3 se terminent en 2026, sans renouvellement prévu. Ils permettaient notamment à des entreprises de se convertir au vélo cargo, de financer des interventions en milieu scolaire sur l'apprentissage du vélo, d'inciter la construction de parking vélo, etc. *« Pour 1 euro de CEE investi, nous avons estimé à 2,10 euros l'argent total investi localement, en plus. C'est un effet de levier important »,* dit Céline Scornavacca.

La FUB employait 16 personnes pour piloter 4 de ces programmes, pour un total de 29 millions d'euros entre 2022 et 2025. Elle ne communique pas encore sur l'avenir de ces

postes.

Depuis septembre 2025, et l'arrêt d'une aide CEE noyautée par la fraude, les aides à l'achat d'un vélo-cargo sont tombées à zéro. Un mauvais signal, alors qu'un mouvement s'enclenche dans la logistique urbaine, avec des grosses entreprises qui commencent à se convertir à la livraison à vélo.

« C'est un effort de long terme, ce serait dommage de l'arrêter maintenant », juge Yolaine Urvoy, de l'association les Boîtes à Vélo, fédération dédiée à l'essor de la cyclologistique. Surtout au moment où la suspension des Zones à faible émission bouleverse les règles de circulation en centre-ville. *« Le manque de visibilité, pour les entreprises, est un gros problème. Cela dissuade de faire des investissements »,* dit la responsable.

Le trou d'air des municipales

Pour ne rien arranger, les années d'élections municipales sont habituellement des périodes de trou d'air. Les projets conduits par les équipes sortantes touchent à leur fin et les nouveaux projets ne sont pas encore en marche.

Cette combinaison de mauvaises nouvelles risque de conduire beaucoup de professionnels vers le chômage technique, ou le chômage tout court. *« Les villes abandonnent des projets vélo et les cerveaux qui avaient contribué à les imaginer, les planifier et les budgéter. C'est un vrai gâchis »,* regrette Camille Thomé. Elle observe aujourd'hui une fuite des compétences vers d'autres métiers.

« Tous ces acteurs ont développé des compétences pour faire

en sorte que les aménagements cyclables soient de qualité et sécurisés, ce qui est tout de même un facteur clé pour faire en sorte que les gens se mettent au vélo », regrette Florence Gall, déléguée générale de France Vélo, qui représente les entreprises françaises du vélo.

La réparation également touchée

Le choc est moins rude pour les ateliers d'autoréparation, petites structures souvent autogérées, sans aide de l'État. L'Heureux cyclage, association qui fédère 180 ateliers (8 000 bénévoles et 250 employés) doit tout de même encaisser une division par 4 d'une subvention ministérielle entre 2020 et 2025 et présage une coupe de moitié des aides perçues de l'Agence de la transition écologique (Ademe).

Elle compte sur un nouveau mécanisme financier, obligeant les producteurs de deux-roues à financer le réemploi des vélos, pour préserver l'emploi de ses trois salariés équivalent temps plein.

Les perspectives sont plus inquiétantes, en revanche, dans les ateliers qui embauchent des personnes en réinsertion par l'activité. Le poste budgétaire de ces chantiers d'insertion subit une forte baisse en 2026 (-14 %).

Un vélo de plus en plus pratiqué

Paradoxalement, les premiers résultats du plan vélo sont encourageants. Entre 2020 et 2024, la fréquentation des

aménagements cyclables a bondi de près de 40 %, selon la FUB. La part modale du vélo est elle aussi en augmentation, autour de à 3,5 % selon l'association Vélo et Marche. « *Ce qui s'est passé au cours du dernier mandat municipal dans des métropoles comme Paris, Lyon, Montpellier est incroyable* », insiste Céline Scornavacca.

Et ce, avec très peu de moyens financiers, en comparaison aux autres politiques de transport. « *Le vélo, c'est durable, inclusif, meilleur pour les porte-monnaies individuels et le budget de la nation*, dit Camille Thomé. *Une plus grande pratique du vélo permettrait de réaliser 7 milliards d'euros d'économie sur le budget de santé, chaque année* [1]. *C'est gigantesque.* »

« Comme nos dirigeants ne veulent pas d'écologie, ils sacrifient le vélo »

Tous ces arguments ont convaincu la plupart de nos voisins européens. À l'instar des Pays-Bas et de l'Allemagne, l'Angleterre change aujourd'hui de braquet, en investissant 626 millions de livres (718 millions d'euros) sur plusieurs années pour soutenir le vélo du quotidien. « *En France, nous restons sur un rapport émotionnel au vélo. Nos dirigeants ont décidé que c'était l'écologie. Et comme ils ne veulent pas d'écologie, ils sacrifient le vélo* », regrette Céline Scornavacca.

Il faut encore attendre la copie définitive du budget pour enterrer définitivement le plan vélo, d'ici à deux semaines. Échéance attendue sans grands espoirs d'un rebondissement surprise, par les acteurs et actrices du vélo. Le Parlement doit

ensuite s'atteler à une grande loi cadre sur les transports. Mais ce texte fourre-tout sur les transports ne contient aucune

disposition concrète pour le développement du vélo.

Après cet article



Reportage – Alternatives

Pistes déneigées, pneus cloutés : comment les Québécois continuent à faire du vélo l'hiver

Notes

[1] Selon une étude de l'Ademe parue en 2020, « *Impact*

économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », page 252, basée sur une pratique du vélo correspondant à 160 minutes par semaine ou 23 km parcourus.