

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

03/11/2025



PLF 2026 : un budget vélo national qui déraile

Alors que la transition écologique devrait s'accélérer - le transport restant le premier émetteur de CO² - le Projet de loi de finances (PLF) 2026 marque un net coup de frein pour le vélo. Entre la baisse du Fonds Vert, la suppression des aides à l'achat et l'absence de nouveaux appels à projets, le budget proposé met en péril les engagements du Plan Vélo et Marche 2023-2027 et menace la dynamique enclenchée partout en France.

Un budget qui freine la transition

Le PLF 2026 acte une diminution de l'enveloppe du Fonds Vert, confirme la suppression de [l'aide à l'acquisition de vélos](#) et ne prévoit aucun nouvel appel à projets pour les collectivités. Seuls les CPER (Contrats de plan État-Région) conservent une part dédiée aux véloroutes touristiques, sans toutefois permettre d'assurer un développement de la mobilité du quotidien dans l'ensemble des territoires. **À cela s'ajoute une baisse préoccupante des dotations allouées aux opérateurs nationaux, tels que l'ADEME ou l'ANCT.** Cette situation fragilise les territoires et les acteurs engagés dans le développement de la pratique du vélo.

Ce recul budgétaire intervient alors même que [le secteur associatif vélo est en grande difficulté](#) : la baisse des soutiens structurels menace la capacité des associations à animer, former et accompagner la mise en œuvre locale des politiques cyclables.

Le soutien au vélo, un levier efficace et plébiscité

Mesure sobre et peu coûteuse, le soutien financier aux politiques vélo est un levier écologique, social et territorial reconnu et attendu.

Le [Baromètre vélo](#) (334 000 réponses dans un tiers des communes françaises) l'a encore montré : les citoyennes et citoyens réclament des aménagements sûrs et continus. Pourtant, les inégalités territoriales demeurent encore criantes : seule 1 % de la voirie des communes rurales est adaptée au vélo. Les villes de banlieue comptent deux fois moins d'aménagements que les communes de centres-villes. En 2025, 17 000 km d'aménagements cyclables restent à réaliser pour atteindre les 80 000 km annoncés dans le Plan Vélo 2023-2027. **Rappelons-le : pour le coût d'un kilomètre d'autoroute urbaine, on aménage 250 kilomètres de voirie cyclable.**

Le développement d'une politique cyclable nationale offre une solution de mobilité d'avenir en phase avec les enjeux de sobriété budgétaire, énergétique et climatique.

Plus d'un an après le meurtre de Paul Varry, [la FUB continue d'alerter sur l'explosion des violences motorisées](#) qui exposent chaque jour les usagères et usagers vulnérables à des comportements dangereux. Le manque de moyens alloués au vélo interroge la cohérence de la politique nationale de mobilité et de sécurité routière, alors même que le développement d'aménagements cyclables protecteurs est une urgence vitale.

Appel aux parlementaires : remettre l'Etat en selle

Ce budget n'est pas à la hauteur des ambitions affichées du Plan Vélo et Marche. Face à ce recul, La FUB, en lien avec « l'Alliance pour le Vélo » - qui réunit les principaux acteurs engagés pour le développement du vélo - appelle les parlementaires à corriger la trajectoire budgétaire lors de l'examen du PLF :

- 1. Réaffirmer un financement national à hauteur des ambitions du Plan Vélo 2023-2027 en relevant l'investissement public à 250 millions d'euros
- 2. Renforcer le Fonds Vert pour soutenir la mobilité vélo dans les territoires ruraux et périurbains : mobiliser 100 millions d'euros supplémentaires dans le Fonds Vert 2026

Le vélo n'est pas une dépense, c'est une solution. Renoncer à le financer, c'est freiner la transition, aggraver les inégalités territoriales et de mettre en danger celles et ceux qui ont fait le choix du vélo au quotidien. Le moment est venu de remettre l'État en selle.

CONTACT PRESSE

Anne-Sybille Riguidel - Chargée des relations presse - mail : as.riguidel@fub.fr - Tél. 06 32 10 26 38