Donner à chacun·e le choix de se déplacer

LE VÉLO, UNE SOLUTION DE MOBILITÉ SOLIDAIRE, ABORDABLE ET ÉMANCIPATRICE



FUB
le vélo au quotidien

réseau Cler
PORTER L'ÉNERGIE DE LA TRANSITION

FFMISD
Filière Française de la MOBILITÉ INCLUSIVE, SOLIDAIRE ET DURABLE

Les partenaires de la note

La Fédération française des Usagères et Usagers de la Bicyclette (FUB)

La FUB est une association nationale qui fédère plus de 500 associations locales engagées pour le développement du vélo au quotidien. À travers ce réseau, elle agit pour répondre aux besoins des usagères et usagers et promouvoir le vélo comme mode de déplacement du quotidien.

À la fois tête de réseau, centre de ressources et acteur de plaidoyer auprès des pouvoirs publics, elle œuvre à une meilleure prise en compte des cyclistes dans les politiques de transport, la réglementation, les aménagements et l'éducation. Elle contribue ainsi à faire du vélo un mode de déplacement accessible, sûr et inclusif, au service de la transition écologique, de la justice sociale et de la santé publique.

La Filière Française de la Mobilité Inclusive, Solidaire et Durable (FFMISD)

Créée en 2025, la FFMISD rassemble les acteurs engagés pour développer une mobilité inclusive, solidaire et durable dans tous les territoires. Elle défend le droit à la mobilité pour toutes et tous, en portant une attention particulière aux publics les plus vulnérables et en veillant à ce que les solutions proposées répondent aux réalités territoriales et aux impératifs écologiques.

À travers ses actions de coordination et de plaidoyer, elle formule des propositions aux pouvoirs publics et partage les expériences et données de terrain de ses membres pour contribuer à construire des politiques publiques adaptées aux besoins des personnes les plus précaires.

Le réseau Cler

Le réseau Cler est une association nationale qui rassemble près de 300 structures – professionnels, associations, collectivités et entreprises – engagées dans la mise en œuvre d'une transition énergétique juste et ambitieuse. Il défend un modèle de transition territoriale, en promouvant l'efficacité énergétique, la sobriété, les énergies renouvelables, la lutte contre la précarité énergétique et la mobilité durable et inclusive. Son ambition : accélérer la transition énergétique à l'échelle locale, nationale et européenne.

Édito - Donner le choix de se déplacer

Se désespérer en voyant les prix à la pompe grimper semaine après semaine : c'est devenu le quotidien de millions de Françaises et de Français. Une réalité qui ravive une inquiétude que notre pays connaît bien : celle d'une dépendance à la voiture devenue financièrement difficile à supporter. Pour les millions de ménages qui doivent prendre leur voiture chaque jour pour travailler, se former, se soigner ou accéder aux services essentiels, chaque hausse du prix du carburant pèse directement sur le budget. Le souvenir des Gilets jaunes rappelle combien cette dépendance peut rapidement devenir une question sociale majeure.

Mais la précarité liée à la mobilité ne se résume pas au coût du carburant ou à celui d'une voiture devenue toujours plus chère. Elle concerne aussi toutes celles et ceux qui n'ont pas de voiture et doivent trouver, souvent comme ils le peuvent, d'autres moyens de se déplacer. En France, 17 millions de personnes rencontrent aujourd'hui des difficultés pour se déplacer au quotidien[1]. Ne pas avoir de voiture, ne pas pouvoir en avoir une ou ne plus avoir les moyens de l'entretenir peut conduire à renoncer à des déplacements essentiels.

Dans ce contexte, le vélo est rarement présenté comme une des réponses. Associé à l'image du « vélo bobo », il est souvent caricaturé comme un mode de déplacement réservé aux grandes villes et aux catégories les plus favorisées. Pourtant, le vélo a longtemps été un outil populaire par excellence. Accessible et peu coûteux à l'usage, il peut répondre à une partie des besoins de déplacement du quotidien. Il reste pourtant encore largement absent des politiques de mobilité solidaire.

Les programmes Tims et Vélo-Égaux montrent que le vélo peut pleinement faire partie des réponses. L'accès à un vélo, couplé à un accompagnement et à des infrastructures adaptées permet aux personnes de retrouver de l'autonomie dans leurs déplacements, reprendre confiance, et accéder plus facilement à l'emploi et aux services.

Le vélo ne doit pas être présenté comme une solution isolée, mais comme une option parmi d'autres, pour les trajets courts et en complément des transports collectifs, du covoiturage ou de l'autopartage.

Céline Scornavacca, co-présidente de la FUB
Anne Auclair, directrice du réseau Cler

[1] Wimoov, 4e édition du Baromètre des Mobilités du Quotidien. 2026

La précarité liée à la mobilité : une double peine qui s'aggrave

31 % des Français·es sont en situation de précarité mobilité en 2026, soit 17 millions. Ce chiffre était de 15 millions en 2024[2].

Les difficultés de déplacement sont étroitement liées aux inégalités sociales. Plus les ressources d'un ménage sont faibles, plus les dépenses de transport pèsent dans son budget. **La part consacrée aux transports est ainsi quatre fois plus importante pour les ménages les plus précaires[3].** Ainsi, la précarité liée à la mobilité concerne 76 % des personnes vivant sous le seuil de pauvreté, 52 % des demandeur·euses d'emploi ou encore 44 % des habitant·es des zones rurales[4].

Pour des millions de personnes, les déplacements deviennent une dépense sur laquelle il faut arbitrer, au même titre que l'alimentation, l'énergie ou le chauffage. Ces difficultés peuvent aussi entraîner des conséquences directes sur l'accès à l'emploi : 50 % des personnes en situation de précarité de mobilité déclarent avoir déjà refusé un emploi en raison de difficultés de déplacement[5]. Les rendez-vous médicaux représentent également une part importante des renoncements aux déplacements (14 %)[6].

Le phénomène est particulièrement marqué dans les territoires ruraux qui sont fortement dépendants de la voiture individuelle : en 2017, la voiture représentait déjà 21 % du budget des ménages ruraux et constituait leur premier poste de dépenses[7]. Les transports collectifs y sont souvent moins développés, tandis que les services, les commerces et les lieux d'emploi sont plus éloignés.

Cette dépendance rend également les ménages vulnérables aux évolutions du prix de l'énergie. En 2026, le prix du pétrole a fortement augmenté à la suite du conflit au Moyen-Orient : en juillet 2026, les prix du gazole étaient supérieurs de 24,1 % à ceux de juillet 2025 et ceux de l'essence de 16,5 %[8]. Une récente étude de l'Insee l'illustre : en 2021, 2,2 millions de ménages motorisés, soit 10,6 %, consacraient plus d'un mois de leurs revenus annuels aux dépenses de carburant. Avec les prix observés au printemps 2026, ce taux monterait à 22,4 % des ménages motorisés, soit 4,7 millions de ménages[9].

À retenir

31 % de la population française est en situation de précarité liée à la mobilité.

La voiture est le **1er** poste de dépenses des ménages ruraux.

4,7 millions de ménages pourraient être concernés par un budget carburant supérieur à un mois de revenus, plus du double qu'en 2021.

[2] Wimoov, 4e édition du Baromètre des Mobilités du Quotidien. Septembre 2026
[3] Étude ELABE-LMI (2018), « la mobilité et l'accès des Français aux services de la vie quotidienne »
[4] Wimoov, 4e édition du Baromètre des Mobilités du Quotidien. Septembre 2026
[5] Laboratoire de la mobilité inclusive, étude « Mobilité et accès à l'emploi », 2016
[6] Wimoov, 4e édition du Baromètre des Mobilités du Quotidien. Septembre 2026
[7] Secours catholique, « Territoires ruraux : en panne de mobilité »
[8] INSEE, En juillet 2026, les prix à la consommation augmentent de 2,1 % sur un an. Indice des prix à la consommation - résultats définitifs (IPC). Juillet 2026
[9] INSEE, Les dépenses de carburant pèsent davantage sur le budget des ménages ruraux. Septembre 2026

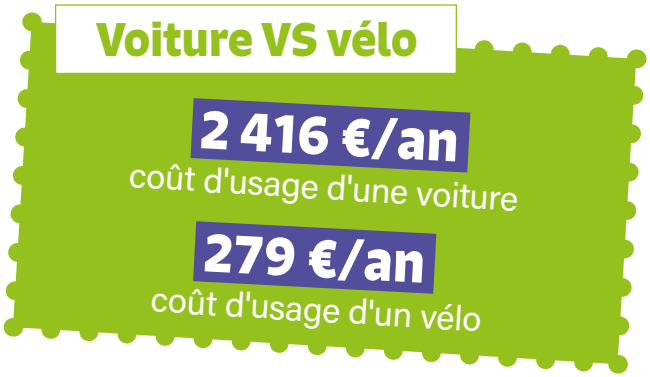
En réponse à ces hausses, le Gouvernement a mis en place des aides ponctuelles au carburant, comme l'indemnité « grands rouleurs », portée à 100 € en 2026 pour certains travailleur·euses modestes utilisant leur voiture pour se rendre au travail[10]. Si ces dispositifs peuvent apporter un soutien ponctuel aux ménages concernés, ils ne répondent pas au problème structurel de la dépendance à la voiture, ni aux difficultés des ménages qui ne disposent pas des moyens nécessaires pour acquérir un véhicule.

Cette difficulté se pose d'ailleurs dès l'achat du véhicule. Depuis 2020, le prix moyen d'une voiture neuve a augmenté de 24 %, passant d'environ 28 000 € à 35 000 €. La montée en gamme du marché et la hausse des prix pratiqués par les constructeurs rendent progressivement l'accès à une voiture neuve plus difficile pour les ménages modestes et les classes moyennes. Ils représentaient ainsi 31 % des acheteurs de voitures neuves en 2024, contre 43 % en 2019. Cette évolution contribue à creuser les écarts entre les ménages qui peuvent encore renouveler leur véhicule et ceux qui restent durablement dépendants d'un véhicule plus ancien, avec des coûts d'usage et d'entretien souvent plus élevés[11].

Le vélo, une solution populaire et économique

Contrairement à l'image parfois véhiculée d'un mode de déplacement réservé aux « bobos », **le vélo a longtemps été un outil populaire par excellence.** Dans les années 1930, la forte baisse de son prix le rend accessible à la classe ouvrière. La bicyclette devient alors un moyen de déplacement du quotidien, mais aussi un symbole des congés payés et des loisirs populaires[12]. Dans les années 1990, les classes populaires, notamment les ouvriers, utilisent encore davantage le vélo que les catégories sociales supérieures. Aujourd'hui, la situation s'est inversée[13].

Le vélo reste un levier important pour préserver le pouvoir d'achat. Son coût d'usage est estimé à 279 € par an, contre 2 416 € pour une voiture, soit près de neuf fois moins. Remplacer certains trajets courts par la marche ou le vélo peut permettre jusqu'à 320 € d'économies par an pour un ménage possédant deux voitures. Lorsqu'une deuxième voiture peut être supprimée grâce à l'existence d'alternatives, l'économie peut atteindre 1 200 à 3 500 € par an[14]. Pour les personnes qui rencontrent des difficultés pour se déplacer, le vélo peut donc répondre à plusieurs besoins : **réduire les dépenses de transport, faciliter l'accès à l'emploi et à la formation et gagner en autonomie.**



Pour autant, les personnes qui bénéficieraient le plus des avantages du vélo sont parfois celles qui y ont le moins accès. Le paradoxe est particulièrement visible dans les **quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).** Ces territoires concentrent davantage de pauvreté

[10] Gouvernement, ministère de l'Économie, « Carburant : l'aide pour les travailleurs "grands rouleurs" », 23 juillet 2026
[11] Jean-Philippe Hermine et Clément Dupont-Roc, Le vrai du faux sur les causes de l'augmentation des prix des véhicules entre 2020 et 2024, Étude n°01/25, Institut Mobilités en Transition (IMT-IDDRI), avec le concours technique de C-Ways, mai 2025, 16 p.
[12] Mediapart, « Le vélo, accélérateur insoupçonné des luttes sociales », 2024
[13] Alternatives Économiques, « Le vélo peut-il reprendre le chemin des campagnes ? », novembre 2025
[14] UFC-Que Choisir, « Marche et vélo : des solutions pour le pouvoir d'achat, la santé et l'environnement »

et de chômage et offrent aussi moins de possibilités de déplacement : 44,6 % des ménages n'y possèdent pas de voiture, contre 18,5 % hors QPV[15]. Un·e jeune sur trois dans les QPV ne dispose par ailleurs d'aucun mode de transport autonome, ce qui peut limiter son accès à l'emploi, à la formation et aux activités sociales[16]. Dans ces territoires, la pratique du vélo reste faible : 1,9 % des déplacements sont effectués à vélo dans les QPV, contre 2,8 % hors QPV, et 83,6 % des ménages n'y possèdent pas de vélo, contre 66,8 % hors QPV[17]. Mais les personnes qui en possèdent un l'utilisent davantage : 20,6 % des utilisateur·rices ont une pratique quotidienne ou presque quotidienne, contre 7,9 % hors QPV. L'étude d'impact de Vélo-Égaux va dans le même sens : 87 % des bénéficiaires citent l'utilisation du vélo comme mode de transport comme première motivation pour se remettre en selle, principalement pour se rendre au travail ou en formation (65 %)[18]. Il existe donc une demande et un potentiel de pratique, à condition de lever les freins qui subsistent.

Vélo-Égaux l'a montré : le vélo répond à une demande réelle dans les territoires où les solutions pour se déplacer sont les plus limitées.

Lever les freins à la pratique du vélo

Encore faut-il pouvoir et savoir rouler. Le Baromètre vélo 2025 montre que les conditions de circulation restent souvent dissuasives. Dans les bourgs et villages par exemple, 28 % des habitant·es déclarent ne pas pouvoir circuler en sécurité sur les grands axes[19]. Plus largement, les infrastructures cyclables restent très inégalement réparties selon les territoires : 16,7 % de la voirie est aménagée pour le vélo dans les communes-centres des unités urbaines de plus de 200 000 habitant·es, contre 8,7 % dans leurs communes de banlieue et environ 2 % dans les communes rurales[20]. La cyclabilité de la voirie est ainsi deux fois plus faible en banlieue qu'au cœur des grandes agglomérations. Mais au-delà des infrastructures, se pose aussi la question de l'apprentissage et de la reprise du vélo. Pour les personnes qui en sont éloignées, la pratique du vélo peut nécessiter un apprentissage ou un réapprentissage, du temps pour reprendre confiance en circulant, ou tout simplement l'accès aux équipements adaptés (vélo, casque, accessoires, etc.).

La cyclabilité de la voirie est **2x** plus faible en banlieue qu'au coeur des grandes agglomérations.

Les collectivités ont, à ce titre, un rôle déterminant à jouer. En aménageant les territoires et en soutenant les associations, plateformes de mobilité, régies de quartier et vélo-écoles, elles peuvent agir à la fois sur les conditions de déplacement et sur l'accompagnement des personnes. Si elles disposent de leviers propres, notamment dans le cadre de la politique de la ville, l'État doit également participer en contribuant à la pérennité de ces actions. Aujourd'hui, le financement de la mobilité inclusive repose à 71 % sur la puissance publique, dont 53 % directement sur les collectivités territoriales, tandis que 90 % des actions sont portées par des associations[21].

« Je n'ai plus peur des voitures, j'utilise le vélo quotidiennement dans mes déplacements, quasi tous les jours. J'ose prendre ma place avec les voitures. »

Sarah, bénéficiaire du programme Vélo-Égaux

[15] « À pied et à vélo dans les quartiers prioritaires », 2023
[16] Observatoire des quartiers populaires
[17] « À pied et à vélo dans les quartiers prioritaires », 2023
[18] KIMSO, Étude d'impact du programme Vélo-Égaux. Juillet 2026
[19] FUB, Baromètre vélo 2025
[20] Réseau vélo et marche, Observatoire du vélo dans les territoires. Juin 2026
[21] Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI), Financement de la mobilité inclusive : conférence-débat à l'Assemblée nationale, 2026

Vélo-Egaux et TIMS pour passer à l'action

PROGRAMME VÉLO-ÉGAUX

Faire du vélo une solution accessible aux personnes qui en sont éloignées

Lancé fin 2024 par la FUB avec le soutien des Certificats d'économies d'énergie (CEE), Vélo-Égaux est un programme d'expérimentation qui vise à accompagner les personnes en situation de précarité vers une mobilité à vélo.

Comment ? Un accompagnement individualisé d'environ trois mois, porté par des conseiller·ères vélo, qui combine apprentissage, remise en confiance et accompagnement vers l'autonomie. Pour certain·es bénéficiaires, il permet d'accéder à un vélo prêt-à-rouler issu du réemploi.

Pour qui ? Des personnes en situation de précarité énergétique[22]. Retour du terrain : les bénéficiaires sont majoritairement des femmes (66 %), ont en moyenne 38 ans et 53 % ne disposent d'aucun permis de conduire.

Où ? Le programme est déployé dans 30 territoires et 5 autres sont accompagnés en phase d'incubation.

Les premiers résultats : en septembre 2026, 7 383 personnes ont réalisé au moins une séance de vélo-école et 3 603 vélos ont été remis en état. 93 % des bénéficiaires se déclarent satisfait·es du parcours.

PROGRAMME TIMS

Donner le choix entre plusieurs solutions

Lancé en 2023 et porté par Cler Solutions avec 3 structures partenaires, Tims vise à développer une mobilité durable et inclusive en agissant à la fois sur les solutions, l'accompagnement des personnes et les politiques territoriales.

Comment ? Le programme soutient des projets locaux qui développent des solutions de mobilité variées (covoiturage, transport solidaire, vélo), accompagnent les changements de pratiques, structurent les partenariats locaux et renforcent les compétences des professionnel·les.

Pour qui ? Des personnes en situation de précarité-mobilité : personnes dépendantes de la voiture, en recherche d'emploi ou en insertion, bénéficiaires de minima sociaux, personnes à revenus modestes, en situation de handicap ou isolées, dans des territoires ruraux, périurbains, urbains ou des QPV.

Où ? 69 projets locaux et 9 territoires à mobilité durable et inclusive sont déployés sur l'ensemble du pays dans des territoires en besoin (57 % en zones rurales, 20 % en QPV).

Les premiers résultats : début 2026, Tims avait déjà permis d'accompagner plus de 320 000 personnes, d'en sensibiliser 7 millions et de mobiliser plus de 320 acteurs locaux. 65 % des bénéficiaires accompagné·es déclarent se déplacer plus facilement, en combinant en moyenne deux à trois solutions de transport.

L'objectif de la Mobilité Durable, Inclusive et Solidaire (MDIS) est d'accompagner les personnes rencontrant ces difficultés pour leur permettre in fine d'accéder aux services essentiels. Accéder à ces services demeure indispensable pour exercer pleinement ses droits fondamentaux, définis dans le droit français et la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (accès à l'emploi, la culture, la santé, etc.).

[22] Le programme s'adresse aux personnes majeures, de foyers dont les ressources sont inférieures aux plafonds des « ménages aux revenus modestes » selon l'Agence nationale de l'habitat (ANAH), ou percevant des aides de minima sociaux.

Vélo-Égaux et TIMS : les chiffres-clés[23]

Le vélo, une solution de mobilité durable

88 % **des bénéficiaires du programme Vélo-Égaux utilisent encore le vélo après le programme**

Avant leur entrée dans Vélo-Égaux, 91 % des bénéficiaires n'utilisaient jamais le vélo. Après le programme, **88 % ont refait du vélo et 51 % déclarent désormais le pratiquer régulièrement,** contre seulement 5 % avant leur participation. Le programme contribue à inscrire durablement la pratique du vélo dans les déplacements quotidiens.

« Le programme rend aux gens la capacité de faire autrement qu'avec la voiture. Ça m'a redonné des envies que je n'avais plus et je me suis rendu compte que j'étais encore capable. »

Nadia, bénéficiaire du programme Vélo-Égaux



Bartosch Salmanski

Le vélo s'intègre dans un bouquet de solutions

2 à 3 **modes de déplacement utilisés en moyenne avec Tims**

65 % des personnes accompagnées déclarent se déplacer plus facilement, en combinant en moyenne deux à trois solutions de mobilité (transport en commun, marche et vélo, covoiturage).

« J'ai plus d'autonomie et moins de stress car je sais que si je dois être à 7h à un rendez-vous, je peux avec mon moyen de transport. »

Bénéficiaire du programme Tims

[23] Les chiffres clés sont issus des deux bilans de programme : pour Vélo-Égaux, l'étude d'impact réalisée par KIMSO sur le programme (juillet 2026) et la « mesure d'impact du programme Tims pour une mobilité durable et inclusive » (juin 2026)



Bartosch Salmanski

Retrouver son autonomie, élargir ses possibles

86 % **des bénéficiaires Tims et Vélo-Égaux ont davantage confiance en eux**

L'effet de Vélo-Égaux dépasse la seule capacité à faire du vélo. Pouvoir se déplacer seul·e, prendre sa place dans la circulation et réaliser des trajets auparavant évités renforce progressivement la confiance et l'autonomie : **52 % des bénéficiaires déclarent se sentir davantage en confiance pour aller vers un emploi ou une formation grâce au programme.** Du côté du programme Tims, 53 % des personnes qui rencontraient des difficultés pour faire leurs courses les réalisent plus facilement et 53 % des personnes qui avaient renoncé aux loisirs auparavant y ont plus facilement accès.

« Oui, j'ai plus confiance en moi : plus on fait du vélo, plus on se sent en confiance. »

Amina, bénéficiaire du programme Vélo-Égaux

« Ce que l'accompagnement m'a apporté : d'abord une solution de mobilité, mais de la confiance aussi. »

Simon, 23 ans, étudiant, bénéficiaire Tims

Bouger davantage,
c'est aussi prendre soin de sa santé

77 % **des bénéficiaires de Vélo-Égaux se sentent en meilleure santé physique**

Le vélo permet d'intégrer de l'activité physique directement aux déplacements du quotidien, sans nécessiter de temps supplémentaire consacré au sport. **77 % des bénéficiaires déclarent se sentir en meilleure santé physique grâce à l'usage du vélo.** Tims confirme également cet effet sur le bien-être : 75 % des bénéficiaires évoquent avoir une meilleure qualité de vie après l'accompagnement.

> « Faire des trajets à vélo me permet de me sentir mieux. Ça m'a permis de me reconstruire musculairement. »
>
> **Fatou, bénéficiaire**

EFFETS RECHERCHÉS ET OBSERVÉS DU PROGRAMME

Catégorie d'effets	Effet	Intensité
Connaissances et compétences	Apprendre ou réapprendre à faire du vélo	●●●●
	Approfondir son apprentissage de la langue française	●
Autonomie	Se déplacer davantage à vélo	●●●●
	Pouvoir se rendre plus facilement dans des lieux essentiels (santé, école, administration...)	●●●
Rapport à soi	Se sentir plus à l'aise pour circuler à vélo dans l'espace public	●●●
	Avoir plus confiance en soi	●●●●
Santé	Se sentir en meilleure santé physique	●●●
Lien social	Créer du lien social avec d'autres bénéficiaires du programme, les coordinateurs...	●●●
	Renforcer ses liens familiaux et avec ses proches	●
Insertion professionnelle	Accéder à une formation professionnalisante ou un nouvel emploi	●●
Économie	Faire des économies sur les déplacements	●●
Connaissance du territoire	Découvrir de nouveaux territoires (dans le quartier, la ville, le département)	●●●

●●●● **Effet très fort** Observe chez plus de 80% des bénéficiaires interrogées)

●●● **Effet fort** Entre 61% et 80%

●● **Effet modéré** Entre 51% et 60%

● **Effet limité** Moins de 50%

Vélo-Égaux

Le vélo
facilite l'accès aux lieux essentiels

Près de 2 bénéficiaires sur 3 **des programmes Vélo-Égaux et Tims accèdent plus facilement aux lieux et services essentiels**

Le vélo répond à des besoins très concrets du quotidien : **85 % des bénéficiaires de Vélo-Égaux déclarent l'utiliser pour des trajets utilitaires**, qu'il s'agisse de faire des courses, d'aller au travail ou en formation, de se rendre à un rendez-vous administratif ou de santé, d'accéder à un loisir ou d'accompagner un·e proche. Les résultats de Tims montrent également que l'accompagnement peut contribuer à lever des difficultés dans des domaines essentiels : **69 % des personnes qui rencontraient des difficultés pour accéder aux démarches administratives ont pu les réaliser ; 64 % des personnes ayant renoncé à un emploi ou une formation en raison de difficultés pour se déplacer ont retrouvé un emploi ou une formation ; et 59 % des personnes ayant déjà renoncé à un rendez-vous médical y accèdent plus facilement après le parcours.**

« Les bénéficiaires ont besoin de se rendre à leurs rendez-vous et d'être mobiles dans la ville pour pouvoir faire leurs démarches. »

Coordination locale, Vélo-Égaux

Le vélo
crée aussi du lien social

3 bénéficiaires sur 4 **du programme Vélo-Égaux ont créé du lien social**

Vélo-Égaux ne produit pas seulement des effets individuels. Les séances collectives permettent aux participant·es de se rencontrer, de progresser ensemble et parfois de maintenir des liens au-delà du programme. Trois quarts des bénéficiaires déclarent avoir créé du lien social grâce au parcours.

« Le programme m'a permis de rencontrer des gens. On se recroise et à chaque fois on se parle. Il y a des liens interpersonnels assez forts entre nous. »

Julie, bénéficiaire du programme Vélo-Égaux



Bartosch Salmanski

Le vélo
redonne du pouvoir d'achat

58 % **des bénéficiaires réduisent leurs dépenses de déplacement**

Près d'un tiers des bénéficiaires rapportent que l'usage du vélo leur permet de diminuer le poste de dépenses liées aux déplacements. Cet effet est d'autant plus ressenti que la pratique est régulière, il atteint 75 % des bénéficiaires qui utilisent quotidiennement le vélo.

« Grâce à l'autopartage, je peux réaliser à petits prix les quelques trajets en voiture qui me sont nécessaires, sans avoir à supporter les coûts et l'entretien d'une voiture personnelle. »

Morgane, utilisatrice de l'autopartage à Chemillé-en-Anjou



Bartosch Salmanski

Ce que nous enseignent les programmes d'accompagnement

Les deux programmes d'accompagnement montrent qu'il ne suffit pas de donner accès à un vélo. Pour des personnes qui n'ont jamais pratiqué, qui craignent de circuler ou qui ont perdu confiance, le passage à l'action repose sur une combinaison de facteurs :

- un accompagnement humain, continu et progressif ;
- l'apprentissage et la remise en confiance ;
- une dynamique collective ;
- l'accès effectif à un vélo et aux équipements nécessaires ;
- des conditions de circulation permettant de pratiquer en sécurité.

Vélo-Égaux témoigne de l'efficacité de cette combinaison : avant le programme, la proportion de bénéficiaires ayant un usage régulier du vélo était près de cinq fois inférieure à la moyenne nationale. **Après le programme, elle devient deux fois supérieure à celle observée parmi les usager·ères régulier·ères en France**[24]**.** Par ailleurs, ces dispositifs plaisent : **93 % des bénéficiaires se déclarent satisfait·es du parcours, dont 78 % très satisfait·es**[25]**.**

À retenir

Le vélo fonctionne comme outil de mobilité solidaire lorsqu'il est associé à un accompagnement. Grâce à Vélo-Égaux, la pratique régulière du vélo est passée de **5x** moins à **2x** plus qu'au niveau national.

En Corrèze, la Communauté de communes Vézère Monédières Millesources a fait de la mobilité durable et inclusive un axe de sa politique locale. Avec le programme Tims, elle a développé plusieurs solutions adaptées aux réalités rurales, notamment autour du vélo : accompagnement à la pratique, ateliers de mécanique, location et expérimentation de véhicules intermédiaires. Le projet a aussi renforcé les liens avec les travailleurs sociaux, la MSA, la CAF et les associations locales pour mieux repérer et accompagner les personnes en difficulté de mobilité.

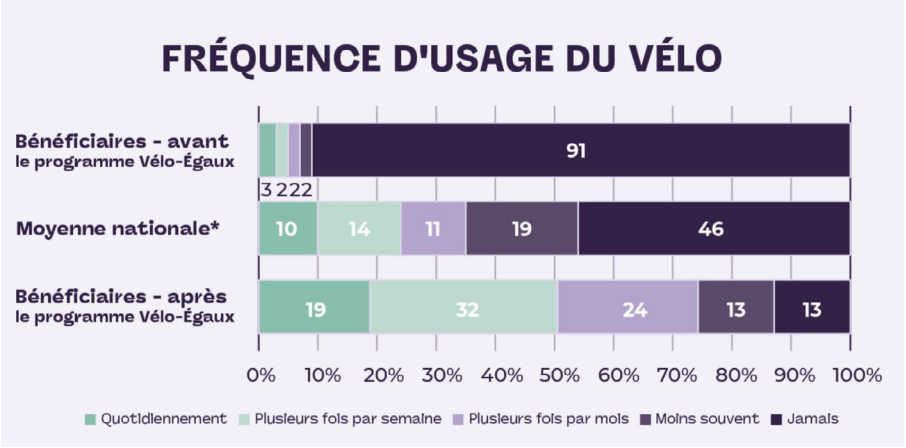
« Le programme a permis de poser les premières briques d'une démarche de lutte contre la précarité de mobilité à l'échelle du territoire. »

Porteur de projet TIMS

« Le vélo peut être une véritable solution de mobilité inclusive : sobre, accessible et peu coûteuse, aussi bien pour les individus que pour la collectivité. Nous l'avons prouvé sur le terrain. Cette expérience concrète, et les résultats que nous avons obtenus, renforcent encore notre conviction. Aujourd'hui, nous voulons aller plus loin : partager cette preuve, donner envie d'agir et de changer d'échelle pour donner au plus grand nombre les moyens de l'adopter. »

Céline Scornavacca, co-présidente de la FUB

[24] KIMSO, Étude d'impact du programme Vélo-Égaux. Juillet 2026
[25] KIMSO, Étude d'impact du programme Vélo-Égaux. Juillet 2026



Vélo-Égaux

Les résultats de Tims vont dans le même sens. **65 % des personnes accompagnées déclarent se déplacer plus facilement**, en combinant en moyenne deux à trois solutions[26]. La durée de l'accompagnement joue également un rôle : **plus il est long, plus la satisfaction des personnes augmente, facilitant ainsi l'appropriation des solutions proposées et l'évolution des pratiques.**

59 % des porteurs de projet Tims constatent déjà un impact sur les politiques publiques.

Les effets se font également sentir à l'échelle des territoires : 59 % des porteurs de projets TIMS constatent un impact direct sur les politiques publiques. Le programme renforce les compétences des collectivités, structure les coopérations locales et favorise l'émergence de stratégies territoriales. Mais ces avancées restent fragiles et plusieurs conditions doivent encore être réunies pour passer à l'échelle. Pour 85 % des porteurs de projets, l'absence de financement constitue un frein préoccupant à la poursuite des activités, et pour 70 %, c'est l'absence de politique publique dédiée. Du côté des bénéficiaires, **40 % déclarent que le manque d'infrastructures, comme les pistes cyclables ou les arrêts de bus,** continue de limiter leur capacité à se déplacer, malgré l'accompagnement et le déploiement de solutions ponctuelles.

À Marseille, la Recyclerie Sportive a mis en place, dans le cadre de Tims, un parcours associant diagnostic mobilité, apprentissage du vélo et accès à un vélo d'occasion à prix réduit. En lien avec la Maison de l'emploi, l'association a accompagné plus de 300 personnes, notamment grâce à des permanences en centres sociaux et en Mission locale. Environ 240 ont ensuite pu acquérir un vélo. Ce parcours a favorisé l'accès à l'emploi, l'autonomie au quotidien et la reprise d'une activité physique.

« Dans un contexte où le prix des carburants ne cesse d'augmenter et contraint de plus en plus les individus dans leurs déplacements, le vélo incarne une solution incontournable de mobilité durable et inclusive. Articulé aux autres dispositifs disponibles sur les territoires, il offre une alternative crédible à la voiture individuelle, d'autant plus lorsqu'il est associé à un accompagnement personnalisé et à des infrastructures adaptées, répondant ainsi à l'enjeu de décarbonation de nos mobilités. »

Anne Auclair, directrice du réseau Cler

[26] TIMS, Mesure d'impact du programme Tims : une méthode inédite pour des résultats concrets. Juin 2026

Maintenir l'effort et faire du vélo un levier de mobilité solidaire

Au regard de ces résultats, **le coup d'arrêt donné au Plan vélo 2023-2027 va à rebours des besoins.** Alors que les difficultés de mobilité se renforcent et que les dispositifs d'accompagnement montrent des résultats concrets, il faut maintenir la dynamique engagée et mieux intégrer le vélo aux politiques de mobilité solidaire.

Aujourd'hui, le financement de la mobilité inclusive, solidaire et durable repose sur une multitude de dispositifs et de financeurs, sans véritable politique publique structurée à l'échelle nationale. L'étude du Laboratoire de la Mobilité Inclusive, *Quel financement pour la mobilité inclusive ?*, montre que l'écosystème actuel des acteurs de la MISD a accompagné **200 000 personnes pour un coût de 150 millions d'euros**. Selon cette même étude, un financement porté à **1 milliard d'euros permettrait de changer d'échelle et d'accompagner plus de 1,3 million de personnes**[27].

C'est pour donner une nouvelle ampleur à ces actions que la FFMISD s'est constituée. Elle rassemble les acteurs du secteur pour porter auprès des pouvoirs publics des mesures concrètes et obtenir les financements nécessaires à la construction d'une véritable politique de mobilité inclusive, solidaire et durable. Le vélo doit pleinement prendre sa place dans cette politique, aux côtés des transports collectifs, du covoiturage, de l'autopartage et des autres solutions de mobilité

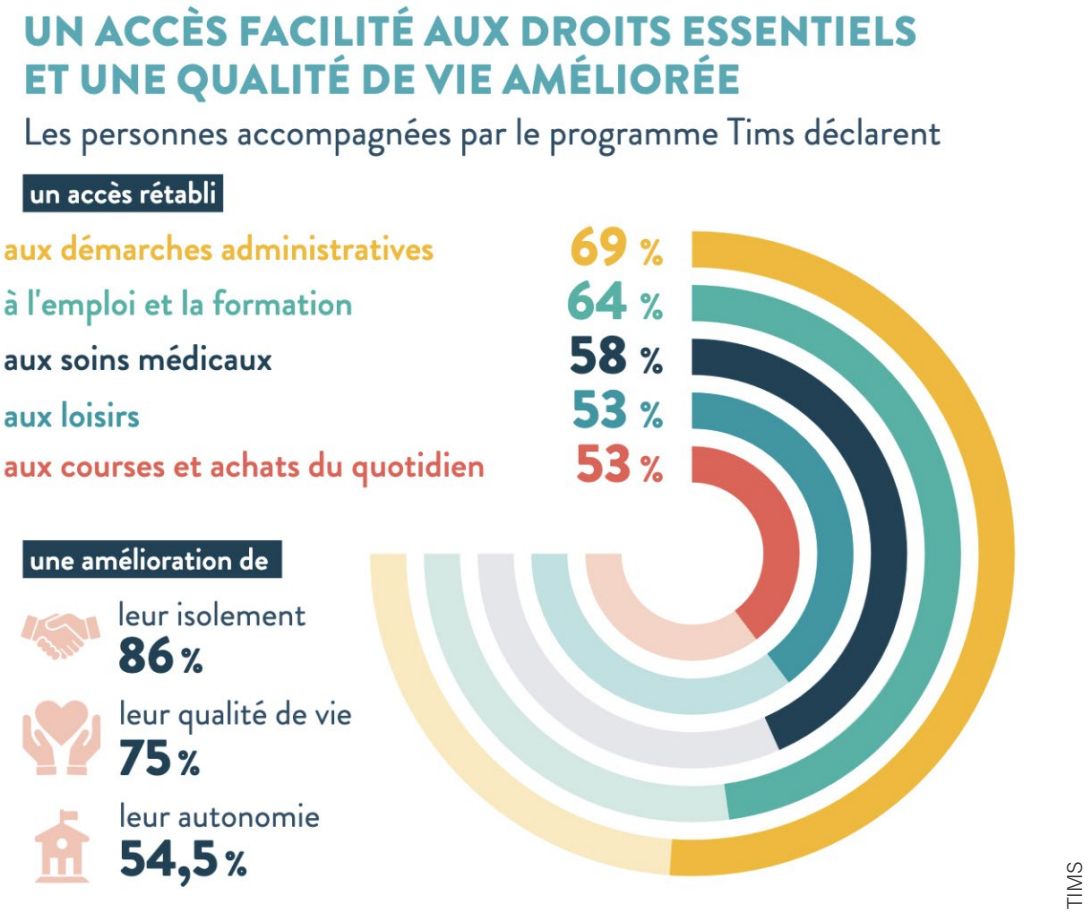
Des mesures simples peuvent également être mises en place rapidement. Plutôt qu'un chèque carburant, qui apporte un soutien à court terme sans diversifier les possibilités de déplacement, un « **chèque vélo solidaire** » permettrait à certains ménages de tester une autre solution de mobilité et, pour certains trajets, de réduire leur dépendance à la voiture. Le Coup de Pouce Vélo en 2020-2021 a montré qu'un dispositif national pouvait être déployé rapidement et toucher largement les usager·ères : plus de 1,7 million de vélos ont été réparés. Plus récemment, le bonus vélo permettait également de soutenir l'achat d'un vélo, notamment pour les ménages modestes, avant sa suppression en février 2025.

Créée en 2025, la Filière Française de la Mobilité Inclusive, Solidaire et Durable (FFMISD) rassemble les acteurs engagés pour développer une mobilité accessible aux publics les plus vulnérables. Son objectif : faire du droit à la mobilité une réalité pour toutes et tous, en tenant compte des réalités territoriales et des enjeux écologiques. La filière contribue à la construction des politiques publiques à travers des propositions aux pouvoirs publics et la remontée des expertises et données de terrain de ses membres. Elle constitue également un interlocuteur identifié pour les acteurs de la mobilité et de la solidarité.



Bartosch Salmanski

[27] Laboratoire de la Mobilité Inclusive, *Quel financement pour la mobilité inclusive ?*, étude sur le financement de la mobilité inclusive.



Les infrastructures cyclables sont également un enjeu de mobilité solidaire. Les Réseaux Express Vélo[28] ne bénéficient pas uniquement aux populations déjà cyclistes : leur tracé permet aussi de desservir des ménages particulièrement concernés par les difficultés de mobilité. Dans les 30 agglomérations étudiées dans le cadre d'une étude par le WWF et la FUB, **79 % des ménages vivant sous le seuil de pauvreté sont situés à moins de trois minutes à vélo d'un projet de REV.** Les REV permettraient également de desservir **81 % des emplois** et 74 % des équipements du quotidien[29]. Ces réseaux peuvent donc contribuer directement à réduire les difficultés d'accès à l'emploi et aux services.

Réponse immédiate et politique de long terme doivent aller de pair. Un soutien à l'accès au vélo peut répondre dès aujourd'hui aux difficultés rencontrées par les ménages, tandis qu'un Plan vélo renforcé et son intégration aux autres solutions permettraient d'agir durablement sur les conditions de déplacement et la dépendance à la voiture.

La France dispose aujourd'hui de politiques publiques dédiées aux infrastructures de transport, aux transports collectifs ou encore au soutien à l'acquisition de véhicules. **Elle doit désormais se doter d'une politique publique pour celles et ceux qui rencontrent des difficultés à se déplacer,** afin de donner une portée concrète au droit à la mobilité consacré par la Loi d'orientation des mobilités (LOM).

[28] Un REV est un réseau cyclable structurant, continu, direct et sécurisé, qui relie les principaux pôles d'un territoire et facilite les déplacements du quotidien, notamment sur des distances de 2 à 20 km.

[29] WWF France et FUB, *Réseaux Express Vélo : ces villes qui améliorent le quotidien des Français – Progression et potentiel des REV dans les 30 premières agglomérations de France*, 2026, avec le soutien de l'ADEME. L'étude analyse notamment la desserte des ménages vivant sous le seuil de pauvreté, des habitant·es des QPV et des résident·es en logements sociaux, ainsi que la desserte des emplois et des équipements. Elle indique que 79 % des ménages vivant sous le seuil de pauvreté sont situés à moins de 3 minutes à vélo d'un REV, contre 72 % des ménages au-dessus du seuil de pauvreté ; à l'échelle des 30 agglomérations étudiées, les REV permettraient de desservir 81 % des emplois à moins de 3 minutes à vélo.

De l'expérimentation au changement d'échelle

Les expérimentations permettent de tester des solutions sur le terrain et d'en mesurer les effets. L'enjeu est désormais de tirer les enseignements de ces expériences et de pérenniser les solutions qui fonctionnent, au-delà des territoires où elles ont été expérimentées.

Informer

→ Développer une logique de guichet unique de la mobilité dans les territoires



▪ Développer des **guichets uniques de la mobilité** permettant à chacun·e d'accéder facilement à l'information, au conseil et à l'orientation vers les solutions disponibles localement ;

▪ Permettre, lorsque cela est nécessaire, une **orientation vers un·e conseiller·ère en mobilité** pour bénéficier d'un diagnostic et d'un accompagnement individualisé ;
▪ Développer des **espaces physiques de proximité**, en lien avec les collectivités, les acteurs sociaux, les opérateurs de mobilité et les associations locales.

Accompagner

→ Faire de l'accompagnement humain un pilier des politiques de mobilité



▪ Garantir un **accès au conseil en mobilité** dans les territoires où les besoins sont les plus importants, en s'appuyant notamment sur les besoins identifiés dans les **Plan d'Action en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS)** ;

▪ **Financer et renforcer la formation des professionnel·les de la mobilité solidaire,** et soutenir la reconnaissance et la professionnalisation de ces métiers ;
▪ Mieux intégrer la mobilité dans les parcours d'accompagnement social et professionnel.

→ Rendre le vélo financièrement accessible

▪ **Créer un chèque vélo solidaire de 450 €,** pour les ménages dont le revenu fiscal de référence est inférieur ou égal à 16 300 €, permettant de financer un vélo neuf, d'occasion ou reconditionné ainsi que les équipements nécessaires et séances de remise en selle. Une première expérimentation pourrait être menée dans le cadre de Mai à vélo ;

▪ **Créer un chèque vélo ouvert à tous les ménages de 150 €,** pour aider à l'achat d'un vélo neuf, d'occasion ou reconditionné ou d'équipements ;
▪ Faire évoluer le **leasing social** pour mieux répondre aux besoins des publics précaires en rendant éligibles les vélos et VAE neufs, d'occasion ou issus du réemploi dans le cadre d'offres de leasing social portées par des structures de mobilité inclusive et solidaire ;
▪ **Expérimenter ces dispositifs dans le cadre de la campagne Mai à vélo,** afin d'en tester les modalités, d'en mesurer le recours et les effets, et d'identifier les conditions nécessaires à leur déploiement à plus grande échelle.

Transformer

→ Pérenniser et déployer les solutions qui fonctionnent

▪ Consacrer **environ 1 % des financements issus des CEE, soit 500 millions d'euros sur la période 2026-2030, à la mobilité inclusive, solidaire et durable,** pour pérenniser et adapter les programmes existants[30] ;

▪ Pérenniser et prolonger **Tims et Vélo-Égaux** au-delà de 2026, documenter leurs résultats et favoriser leur déploiement dans de nouveaux territoires ;
▪ Permettre aux acteurs locaux de s'inscrire dans des **financements pluriannuels** et de consolider les dynamiques engagées.

→ Donner les moyens de rouler et de se déplacer en sécurité partout

▪ Accélérer la réalisation des **Réseaux Express Vélo (REV)** et veiller à ce qu'ils desservent les secteurs où vivent les **habitant·es particulièrement éloigné·es des solutions de transport,** notamment lorsqu'ils sont eux-mêmes éloignés des pôles d'emploi, **avec un cofinancement de l'État ;**

▪ Développer le **stationnement vélo sécurisé** à proximité des lieux essentiels : gares, établissements scolaires, services publics, lieux de soins, zones d'emploi, etc.

→ Faire du vélo une solution à part entière de la mobilité solidaire

▪ **Intégrer systématiquement le vélo dans les Plans d'action en faveur de la mobilité solidaire (PAMS),** lorsqu'il constitue une solution pertinente. Mieux associer les acteurs du vélo et de la mobilité solidaire à leur élaboration et leur mise en œuvre.

[30] Calcul indicatif : la Stratégie pluriannuelle des financements de la transition écologique estime à un peu moins de 10 milliards d'euros par an les financements générés par les CEE en 6e période (2026-2030), soit environ 50 milliards d'euros sur cinq ans. Une enveloppe de 500 millions d'euros représente donc environ 1 % des financements CEE sur la période. Ce calcul repose sur l'hypothèse de prix des CEE retenue par l'État.

Conclusion – Faire grandir les solutions qui fonctionnent

La mobilité ne devrait jamais être un facteur supplémentaire de précarité. Pourtant, pour près de 17 millions de personnes, se déplacer reste difficile, coûteux ou conduit à des renoncements. **L'objectif doit être de leur permettre de choisir comment se déplacer, plutôt que de subir les solutions disponibles.**

Dans cette offre de mobilité solidaire, **le vélo a toute sa place.** Outil populaire et économique, il peut répondre aux besoins de personnes aujourd'hui très dépendantes de la voiture. Mais pour qu'il devienne réellement accessible, il faut agir sur l'ensemble des freins : accès au vélo, apprentissage, accompagnement et sécurité des déplacements.

Les premières expérimentations ont permis de tester des solutions et d'en mesurer les effets. **Il faut désormais passer à l'étape suivante : pérenniser ce qui fonctionne, l'étendre à d'autres territoires et inscrire durablement le vélo dans les politiques de mobilité solidaire.** Cela suppose des financements à la hauteur, pour les dispositifs d'accompagnement comme pour les infrastructures.

Ne demandons pas aux personnes de choisir entre se déplacer et se nourrir, travailler ou se soigner.
Donnons-leur les moyens de choisir comment se déplacer.



Fédération française des Usagères et des Usagers de la Bicyclette (FUB)
Siège : 12 rue Finkmatt - 67000 Strasbourg
Antenne : 174 quai Jemmapes - 75010 Paris
03 88 75 71 90 ▪ contact@fub.fr ▪ fub.fr

Rédaction : Chloé Charrat
Équipe projet : Chloé Charrat, Hubert Le Provost, Céline Scornavacca, Marine Le Bricon

Ce document est soumis aux droits d'auteur, mais peut être utilisé librement à des fins de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source.

Novembre 2026