



Municipales 2026

Neuf arguments pour convaincre un·e candidat·e qui ne croit pas au vélo

1) Le vélo pour répondre à la demande des habitants de votre ville

Aujourd’hui, le vélo ne représente que 4% des déplacements¹ en moyenne en Île-de-France, et pourtant la demande continue d’augmenter en Île-de-France. La moitié des non-cyclistes en France aimeraient de mettre au vélo². Le nombre de répondants au Baromètre 2021 des villes cyclables³ est lui aussi révélateur : 113 000 personnes ont montré leur intérêt pour la pratique du vélo en ville. En Île-de-France, les trois quarts des déplacements font moins de 5 km et la grande majorité de la population habite à moins de 10 minutes à vélo d’une gare.

Pourtant peu de communes franciliennes ont obtenu des résultats satisfaisants au Baromètre Vélo de 2021 en termes de cyclabilité. Les gens ne se sentent pas en sécurité à vélo, un frein majeur à la pratique. Il est temps de répondre à la demande des habitants et de leur **offrir les conditions nécessaires à une pratique du vélo en toute sécurité**. Que ce soit pour aller à la gare le matin, faire ses courses en centre-ville ou se promener le week-end avec ses enfants, pouvoir faire du vélo en sécurité est une demande forte des habitants de votre commune.

Les demandes à faire en lien :

- Développer un plan vélo qui dessert les grands pôles de la commune (gare, écoles, gymnases)
- Développer le stationnement vélo dans la commune
- Sécuriser les carrefours dangereux identifiés au Baromètre Vélo

2) Le vélo pour une ville plus agréable et apaisée

Les villes franciliennes souffrent aujourd’hui des **nuisances de la circulation automobile** :

¹ [Enquête Globale Transport \(EGT H2020\)](#)

² [OpinionWay 2022](#)

³ <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/>

bruit, pollution, congestion, insécurité routière... Ce trafic, dont une part importante ne fait que transiter par votre ville, contribue à **dégrader fortement la qualité de vie des habitants**. Le bruit est aujourd’hui une source de stress majeure. Le trafic automobile et les deux-roues motorisés constituent une part importante du bruit de fond en ville⁴.

Réserver les petites rues au seul trafic local, c'est réduire les nuisances liées au trafic automobile pour le bénéfice de tous les habitants. **Abaïsser la vitesse de circulation des automobiles**, en créant des zones 30 et des zones de rencontre, est un bon moyen de répondre à ces problèmes tout en favorisant le vélo. Agir pour le vélo c'est construire une ville où les nouvelles générations ne sont pas condamnées à être asthmatiques, où les parents n'ont pas peur de laisser leur enfant jouer seul dans la rue, et où les habitants **les plus fragiles sont davantage en sécurité**⁵.

- Développer les rues aux écoles et des rues aux enfants
- Passer la ville à 30km/h
- Travailler sur le plan de circulation pour apaiser les axes de la commune

3) Le vélo, un levier pour favoriser le commerce local

Un centre-ville désert et une périurbanisation qui favorise les centres commerciaux au détriment des petits commerces, ce sont des problèmes que tous les Maires connaissent. Favoriser l'accessibilité à vélo du centre-ville est un bon moyen de répondre à ce problème. En effet, les cyclistes sont des acheteurs plus réguliers que les automobilistes. Ils dépensent ainsi 12% de plus que les automobilistes dans les commerces de proximité⁶. Par ailleurs l'augmentation des déplacements à vélo entraîne le développement de biens et services liés au vélo (atelier de réparation, vente...) qui créent des emplois non délocalisables, et dynamisent l'économie locale.

- Développer des arceaux vélo dans les rues commerçantes
- Piétonniser les rues commerçantes

4) Le vélo pour des aménagements visibles et peu onéreux dans votre ville

Le vélo permet des **réalisations visibles avec peu de moyens**. Une piste cyclable demande très peu d'entretien et sa réalisation est peu onéreuse. Par ailleurs, une place de stationnement pour vélo est 30 à 50 fois moins chère qu'une place pour voiture.

⁴ <https://www.paris.fr/pages/bruit-et-nuisances-sonores-162/>

⁵ Alors qu'un choc à 50 km/h entraînera un décès une fois sur deux, le risque de décès devient faible dès lors que la vitesse est limitée à 30 km/h.

⁶ Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés, [ADEME n°4841](#)

Inciter les habitants à se déplacer à vélo coûte donc beaucoup moins cher à la collectivité. Il y a plein de façons peu onéreuses de faciliter les déplacements à vélo dans votre ville : arceaux vélo, double-sens cyclables, zone 30, plan de circulation limitant le trafic de transit... qui permettent [d'aménager votre ville efficacement sans engager des dépenses importantes](#).

- Engager une réflexion sur le plan de circulation de la commune pour développer de nouveaux itinéraires cyclables

5) Le vélo comme vecteur d'inclusion sociale

Le vélo n'est pas réservé aux "bobos". C'est au contraire un bon moyen de répondre aux besoins de mobilité des populations les plus défavorisées, et souvent enclavées. Pour un vélo neuf, le coût moyen annuel se situe entre 50 € et 150 € alors que le coût moyen d'une voiture est estimé de 6 000 € à 10 000 € par an⁷ (entretien, carburant...) et celui d'un pass de transport à 500 euros ! La [mobilité est une nécessité pour l'intégration sociale et l'insertion sur le marché de l'emploi](#). Avec son réseau de vélo-école, MDB a permis à des milliers de personnes d'accéder à la mobilité à vélo. Favoriser l'achat et la pratique du vélo c'est apporter une réponse concrète à cet enjeu, et [permettre à des personnes en difficulté de retrouver de l'autonomie](#).

- Accompagner la mise en place de vélo-école dans sa commune
- Développer une vélo-école municipale
- Développer une flotte de vélo municipale

6) Le vélo pour encourager l'activité physique chez les jeunes

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et moins jeunes), est un problème majeur, puisque 20% des enfants sont en surpoids ou en obésité⁸. L'addiction aux écrans (tablette, smartphone...) engendre un phénomène de sédentarité et des problèmes de concentration qui sont néfastes pour la santé. Encourager le vélo, et notamment son apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs, permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à [l'épanouissement et à l'autonomisation des jeunes](#).

⁷ [Le Budget de l'Automobiliste, Automobile Club, 2018](#)

⁸ 20 % des enfants de 6 à 17 ans étaient en surpoids dont 5,4 % en situation d'obésité en 2017, selon le rapport ["Mieux prévenir et prendre en charge l'obésité en France"](#) du Ministère de la Santé

- Mettre en place le Savoir Rouler à Vélo dans les écoles de sa commune
- Mettre en place une piste d'apprentissage du vélo et un pumptrack
- Développer les aménagements cyclables aux abords des écoles et collèges

7) Le vélo pour faire entrer votre ville dans la transition énergétique

À vélo, on se déplace sans émettre de gaz à effet de serre, ce qui participe à limiter le réchauffement climatique. En encourageant son développement vous inscrivez votre commune dans la transition énergétique, et [vous adoptez une démarche de développement durable](#) indispensable de nos jours. Si votre commune compte plus de 20 000 habitants, elle est obligée d'adopter un Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) qui comporte un volet sur la qualité de l'air et la lutte contre le réchauffement climatique. Les mesures que vous prendrez pour le vélo contribuent pleinement à ces objectifs.

- Développer un plan vélo dans la commune et dans la communauté d'agglomération

8) Le vélo, vecteur d'un espace public plus égalitaire entre hommes et femmes

Le vélo contribue à rendre [l'espace public plus égalitaire entre hommes et femmes](#). A vélo, on se voit, on se parle, tout en bénéficiant d'une autonomie dans son déplacement. Ces éléments contribuent à faire du vélo une mobilité qui participe à [remettre du lien](#) dans la ville au bénéfice du sentiment de sécurité de tous et d'un espace public accueillant pour les femmes. La majorité des élèves dans les vélo-écoles pour adultes sont des femmes qui trouvent dans le vélo un levier pour être autonomes dans leur mobilité et [s'affranchir du harcèlement de rue](#), qui est un problème majeur dans nos villes aujourd'hui. La pratique du vélo par les femmes augmente fortement quand il existe des infrastructures sécurisées.

- Développer un plan vélo dans la commune et dans la communauté d'agglomération

9) Et non le vélo n'est pas dangereux, au contraire !

Faire du vélo est beaucoup moins dangereux que de ne pas en faire : selon l'Observatoire régional de santé d'Île-de-France [les bénéfices de la pratique du vélo](#)

sont 20 fois supérieurs aux risques^{9,10} (accidents, exposition à la pollution, ...). Et plus les cyclistes sont nombreux, plus le risque d'accidents diminue ! Pour autant, l'absence d'infrastructures cyclables et/ou d'un apaisement réel de la ville crée un sentiment d'insécurité à vélo qui empêche cette pratique ou la limite très fortement. C'est à travers le développement d'un réseau cyclable sécurisé que peut se créer le sentiment de sécurité indispensable pour le développement de la pratique.

- Développer des aménagements cyclables sécurisés dans sa commune

⁹ ["Le potentiel inexploité du vélo pour la santé publique et le climat"](#), Institut pasteur, 2024

¹⁰ ["Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo, évaluation en Île-de-France"](#), étude "Corinne PRAZNOCZ, Observatoire régional de santé d'Île-de-France, 2012