

Dossier de presse - Janvier 2026

Municipales 2026 : Le vélo, une politique du quotidien

À l'approche des élections municipales de mars 2026, la FUB lance une campagne nationale pour remettre le vélo au cœur des décisions locales.

Sécurité, accès aux services, pouvoir d'achat : loin d'être un sujet de niche, le vélo répond à des enjeux concrets du quotidien sur tout le territoire.



municipales2026.fub.fr



Une campagne
imaginée par la FUB



Édito

Le vélo, atout majeur pour répondre aux enjeux des élections municipales

Bartosch Salmanski



Étienne Demur,
Co-président
de la FUB



Lucile Stahl,
Membre du conseil
d'administration
de la FUB

En 2026, le vélo retrouve la place qui a toujours été la sienne : au cœur de la vie locale. Bien plus qu'un sujet de mobilité, le vélo touche à des priorités essentielles exprimées par les habitant·es : sécurité, pouvoir d'achat, santé, accès aux services, qualité de vie, dans les villes comme dans les villages.

Les résultats du Baromètre vélo 2025 confirment une réalité devenue impossible à ignorer : les Français·es veulent se déplacer en sécurité, respirer un air plus sain, permettre à leurs enfants d'aller à l'école sans danger, retrouver des rues vivantes et accueillantes. Pour répondre à ces attentes, les communes sont en première ligne : c'est à leur échelle que se décident l'apaisement des centres-bourgs et des quartiers, l'organisation de la voirie, l'abaissement des vitesses ou la place accordée aux modes actifs.

Dans un contexte de restrictions budgétaires et d'incertitudes sur les politiques nationales, le vélo représente une solution pragmatique : des actions peu coûteuses, rapides à mettre en œuvre, visibles dès la première année d'un mandat et capables de changer concrètement le quotidien. Les communes peuvent agir sans attendre.

La campagne portée par la FUB dans le cadre des élections municipales veut mettre en lumière des territoires qui avancent, quelle que soit leur taille ou leur couleur politique. Dans les grandes villes, le vélo accompagne la transformation des rues et l'apaisement des quartiers. Dans les communes périurbaines, il permet de reconnecter les habitant·es à leurs pôles d'emploi et aux centralités voisines. Enfin, dans les bourgs ruraux, il redonne de l'autonomie, réduit la dépendance à la voiture, aide à maîtriser les dépenses de déplacement et recrée du lien entre les lieux de vie.

En s'appuyant sur les résultats du Baromètre vélo 2025 et sur l'engagement des associations locales, les élue·s et leurs équipes disposent d'une lecture claire des réalités vécues par les habitant·es dans leurs déplacements du quotidien. Un socle commun pour nourrir la démocratie locale et engager rapidement des actions utiles, visibles et partagées.

La FUB et son réseau d'associations sont prêts.
Avec les habitantes et les habitants.
Avec les élues et les élus.
Pour des communes plus sûres, plus respirables et plus vivantes.

2

Municipales 2026 : redonner du sens à l'action locale

Les élections municipales de 2026 marquent un tournant pour les politiques de mobilité.

Si les grands plans nationaux semblent marquer le pas, **c'est plus que jamais au niveau local que se décide la mobilité du quotidien** : celle du trajet domicile-école, de l'accès au commerce, du lien entre le centre et les quartiers ou communes voisines.

Le Plan national vélo et marche, lancé en 2023, a impulsé une dynamique forte en faveur du développement du vélo. Mais le désengagement progressif de l'État et l'arrêt des financements dédiés ont fragilisé cet élan, plaçant les collectivités en première ligne. Faute de soutien national à la hauteur des enjeux, elles n'ont aujourd'hui d'autre choix que de trouver des solutions pragmatiques et sobres pour continuer à répondre aux besoins de déplacement de leurs habitant·es.

Partout en France, des communes, petites ou grandes, expérimentent, adaptent et démontrent qu'une politique vélo pragmatique et cohérente peut transformer le quotidien sans bouleverser les finances locales.

Les élections municipales 2026 se déroulent dans un contexte social et économique difficile :

- **une crise du pouvoir d'achat** qui rend nécessaire des solutions de déplacement économiques ;
- **une crise budgétaire** pour les collectivités, confrontées à des arbitrages difficiles et à la nécessité de politiques efficaces à moindre coût ;
- **une crise de santé publique** liée à la sédentarité et à la pollution de l'air ;
- **une crise de vitalité territoriale** avec des centres-bourgs fragilisés et des commerces de proximité en perte d'attractivité.

Face à ces défis, le vélo apparaît comme une des réponses transversales, rapides à mettre en œuvre et peu coûteuses. Créer une rue scolaire, généraliser le 30 km/h ou sécuriser

quelques kilomètres de voirie peut changer la vie d'une commune en quelques mois seulement.

Enfin, dans un contexte de défiance électorale, **le vélo peut jouer un rôle inattendu : celui d'un levier de reconnexion entre élus·es et citoyen·nes.** C'est répondre à une demande sociale à l'heure où un peu plus d'un quart des Français·es pensent accroître leur usage du vélo au cours des années à venir¹.

C'est un sujet concret, partagé, non partisan, qui parle du quotidien. À travers les 334 000 réponses collectées via le Baromètre vélo 2025, les citoyen·nes ont déjà exprimé leurs besoins. **À l'approche des Municipales, les communes ont maintenant l'opportunité de transformer cette parole citoyenne en action publique visible, au service d'une mobilité plus juste et plus libre.**



Le Teil (Ardèche - 07)

3

Baromètre vélo 2025 : ce que révèle les cartes du terrain

Une France cyclable à plusieurs vitesses

Le Baromètre vélo, créé par la FUB en 2017, est aujourd'hui la plus grande enquête au monde sur le ressenti des citoyen·nes concernant leurs conditions de circulation à vélo.

À chaque édition, des centaines de milliers de personnes évaluent la sécurité, le confort, les aménagements et la politique cyclable de leur commune, permettant de dresser un état des lieux inédit de la cyclabilité du pays.

En 2025, plus de 330 000 participantes et participants ont répondu - un record - confirmant une tendance claire : **l'envie de vélo progresse, mais les conditions de déplacement restent**

insuffisantes dans une grande partie du territoire.

La note moyenne nationale demeure médiocre, et la sécurité des trajets du quotidien reste l'attente numéro un, tous territoires confondus.

Pour autant, **le Baromètre vélo met aussi en lumière un mouvement encourageant** : dans la quasi-totalité des strates urbaines, les notes progressent, signe que les collectivités qui s'engagent voient leurs efforts reconnus par les usager·ères.

Autre enseignement fort : **la participation augmente particulièrement dans les bourgs et villages**, où les habitant·es expriment de plus en plus leur besoin de solutions de mobilité simples, accessibles et sûres.

¹ L'Observatoire du rapport des Français au vélo, 2023

Des attentes claires : sécuriser et faciliter les trajets du quotidien

Partout en France, les répondant·es formulent une priorité simple : pouvoir se déplacer sans danger, notamment pour aller à l'école, au travail, aux commerces ou à la gare la plus proche.

Trois messages forts émergent :

- **La sécurité reste l'indicateur déterminant** de la qualité du climat vélo.
- **La continuité des aménagements** est citée comme le premier manque structurel.
- **Le stationnement sécurisé** apparaît comme l'un des leviers les plus demandés, notamment autour des gares, écoles et centres-bourgs.



Des attentes différentes selon le contexte local

Bourgs et villages : sécurité et continuité avant tout

Dans les communes rurales et petites centralités, **les habitant·es expriment une forte demande de protection face à la vitesse, de liaisons sûres vers les services essentiels**, et de solutions simples et rapides à mettre en œuvre.

Dans des territoires où la dépendance à la voiture pèse lourdement sur les budgets des ménages, le vélo est surtout perçu comme un moyen d'accéder facilement aux écoles, commerces et équipements, etc.

Villes de banlieue : se connecter aux réseaux métropolitains

Ces communes situées entre centres urbains et premières couronnes identifient une priorité nette : **raccorder efficacement leur territoire aux axes cyclables structurants**.

La demande porte sur la sécurité des grands axes, la lisibilité des itinéraires et la possibilité de rejoindre les gares, pôles d'emploi et communes voisines sans coupures, ni ruptures d'itinéraires.

Moyennes et grandes villes : structuration, cohérence et intermodalité

Dans les espaces plus denses, **les habitant·es attendent désormais des réseaux continus, homogènes et lisibles, à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération**.

L'enjeu n'est plus seulement de créer des infrastructures cyclables, mais de coordonner les vitesses, l'intermodalité, le stationnement, et la qualité de service pour répondre à une pratique du vélo en forte croissance.

Un pays où l'envie est là et où l'action locale fait la différence

Le Baromètre vélo 2025 montre une France où **les attentes convergent, mais où les vitesses d'action divergent encore**.

Là où les communes investissent (zones 30, rues scolaires, continuités cyclables, stationnements sécurisés), la satisfaction progresse clairement.

Là où peu de choses bougent, les habitant·es le disent tout aussi nettement.

Cette édition 2025 envoie donc un signal sans ambiguïté : lorsque les communes agissent, la confiance revient et l'usage du vélo progresse.



Quelques chiffres clés du Baromètre vélo 2025

Les résultats nationaux montrent une dynamique encourageante, mais encore fragile.



334 301

contributions,
un record (+21 % vs 2021).



1,1 million

de contributions cartographiques
permettant d'identifier
points noirs, progrès
et besoins en stationnement.



2 646

communes qualifiées,
soit +63 % par rapport à 2021.

Le score global national atteint
3,09/6, en légère progression (+3 %),
mais reste médiocre.



64 %

des répondant·es estiment
que les conditions actuelles pour
circuler à vélo sont mauvaises.



Les motifs de frein à la pratique exprimés
par les non-cyclistes confirment les priorités :

60 %

ne se sentent pas
en sécurité.

50 %

déploient un manque
d'aménagements
cyclables.

32 %

pointent des vitesses
motorisées trop élevées

4

Des communes qui jouent la carte du vélo

Partout en France, des communes – rurales, périurbaines ou plus denses – montrent que **développer le vélo est possible, concret et rapidement visible**. Ces exemples illustrent une réalité simple : lorsqu'il existe une volonté locale, les résultats suivent.

Qu'il s'agisse de sécuriser le trajet vers l'école, de repenser un centre-bourg ou de mieux relier les communes au bassin d'emploi, **le vélo devient un projet partagé, utile à toutes et tous**.

Ces portraits le démontrent : le vélo n'est ni une politique partisane, ni un luxe de métropole, mais un levier d'avenir pour chaque territoire.

Il n'y a pas une seule bonne manière de faire du vélo en politique locale. Il y a une diversité de cartes à jouer.



Sainghin-en-Weppes (Nord - 59)

Une commune semi-rurale qui avance avec pragmatisme



Carte d'identité

- 6 000 habitant·es - Commune semi-rurale - Divers droite - DVD
- Baromètre vélo 2025 : C / +38 % d'évolution

Ces dernières années, Sainghin-en-Weppes a fait du vélo un véritable levier pour les déplacements du quotidien. Commune périurbaine aux trajets nombreux et parfois contraints, elle a choisi une approche pragmatique : s'appuyer sur la dynamique cyclable du territoire alentour, tout en développant des solutions adaptées à ses propres réalités locales.

Plutôt que de multiplier les grands projets, la commune a décidé de jouer « intelligent » : réutilisation de voiries secondaires peu circulées, création de zones de rencontre et de zones 30, continuités cyclables progressives et lisibles. Une stratégie sobre et peu coûteuse, qui permet de sécuriser rapidement les trajets du quotidien et de connecter efficacement les quartiers, la gare et les communes voisines.

Ce qui a bougé :

- 4 km de pistes cyclables et 3 km de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre).
- Continuités cyclables assurées vers les communes voisines et les pôles du quotidien.
- Déploiement du Savoir Rouler à Vélo et renforcement du stationnement vélo.

« Notre ambition était de faire de Sainghin une ville cyclable : la relier aux communes voisines mais aussi y circuler en toute sécurité en évitant l'axe principal. Même s'il reste un itinéraire à travailler, le projet est quasiment accompli : la commune, entre pistes, chaucidou, zones de rencontre et « vélorue » nord-sud, est devenue réellement un espace urbain où le cycliste, quel que soit son usage, peut se déplacer de manière apaisée. »

Matthieu Corbillon, maire de Sainghin-en-Weppes



ADV - Droit au vélo

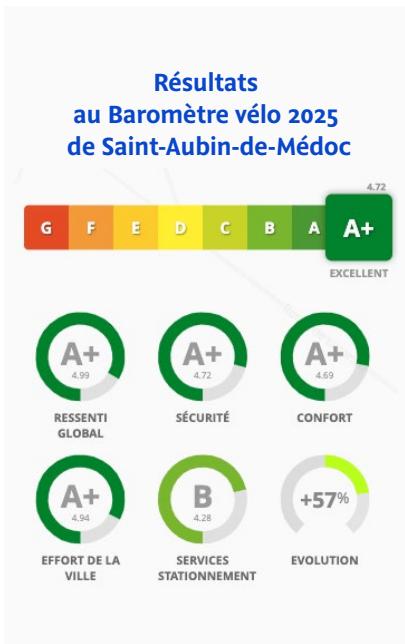
Aménagement cyclable à Sainghin-en-Weppes (Nord - 59)

Saint-Aubin-de-Médoc (Gironde - 33)

La jeunesse d'abord

Carte d'identité

- 8 000 habitant·es - Commune périurbaine - Les Républicains (LR)
- 1^{ère} au Baromètre vélo 2025 dans la catégorie « Communes de banlieue »



À Saint-Aubin-de-Médoc, 67 % des collégien·nes se rendent à vélo à l'école. Cette part modale exceptionnelle est le fruit d'un choix politique clair : transformer la ville en partant des enfants.

La municipalité a déployé un plan de circulation par secteurs, fondé sur l'abaissement massif des vitesses, la généralisation du 30 km/h et la création de zones de rencontre. Des mesures sobres, rapides à mettre en œuvre, qui ont rendu les trajets du quotidien plus sûrs, à pied comme à vélo.

Autre pilier structurant : le vélobus, existant depuis 2006, devenu un symbole de la politique locale. En y dédiant un agent municipal, la commune a pu pérenniser le dispositif, supprimer une ligne de bus scolaire et réinvestir les économies réalisées... dans le vélo.

La réussite de cette transition repose enfin sur une concertation fine avec les habitant·es, menée en amont de chaque projet, limitant fortement les oppositions et renforçant l'adhésion locale. S'il reste encore des efforts à faire, notamment dans le centre-ville pour faire passer le vélo, Saint-Aubin-de-Médoc est sur la bonne voie.

Ce qui a bougé :

- 26 km d'aménagements cyclables sécurisés.
- Un vélobus municipal pérenne, porté par la commune.
- Un garage vélo sécurisé au collège, régulièrement agrandi.
- Apaisement généralisé des vitesses : zones 30 sur les secteurs résidentiels et demande à Bordeaux Métropole de limiter à 50 km/h les axes de liaison intercommunaux.

« Miser sur le vélo pour les plus jeunes, ce n'est pas une dépense futile, c'est un investissement pour l'avenir. »

Christophe Duprat, maire de Saint-Aubin-de-Médoc



Aménagement cyclable en site propre dans un quartier résidentiel à Saint-Aubin-de-Médoc

Bourg-en-Bresse (Ain - 01)

Quand le vélo devient une culture de projet

Carte d'identité

- 45 000 habitant·es - Ville moyenne - Parti Socialiste (PS)
- 1^{ère} au Baromètre vélo 2025 dans la catégorie « Villes moyennes »



À Bourg-en-Bresse, le vélo n'est pas une politique ponctuelle mais une culture de projet. Engagée dès 2010, la commune a progressivement transformé sa voirie en s'appuyant sur l'existant, en essayant d'intégrer le vélo à chaque réfection de rue et en repensant le partage de l'espace public.

Depuis 2019, des aménagements bidirectionnels structurent les grands axes, tandis que les voies secondaires sont apaisées. Sur le mandat 2020-2026, la ville a accéléré : développement du réseau cyclable, stationnements sécurisés, vélos en libre-service, location longue durée et plus de 300 000 € d'aides à l'achat.

Mais la réussite tient aussi à un travail de fond sur la culture vélo : formation des services municipaux, concertation citoyenne, budget participatif et actions de sensibilisation.

Ici, le vélo n'est plus une variable d'ajustement, mais un outil central pour améliorer les déplacements du quotidien et le cadre de vie.

Ce qui a bougé :

- 100 km de voies cyclables aménagées.
- 1 150 places de stationnement pour vélos dans l'espace public.
- 56 feux équipés d'autorisation de circuler au feu rouge pour les cyclistes.
- Des aides à l'achat pour l'acquisition de vélos.

« On est passé de "est-ce qu'on peut faire passer les vélos ?" à "comment on fait passer les vélos ?" »

Jean-François Debat, maire de Bourg-en-Bresse



Aménagement cyclable à Bourg-en-Bresse (Ain - 01)

5

Le vélo, un atout gagnant pour les communes

1 km à vélo
c'est 1 € de coût
social évité

Santé physique & bien-être

Aujourd'hui ce sont deux Français·es sur trois qui n'atteignent pas les niveaux d'activité physique recommandés. **Pédaler chaque jour, même peu, est un traitement préventif** : moins de maladies cardiovasculaires, moins de diabète, moins de pollution respirée. C'est aussi un **antidote au stress** : le vélo libère des endorphines, améliore le sommeil, réduit l'anxiété et la sensation d'isolement. D'ailleurs, ce sont 78 % des Français·es qui estiment que **se déplacer à vélo est une manière efficace de se maintenir en bonne santé**.

À l'échelle d'une commune, chaque kilomètre parcouru à vélo se traduit par des habitant·es en meilleure santé... et des économies durables pour la collectivité.

- Sources : étude réalisée par des chercheurs de l'unité PACRI, associant le Cnam et l'Institut Pasteur, en collaboration avec le CNRS, OMS, ADEME, L'Observatoire du rapport des Français au vélo, 2023.

Proximité & liberté de déplacement

Aller chercher son pain, prendre son train ou se rendre chez son médecin : **de nombreux trajets quotidiens sont parfaitement accessibles à vélo, y compris en milieu rural**. Et pour aller plus loin, la complémentarité vélo + train est une force : **70 % des Français·es vivent à moins de 5 km d'une gare** : la liberté de se déplacer ne s'arrête pas au panneau d'entrée de ville. Enfin, avec le vélo à assistance électrique, les trajets plus difficiles (vallonés, plus longs) sont accessibles à un plus grand nombre.

60 %
des trajets du
quotidien font
moins de 5 km

- Sources : INSEE, 2023, « La France à 20 minutes à vélo », BL Evolution, 2022.

Des économies jusqu'à
**3 500 € /
an/foyer**

Pouvoir d'achat & inclusion

Quand l'essence augmente, ce sont d'abord les habitant·es des territoires les plus dépendants de la voiture individuelle qui doivent en supporter le coût. Peu de transports en commun, des trajets parfois plus longs... **Le vélo offre un vrai bol d'air économique, en particulier pour les trajets courts du quotidien**. Ce sont 73 % des Français·es qui estiment que le vélo est un mode de transport qui leur permet de se déplacer à moindre coût.

Un·e maire qui fait une piste cyclable, c'est aussi un·e maire qui agit pour le budget des ménages.

- Sources : UFC-Que Choisir, l'enquête « Marche et Vélo : des solutions pour le pouvoir d'achat, la santé et l'environnement », en collaboration avec Rue de l'Avenir, le CVTCM et la FUB, Rapport Secours Catholique « Territoires ruraux : en panne de mobilité », 2024, L'Observatoire du rapport des Français au vélo, 2023.

+12 %
de dépenses par
rapport aux auto-
mobilistes

Commerce & centres bourgs dynamisés

Contrairement aux idées reçues, **aménager l'espace pour les cyclistes ne nuit pas au commerce local, il change les façons de consommer**. Là où les rues sont apaisées et les déplacements facilitent l'accès aux commerces à pied et à vélo, les client·es s'arrêtent plus souvent, passent plus de temps et dépensent davantage. En libérant de l'espace pour les piéton·nes et les cyclistes, les centres-bourgs deviennent plus attractifs : on s'y arrête, on flâne, on consomme.

Un environnement cyclable bien pensé est un **levier d'attractivité commerciale et de dynamisation locale**.

- Sources : Étude réalisée par Chloé Cabaret (IEP de Bordeaux) pour Bordeaux Métropole, 2019 (études similaires menées dans d'autres villes).

L'âge d'accès
à l'autonomie
des jeunes a reculé
d'un an

-24 %
d'accidents impliquant
un-e piéton-ne à
Grenoble

Sécurité & cadre de vie

Sécuriser les rues, c'est rendre la ville praticable pour toutes et tous : enfants, seniors, piéton·nes comme cyclistes. La généralisation du 30 km/h et l'apaisement des circulations réduisent à la fois le risque d'accidents et la gravité des collisions, en particulier pour les usager·ères les plus vulnérables.

Mais les bénéfices vont au-delà de la sécurité routière. Des vitesses plus basses, une circulation mieux organisée et moins de trafic de transit améliorent directement le ressenti des habitant·es : **une ville perçue comme plus calme, plus agréable à vivre, avec moins de bruit, moins de pollution et davantage d'espaces** où l'on peut marcher, discuter, jouer ou faire du vélo.

- Sources : CEREMA, Grenoble Métropole Apaisée Évaluation du dispositif « villes et villages à 30 km/h », L'Observatoire du rapport des Français au vélo, 2023, CEREMA.

Action municipale rapide, visible et rentable

Rues scolaires, zones 30, réutilisation de chemins ruraux et de voiries secondaires : les leviers sont connus. Ce sont des mesures simples, rapides à déployer et visibles en quelques mois.

Dans un contexte budgétaire contraint, **le vélo s'impose comme une politique à fort impact et à faible coût**, reposant avant tout sur une meilleure organisation de l'existant.

La France dispose déjà de l'un des réseaux routiers les plus denses au monde. **En mobilisant seulement 3,5 % de ce réseau, il serait possible de relier l'ensemble des pôles structurants des territoires périurbains et ruraux.**

Faire de la place au vélo, ce n'est pas construire plus : c'est mieux utiliser ce qui existe déjà.

- Source : Étude de la Fondation pour la Nature et l'Homme (janvier 2026) : « Comment mieux partager la route pour développer le vélo en territoire peu dense ? »

68 %
des routes pourraient
être réaffectées au
vélo sans nouvelles
infrastructures

Jeunesse & inclusion

Si les jeunes ont perdu en autonomie, ce n'est pas par manque d'envie, mais parce qu'on leur donne de moins en moins l'occasion de se déplacer seul·es, à pied ou à vélo. Des infrastructures inadaptées, des vitesses élevées et un espace public peu lisible nourrissent les craintes des parents, qui limitent les déplacements autonomes de leurs enfants.

Résultat : en l'espace de 30 ans, l'âge de l'autonomie des jeunes a reculé d'un an alors même que 22 % aimeraient se rendre davantage à vélo à l'école. **Redonner confiance passe par un double levier : sécuriser les trajets et accompagner les pratiques.** Le dispositif Savoir Rouler à Vélo répond à cet enjeu en formant les enfants à se déplacer seul·es et en sécurité, à comprendre les règles de circulation et à gagner en assurance.

- Sources : OMS 2024 ; ADEME, « Les pratiques de mobilité des enfants de la maternelle au lycée en France », 2025.





Vrai ou faux ?



« Certain·es cyclistes se comportent mal sur la route ! »

Vrai

Comme pour tous les modes de déplacement, certains comportements peuvent être inadaptés, dangereux ou agaçants pour les autres usager·ères. Le vélo n'échappe pas à cette réalité.

Mais faux

d'en faire un problème lié au vélo en lui-même. Les tensions observées sont surtout le symptôme d'un espace public longtemps pensé pour la voiture, où piéton·nes et cyclistes doivent composer avec des espaces trop étroits ou mal identifiés. La solution repose d'abord sur une voirie mieux organisée, des vitesses apaisées et des aménagements lisibles, qui permettent une cohabitation plus sereine. Elle passe aussi par la formation. Comme les automobilistes bénéficient d'un permis de conduire, les cyclistes ont besoin d'un apprentissage adapté. Le dispositif national Savoir Rouler à Vélo forme les plus jeunes aux règles de circulation et au partage de la route. En parallèle, la formation des automobilistes doit mieux intégrer la prise en compte des usager·ères vulnérables (piéton·nes, cyclistes, enfants, personnes âgées) pour renforcer le respect mutuel sur la route.

« Le vélo, c'est pour les grandes villes ! »

Faux

Près de la moitié des déplacements du quotidien font moins de 5 km, une distance largement accessible à vélo. Et pour les trajets plus longs, le vélo à assistance électrique et la complémentarité vélo–train élargissent encore le champ des possibles. En milieu rural aussi, la pratique progresse. De plus en plus de communes s'organisent en réutilisant les chemins ruraux et les voies secondaires pour sécuriser les déplacements du quotidien. Ces aménagements sont largement plébiscités : ils permettent aux habitant·es de redécouvrir leur territoire et de se déplacer autrement.



« Les commerçant·es vont perdre leurs client·es ! »

Faux

Les études locales montrent que les aménagements cyclables ont un impact neutre ou positif sur l'activité commerciale. Les client·es à vélo se rendent plus souvent dans les commerces de proximité, restent plus longtemps dans les centres-villes et consomment de manière plus régulière. Loin de faire fuir la clientèle, les rues apaisées et accessibles à vélo attirent une clientèle fidèle, renforcent l'attractivité des centres-bourgs et participent à une économie locale plus vivante et résiliente.



6

Les bonnes cartes pour passer à l'action

Pour accompagner concrètement les communes, la FUB met à disposition des élu·es et des services des ressources simples, opérationnelles et directement mobilisables à l'échelle locale.

Trois notes de position nationales, construites à partir de l'expertise du réseau et des retours de terrain :

- **« Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural »** : des solutions adaptées aux bourgs et villages, fondées sur la réutilisation des chemins et voiries existantes, l'aménagement léger et tactique, et la valorisation des paysages locaux, dans des contextes où les moyens humains et financiers sont contraints.
- **« Réseaux Express Vélo : réaliser le potentiel vélo de son territoire »** : une feuille de route pour les villes et agglomérations plus denses afin de structurer un réseau cyclable continu, lisible et efficace pour les déplacements du quotidien.
- **« L'école, un tremplin vers la ville à vélo »** : une approche accessible à toutes les communes accueillant des écoles ou des collèges, qui propose de partir des plus jeunes pour lancer une politique vélo cohérente, notamment à travers les rues scolaires, une mesure souple, peu coûteuse et fortement mobilisatrice.

> Des outils clés en main pour agir vite, de manière réaliste et adaptée aux contraintes locales, sans attendre de grands plans nationaux.



Favoriser la cohabitation piétons–cyclistes

Parce que le partage de l'espace public est un enjeu central, la FUB s'est associée au Réseau Vélo & Marche et à Rue de l'Avenir pour publier le Manifeste pour une cohabitation apaisée entre piéton·nes et cyclistes. Il propose des solutions concrètes pour organiser la voirie et prévenir les conflits d'usages.

Les résultats du Baromètre vélo 2025

Un outil unique d'expression citoyenne, permettant aux communes d'objectiver les attentes locales, d'identifier les points noirs et de prioriser leurs actions.

L'ADMA – Académie des mobilités actives

Un programme de formations à destination des élu·es, agents territoriaux et acteurs locaux, pour monter en compétences sur la conception et la mise en œuvre des politiques cyclables.



7

Jouer collectif : la campagne FUB pour les Municipales 2026

À l'occasion des Municipales 2026, la FUB déploie une campagne nationale conçue pour faire du vélo un enjeu concret de débat local, au plus près des réalités de terrain. L'objectif : donner aux habitant·es, aux associations et aux candidat·es des outils simples pour transformer la demande citoyenne exprimée dans le Baromètre vélo en actions locales et engagements mesurables.

Une plateforme nationale : rendre visibles les engagements

Lancée en janvier 2026, la plateforme nationale permet à chaque citoyen·ne, candidat·e ou association vélo de :

- consulter la charte vélo locale et les priorités propres à chaque type de territoire ;
- visualiser les engagements signés par les listes candidates ;
- accéder aux données du Baromètre vélo 2025, commune par commune, pour comprendre les besoins et points de vigilance locaux ;
- partager facilement les informations sur les réseaux sociaux pour nourrir le débat public.

Cette plateforme se veut un outil d'action citoyenne, non partisan, fondé sur des données factuelles.

Des chartes vélo personnalisables : trois cadres d'engagement selon le type de commune

Pour la première fois, la FUB propose une charte vélo déclinée en trois versions territorialisées :

- **bourgs, villages et petites villes,**
- **communes de banlieue,**
- **moyennes et grandes villes.**

Chaque charte propose des engagements concrets et réalisables, adaptés à la taille et aux compétences des collectivités : généralisation du 30 km/h, rues scolaires, continuités cyclables, liaisons intercommunales, stationnement sécurisé, financement du SRAV, etc.

Les associations peuvent personnaliser cette trame nationale en y ajoutant jusqu'à trois recommandations locales, fondées notamment sur les données du Baromètre vélo.

Le rôle clé des associations locales

Les associations du réseau FUB sont les relais de terrain de cette campagne :

- elles adaptent la charte à leur territoire ;
- elles rencontrent les candidat·es et organisent des débats publics ;
- elles expliquent le Baromètre vélo au niveau local ;
- elles animent des mobilisations citoyennes pour faire remonter les besoins réels des habitant·es.

Elles jouent ainsi un rôle d'interface démocratique, indispensable dans un débat municipal souvent polarisé ou technique.

Mobilisation citoyenne : des répondant·es du Baromètre vélo aux acteurs du changement

En 2025, plus de 334 000 personnes ont évalué leur commune.

La campagne Municipales 2026 vise à transformer cette expression citoyenne en participation active, en donnant à chacun la possibilité de :

- interroger les candidat·es,
- partager la charte de leur commune,

- visibiliser les points dangereux ou les besoins de leur quartier,
- encourager les engagements concrets.

Le vélo devient ainsi un levier de démocratie locale, simple, accessible et transversal.

Comment jouer la carte du vélo dans sa commune ?

- **Consulter** la plateforme : données locales du Baromètre vélo, chartes disponibles, engagement des listes candidates.
- **Soutenir** la charte vélo locale : partager, diffuser, interpeller les listes candidates.
- **Participer** aux actions locales organisées par les associations FUB sur son territoire (débats, balades-diagnostics, ateliers).
- **Inviter** les candidat·es à signer la charte et à rendre publics leurs engagements.

Les outils et ressources sont disponibles sur la plateforme.

Les cartes pour aller plus loin

- **Contact presse** : Anne-Sybille Riguidel - as.riguidel@fub.fr - 06 32 10 26 38
- **campagnes@fub.fr**
- **Plateforme nationale :**

municipales2026.fub.fr

