

Bruxelles, le 13 octobre 2025
(OR. en)

13881/25

TRANS 463
CLIMA 431
ENV 996
SAN 623
IND 425
STATIS 72

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	30 septembre 2025
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2025) 566 final
Objet:	RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la déclaration européenne sur l'utilisation du vélo

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2025) 566 final.

p.j.: COM(2025) 566 final



Bruxelles, le 30.9.2025
COM(2025) 566 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN
sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la déclaration européenne
sur l'utilisation du vélo

1. INTRODUCTION

La déclaration européenne sur l'utilisation du vélo¹ est une déclaration politique commune, signée par le Parlement européen, le Conseil et la Commission européenne le 3 avril 2024. Il s'agit du premier document qui reconnaît le vélo comme l'un des modes de transport et de loisirs les plus durables, accessibles, inclusifs, abordables et sains, présentant une forte valeur ajoutée pour l'UE et notre économie.

Les transports jouent un rôle capital dans l'inclusion sociale et le développement économique, ainsi que dans la création d'emplois et la promotion de l'accès à des services essentiels. Toutefois, ils continuent de représenter une source importante d'émissions de gaz à effet de serre et de pollution. La déclaration européenne sur l'utilisation du vélo vise à libérer le plein potentiel du vélo dans l'UE pour contribuer à relever ces défis.

Elle définit l'orientation des politiques et initiatives relatives à l'utilisation du vélo, présentes comme futures,

et énonce huit principes et 36 engagements politiques à prendre aux niveaux européen, national, régional et local afin d'orienter l'évolution future des politiques et la mise en œuvre cohérente des mesures. Bien qu'elle n'ait pas de valeur juridique contraignante, la déclaration revêt une importance politique considérable en reconnaissant que la promotion et la mise en œuvre de ses principes constituent un engagement et une responsabilité partagés de l'UE et de ses États membres.

Pour chaque chapitre de la déclaration, le présent rapport d'étape présente une vue d'ensemble des mesures prises dans le cadre des politiques, mesures et initiatives en faveur de l'utilisation du vélo aux niveaux européen, national, régional et local qui contribuent à la mise en œuvre des principes de la déclaration. Le présent rapport fournit des exemples des progrès accomplis à cet égard et décrit les moyens possibles de promouvoir le vélo pour encourager et faciliter son utilisation accrue.

2. CHAPITRE I: DEVELOPPER ET RENFORCER LES POLITIQUES CYCLISTES

Au niveau de l'UE, dans le prolongement direct de la déclaration européenne sur l'utilisation du vélo, la Commission européenne a invité les États membres à désigner leurs points de contact nationaux pour le vélo. Ce nouveau réseau spécialisé examine les défis communs, partage les bonnes pratiques et les mesures de mise en œuvre et suit les progrès accomplis aux niveaux européen et national. Le réseau comprend des points de contact nationaux de 26 États membres² et a été officiellement créé dans le cadre du groupe d'experts sur la mobilité urbaine (EGUM)³. En outre, afin de garantir une approche inclusive et d'associer activement un plus large éventail de parties prenantes, y compris des associations de villes et de régions et des représentants de l'industrie, un sous-groupe spécifique a été créé au sein de l'EGUM afin de suivre la mise en œuvre de la déclaration.

L'EGUM a recensé et suivi plus de 20 mesures nationales, notamment des stratégies, des plans, des déclarations et des évolutions politiques, nouveaux ou récemment mis à jour, liés à

¹ JO C, C/2024/2377, 3.4.2024, <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>.

² Au moment de l'élaboration du rapport d'étape, l'Italie n'avait pas encore désigné de point de contact national pour le vélo.

³ [E03863](#) institué par la [décision C\(2022\) 5320 de la Commission](#).

l'utilisation du vélo⁴. Certaines de ces mesures ont été adoptées en conséquence directe de la déclaration. À ce jour, 14 États membres de l'UE ont mis en place une stratégie nationale pour l'utilisation du vélo ou un plan similaire⁵. Plusieurs pays œuvrent à l'élaboration de nouveaux plans d'action et à la mise à jour ou à la mise en œuvre des plans existants. La Lituanie, par exemple, a fait un pas important en adoptant sa toute première stratégie nationale pour l'utilisation du vélo⁶. Elle a également adopté un nouveau règlement relatif à la planification et à la conception des infrastructures cyclables⁷, qui établit des normes nationales visant à garantir des infrastructures cyclables sûres, accessibles et de grande qualité.

La déclaration a également encouragé les autorités municipales à prendre des mesures.

La ville de Parme, en Italie, a par exemple présenté une lettre d'engagement à mettre en œuvre la déclaration européenne sur l'utilisation du vélo⁸, qui met l'accent sur le développement et l'amélioration de ses infrastructures cyclables, la promotion du vélo comme mode de transport quotidien privilégié et le soutien aux entreprises et services liés à l'utilisation du vélo.

Dans le même temps, l'aire métropolitaine de Barcelone (Espagne) a officiellement approuvé la déclaration européenne sur l'utilisation du vélo lors de la séance plénière du conseil métropolitain⁹. Les efforts visant à parvenir à la neutralité climatique ont porté sur i) le développement des infrastructures cyclables existantes, ii) le déploiement et l'optimisation de parking à vélos sécurisés, iii) la promotion de services publics de partage de vélos métropolitains et iv) l'organisation d'activités de formation et d'éducation.

Plusieurs villes de l'UE affichent également des progrès et un engagement fort en faveur de l'élaboration, de l'adaptation et du renforcement de politiques et de stratégies cyclistes afin d'atteindre leurs objectifs ambitieux en matière de neutralité climatique. Elles se sont engagées à atteindre ces objectifs par l'intermédiaire de leurs «contrats ville climat»¹⁰ dans le cadre de la mission «100 villes neutres pour le climat et intelligentes»¹¹. La ville de Dresde, en Allemagne, s'efforce par exemple de porter la part du vélo à 75 % d'ici à 2035, tandis que la ville d'Aarhus, au Danemark, souhaite porter cette part à 50 % d'ici à 2030 et la ville de Gävle a l'intention de devenir l'une des plus grandes villes cyclistes suédoises d'ici à 2025, avec pour objectif de doubler le nombre de trajets à vélo par rapport à 2018.

Au-delà des frontières de l'UE, l'adoption de la déclaration européenne sur l'utilisation du vélo a inspiré des initiatives similaires, telles que la déclaration pour une mobilité verte des parties de l'Europe du Sud-Est et des participants observateurs, adoptée lors du sommet sur la mobilité

⁴ Contribution de l'EGUM au rapport d'étape: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

⁵ https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024_ECF_final%20241212.pdf.

⁶ <https://sumin.lrv.lt/en/sector-activities/sustainable-mobility/national-strategy-and-action-plan-for-cycling-promotion-by-2035/>.

⁷ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4b1abe31ac3611efaae6a4c601761171?jfwid=n3y3fwa09>.

⁸ <https://civitas.eu/news/the-city-of-parma-commits-to-eu-cycling-declaration-implementation-at-the-civitas-forum>.

⁹ <https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/actualitat/noticies/detall/-/noticia/trobada-amb-l-ecf/25467221/11704>.

¹⁰ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

¹¹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

verte, organisé par la Communauté des transports¹² les 6 et 7 juin 2024 à Sarajevo (Bosnie-Herzégovine)¹³.

Parallèlement, plusieurs autres initiatives prises au niveau européen/national/local stimulent le développement/l'adoption du vélo dans l'UE.

Plans de mobilité urbaine durable (PMUD)

Le règlement (UE) 2024/1679¹⁴, qui marque une nouvelle étape clé au niveau de l'UE, établit l'obligation légale pour 431 zones urbaines d'adopter un PMUD d'ici à 2025. Il prévoit également la mise en place, d'ici à 2030, de plateformes multimodales pour le transport de passagers afin de faciliter les connexions au premier et au dernier kilomètre, y compris l'accès aux infrastructures de transport public et la mobilité active. Le règlement comprend des exigences visant à garantir la continuité et l'accessibilité des pistes cyclables lors de la construction ou de la modernisation des infrastructures et à construire des parkings à vélos à proximité des gares ferroviaires afin de promouvoir des modes de transport actifs.

La version mise à jour du document d'orientation de 2019 sur la manière de soutenir et d'encourager le vélo dans le cadre d'un PMUD sera fournie à la fin de l'année 2025 et intégrera les connaissances les plus récentes et les bonnes pratiques, afin d'aider les villes à améliorer leurs infrastructures cyclables, leurs politiques et leurs activités de promotion.

De nombreuses villes ont inclus dans leurs PMUD des mesures qui accordent la priorité au vélo. La ville de Münster, en Allemagne, met par exemple l'accent sur la construction de rues de haute qualité donnant la priorité aux cyclistes et sur la modernisation du réseau cyclable, tandis que la ville de Barcelone, en Espagne, a créé un programme pour les vélos et les véhicules de mobilité personnelle dans le cadre de son plan de mobilité urbaine 2024, qui met l'accent sur l'amélioration du réseau et la sécurisation des infrastructures cyclables. Dans la ville de Bologne, en Italie, la planification de la mobilité a servi, pour la toute première fois, de point de départ pour l'élaboration du plan territorial métropolitain¹⁵. Ce plan aide 55 municipalités de la zone métropolitaine à aligner leurs politiques d'utilisation des sols et leurs stratégies de mobilité, grâce à l'intégration d'outils opérationnels de base et de stratégies sectorielles clés telles que le plan métropolitain pour le vélo. La ville de Vilnius s'est vue décerner le prix de la Capitale verte de l'Europe¹⁶ en 2025 en tant que ville pionnière de la transition écologique, notamment en ce qui concerne les mesures en faveur du vélo conformes à son PMUD, telles que le développement continu des pistes cyclables et une nouvelle norme d'infrastructure routière donnant la priorité à la mobilité active.

Schémas de mobilité

S'appuyant sur une analyse complète réalisée dans tous les États membres de l'UE en 2021, dont les premiers résultats ont été publiés dans l'étude de 2022 intitulée «Study on New

¹² La Communauté des transports est une organisation internationale dans le domaine de la mobilité et des transports. Elle compte 36 participants – les États membres de l'Union européenne représentés par la Commission européenne, les six parties de l'Europe du Sud-Est (la République d'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, le Kosovo*, le Monténégro, la République de Macédoine du Nord et la République de Serbie) et les trois participants observateurs (Géorgie, République de Moldavie et Ukraine). <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> (annexe II – Engagement pour un avenir plus vert – Déclaration sur le vélo en tant que mode de transport durable).

¹⁴ Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

¹⁶ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/vilnius-2025_en.

Mobility Patterns in European Cities» (Étude sur les nouveaux schémas de mobilité dans les villes européennes)¹⁷, une étude européenne en cours élargit désormais l'analyse des données afin de mieux comprendre les effets des caractéristiques sociodémographiques sur les comportements en matière de déplacement. L'étude porte notamment sur le vélo, parmi plusieurs modes de déplacement examinés. Ses résultats devraient fournir des informations supplémentaires sur l'utilisation du vélo et les possibles évolutions futures. Une analyse préliminaire indique que la part du vélo reste relativement constante au niveau national.

Gestion de la mobilité

Le prix annuel MOBILITYACTION¹⁸ récompense l'excellence des entreprises, des institutions, des organisations de la société civile, des initiatives citoyennes et des municipalités dans les programmes de gestion de la mobilité. Au cours des deux dernières années de la campagne, de nombreux finalistes ont lancé des initiatives efficaces pour promouvoir le vélo, parmi lesquelles les plateformes en ligne interactives encourageant les étudiants à utiliser le vélo ou à marcher, les services d'entretien de vélos sur le lieu de travail et les concours qui encouragent l'utilisation du vélo pour se rendre à l'école.

En outre, de nombreuses villes promeuvent les activités de gestion de la mobilité. La ville de Budapest, en Hongrie, se distingue par son plan de mobilité sur le lieu de travail, qui incite les entreprises à jouer un rôle actif pour changer les habitudes de leurs salariés en matière de déplacements domicile-travail en faveur de solutions de transport plus durables. Le plan de Budapest comprend des initiatives telles que «Bikebus» et «Bike to Work», qui encouragent l'utilisation du vélo grâce à des sorties organisées en groupe et des campagnes sur le lieu de travail.

Un rapport de la Fédération européenne des cyclistes (ECF) montre comment la location de vélos d'entreprise dans le cadre de programmes de gestion de la mobilité, lancée en Allemagne, a permis de constituer un parc actif de 2,1 millions de vélos loués à la fin de l'année 2024, avec un taux de croissance annuel moyen de 30 % depuis 2019¹⁹.

Afin d'étudier, d'analyser et d'évaluer plus avant l'efficacité des programmes de gestion de la mobilité qui influencent les changements de comportement en faveur de la mobilité active, la Commission a lancé en 2024 un appel à projets spécifique dans le cadre duquel un projet sélectionné pourrait recevoir 5 millions d'EUR²⁰.

Promouvoir l'utilisation du vélo comme mode de transport ou de loisirs sain

Les prix annuels de la Capitale verte de l'Europe et de la Feuille verte²¹ récompensent les villes qui font preuve d'un engagement exceptionnel en faveur de la durabilité environnementale dans des domaines clés tels que la qualité de l'air, la réduction du bruit, l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à celui-ci. La promotion et la mise en œuvre de solutions de mobilité urbaine durable, telles que des mesures en faveur du vélo, constituent un élément important de cette reconnaissance. De même, l'accord des villes vertes²², une initiative de l'UE visant à améliorer la gouvernance environnementale urbaine dans toute l'Europe, s'aligne sur

¹⁷ [Study on new mobility patterns in European cities - Publications Office of the EU](#); [New Mobility Patterns Study: insights into passenger mobility and urban logistics - European Commission](#).

¹⁸ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-award/>.

¹⁹ <https://www.ecf.com/en/news/company-bike-leasing-could-be-europes-next-big-catalyst-for-sustainable-mobility-new-report-shows/>.

²⁰ [HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03: Mobility Management Plans and Behavioural Change, CSA 5M, Opening: 17 Sep 2024 Deadline\(s\): 16 Jan 2025](#).

²¹ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_en.

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-agreement_en.

le cyclisme en encourageant les villes à améliorer leur qualité de l'air, à réduire la pollution sonore et à développer les espaces verts, favorisant ainsi une mobilité active et durable.

Grâce à des campagnes de sensibilisation et de promotion, la Semaine européenne de la mobilité²³ a consacré son édition 2024 au thème de l'«espace public partagé». Plus de 2 700 villes de plus de 45 pays du monde entier²⁴ ont participé à la campagne. Les infrastructures cyclables sûres et les bonnes pratiques ont également été au cœur du programme d'«Échange européen en matière de sécurité routière» («EU Road Safety Exchange»)²⁵.

L'initiative CIVITAS a organisé un forum d'échange entre responsables politiques (*Politician Exchange Forum*)²⁶ sur la mise en œuvre de la déclaration, soulignant l'importance de la collaboration à tous les niveaux.

Au niveau national, l'EGUM a recensé plusieurs campagnes de sensibilisation, consultations publiques et formations à l'intention des professionnels, ainsi que d'autres formes spécifiques de mobilisation²⁷. En Tchéquie, par exemple, une campagne a été lancée pour mettre l'accent sur les mesures de modération du trafic dans les villes et les régions, y compris la promotion de l'utilisation du vélo²⁸. En France, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) dispose d'une plateforme collaborative ouverte pour l'échange de bonnes pratiques, de défis et de connaissances, avec un groupe spécial consacré au vélo²⁹. La plateforme est accessible gratuitement aux collectivités, aux services de l'État, aux associations, aux établissements universitaires, aux ONG et à la société civile. Il s'agit d'un lieu d'échange et de diffusion d'actualités, ainsi que de partage de retours d'expérience et de ressources sur tous les sujets liés à l'utilisation du vélo (services, formation, communication, gestion de la mobilité, développement, etc.).

Au niveau régional, l'Institut für Nachhaltige Mobilität (Institut pour la mobilité durable) du Bade-Würtemberg a proposé une formation avancée aux planificateurs de la circulation des piétons et des vélos, afin de les aider à perfectionner leurs compétences et d'encourager une planification de la circulation qui soit favorable aux cyclistes et axée sur le vélo³⁰.

Des villes telles que Ioannina (en Grèce), Padoue (en Italie) et Wrocław (en Pologne) fournissent des exemples de mobilisation de la société au moyen d'ateliers, de campagnes de communication et de programmes d'action locale, qui contribuent à définir et à valider des mesures et des projets liés à l'utilisation du vélo au niveau municipal.

En ce qui concerne la promotion, l'échange de connaissances, les bonnes pratiques et la formation, de précieuses initiatives sont également menées à l'échelle internationale. En particulier, les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg ont lancé le programme de renforcement des capacités «ACTIVE»³¹ en 2023. Il s'agit d'une alliance d'acteurs de la mobilité active visant à former 10 000 experts en mobilité active dans le Sud global, dans les pays à revenu faible et intermédiaire dans un délai de dix ans.

²³ Campagne phare annuelle de la Commission européenne sur la mobilité durable, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ | Villes participantes.

²⁵ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

²⁶ <https://civitas.eu/news/civitas-spotlight-the-politicians-exchange-forum-convenes-in-parma>.

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

²⁸ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1671/byl-zahajen-projekt-zvolni>.

²⁹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo>.

³⁰ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/12/1A.-Jochen-Eckart.pdf>.

³¹ <https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-launches-active-at-cop28/>.

3. CHAPITRE II: ENCOURAGER UNE MOBILITE INCLUSIVE, ABORDABLE ET SAINE

La plupart des initiatives au niveau de l'UE ont porté sur la sensibilisation aux avantages de l'utilisation du vélo pour la santé et sur la réduction de la pollution atmosphérique et sonore.

Les actions visant à promouvoir l'utilisation du vélo contribuent à la prévention des maladies non transmissibles et peuvent réduire le risque total de mortalité de 10 %³². Dans le cadre de l'initiative de l'UE sur les maladies non transmissibles «Vivre ensemble en bonne santé»³³, la Commission soutient les États membres dans leurs actions de promotion de la santé et de prévention des maladies. Dans le cadre du programme «L'UE pour la santé»³⁴, la Commission soutient le travail de collaboration («actions conjointes») entre les États membres et les projets menés par les parties prenantes visant à promouvoir l'activité physique, notamment l'utilisation du vélo. Parmi les exemples d'actions conjointes figure l'action PreventNCD³⁵, financée à hauteur de 76 millions d'EUR, qui comprend un module de travail consacré à des environnements de vie sains visant à mettre en œuvre et à évaluer des interventions sur les principaux facteurs déterminants pour la santé, notamment des activités sur les environnements sans voiture, sur l'activité physique ou sur les environnements urbains. La Commission soutient le recensement et la collecte de bonnes pratiques et de pratiques prometteuses via le portail de bonnes pratiques en matière de santé publique³⁶, où des pratiques concrètes et fondées sur des données probantes sont disponibles pour servir de sources d'inspiration et être éventuellement transférées.

En conséquence directe de l'adoption de la déclaration, un appel à propositions spécifique d'un montant de 12 millions d'EUR a été lancé dans le cadre de la partie «Missions» du programme de travail 2025 d'Horizon Europe (qui bénéficie du soutien conjoint de la mission «Cancer» et de la mission «100 villes neutres pour le climat et intelligentes») afin d'accroître encore l'utilisation du vélo pour tirer parti des avantages en matière de santé et encourager la mobilité active dans les villes de l'UE³⁷.

L'UE dispose d'un cadre politique établi de longue date régissant la qualité de l'air et les niveaux de bruit ambiant, dont l'objectif est de protéger ses habitants³⁸. La récente révision de la directive concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe³⁹ mentionne le vélo et la marche parmi les mesures de réduction de la pollution atmosphérique à inclure dans les plans relatifs à la qualité de l'air afin d'encourager un transfert modal vers une mobilité active et des modes de transport moins polluants. Les dernières données du rapport de surveillance et de prospective «zéro pollution» 2025⁴⁰ et du nouveau tableau de bord «zéro

³² [Promoting cycling can save lives and advance health across Europe through improved air quality and increased physical activity.](#)

³³ [Healthier together – EU non-communicable diseases initiative – Commission européenne](#) [Initiative «Vivre ensemble en bonne santé» sur les maladies non transmissibles].

³⁴ [Programme L'UE pour la santé 2021-2027 – Une vision pour une Union européenne plus saine.](#)

³⁵ [JA PreventNCD - Reducing Europe's cancer and NCD burden through coordinated strategies on health determinants. Focusing on effective policies, societal and personal risk factors.](#)

³⁶ [Portail des bonnes pratiques de l'UE.](#)

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Increasing walking and cycling: to reap health benefits, emission reductions and integrate active mobility and micromobility devices, with smart technologies and infrastructure, [wp-12-missions_horizon-2025_en.pdf](#).

³⁸ Rapport spécial de la Cour des comptes européenne de 2025 sur la pollution urbaine dans l'UE, [Rapport spécial 02/2025: Pollution urbaine dans l'UE – Les villes sont encore trop bruyantes, mais l'air y est plus pur.](#)

³⁹ Directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁴⁰ Rapport AEE-JRC 13/2024: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>.

pollution»⁴¹ soulignent que si certaines améliorations ont été enregistrées en ce qui concerne la pollution atmosphérique, les émissions globales de bruit des transports n'ont pas diminué de manière significative. Augmenter la mobilité active pourrait contribuer de manière positive à des stratégies de gestion du bruit plus proactives.

L'EGUM fait état de huit mesures mises en œuvre depuis avril 2024 visant à favoriser l'intégration de tous les groupes d'âge, de tous les genres et de toutes les minorités dans la pratique quotidienne du vélo. La promotion des vélos électriques semble être une solution pour les cyclistes débutants et les personnes âgées, tandis que les vélos-cargos sont considérés comme une solution incitant davantage de femmes et de familles à utiliser le vélo. Parmi les exemples notables rapportés par l'EGUM figurent des programmes de formation destinés aux femmes⁴² et des cours de cyclisme gratuits proposés à divers groupes⁴³. Des exemples intéressants sont également fournis en ce qui concerne le vieillissement actif⁴⁴ et la mobilité active dans les écoles⁴⁵. Les villes présentent de nombreux autres exemples dans le cadre de leurs «contrats ville climat»⁴⁶.

Les mesures liées à l'utilisation du vélo peuvent jouer un rôle positif dans la réduction de la précarité en matière de transport. Lorsqu'elles ciblent les groupes vulnérables, ces mesures peuvent être financées par des plans sociaux pour le climat⁴⁷ qui sont liés à la mise en œuvre du règlement relatif au Fonds social pour le climat⁴⁸. Dans ce contexte, la Commission a adressé aux États membres une recommandation concernant la précarité en matière de transport⁴⁹, qui tient compte de la nécessité d'envisager des mesures liées à l'utilisation du vélo, telles que des infrastructures cyclables, des subventions pour l'achat ou la location de vélos, de vélos électriques et de vélos-cargos afin de soutenir les usagers des transports à faibles revenus. En outre, le rapport de 2024 sur la précarité en matière de transport⁵⁰ a examiné les indicateurs possibles pour mesurer la précarité en matière de transport et dressé la liste des stratégies d'atténuation possibles. Enfin, la campagne de la Semaine européenne de la mobilité a consacré

⁴¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan/towards-zero-pollution-regions_en.

⁴² Par exemple, le programme «TandEM Women in Cycling», développé par EIT Urban Mobility et BYCS, qui propose des formations en ligne et en présentiel aux femmes dans l'ensemble de l'UE afin qu'elles puissent animer des sessions de formation à l'utilisation du vélo pour d'autres femmes (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Par exemple, l'initiative «Vélo-école» de la Métropole de Lyon, qui propose une formation gratuite sur l'utilisation du vélo, encourageant l'inclusivité et l'accessibilité (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ Par exemple, «A Guide to Age-Friendly Cycling Mobilities» (Guide pour une mobilité cyclable adaptée aux personnes âgées), résultat du projet ENTOURAGE financé par l'UE qui fournit une boîte à outils aux villes souhaitant promouvoir la mobilité active dans un contexte de vieillissement de la population ([Age-friendly cycling – Towards inclusive urban mobility](https://agefriendlycycling.eu)).

⁴⁵ Par exemple, le projet «École favorable aux piétons et aux cyclistes», un projet national allemand qui a activement aidé les écoles primaires et secondaires à effectuer des contrôles de cyclabilité et de praticabilité piétonne dans leur établissement et dans les environs (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

⁴⁶ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_en.

⁴⁸ Le règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060 (JO L 130 du 16.5.2023, p. 1 ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj>) définit la précarité en matière de transport comme «l'incapacité ou la difficulté pour les individus et les ménages de faire face aux coûts des transports privés ou publics, ou leur manque d'accès ou leur accès limité aux transports nécessaires pour accéder aux services et activités socio-économiques essentiels, compte tenu du contexte national et spatial».

⁴⁹ C (2025) 3068 final – Recommandation de la Commission du 22.5.2025 concernant la précarité en matière de transport: garantir une mobilité abordable, accessible et équitable <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj/fre#>.

⁵⁰ 2024, rapport final – Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf.

son édition 2025 au thème de la «mobilité pour tous»⁵¹, en mettant l'accent sur la précarité en matière de transport.

En ce qui concerne les mesures visant à rendre l'utilisation du vélo plus abordable, les États membres peuvent appliquer des taux réduits de TVA pour la fourniture, la location et la réparation de vélos, y compris de vélos électriques⁵².

Il existe plusieurs exemples d'incitations à la mobilité inclusive, abordable et saine aux niveaux national et local.

La Slovénie a adopté des mesures pour subventionner l'achat de vélos électriques⁵³, en particulier pour les déplacements quotidiens dans les zones urbaines.

Dans son «contrat ville climat», la ville de Leipzig, en Allemagne, a prévu des mesures offrant des subventions pour l'achat de vélos-cargos aux entreprises. Elle participe également à des projets pilotes dans le domaine de la logistique neutre en carbone.

La campagne néerlandaise «Kies de Fiets!» («Choisissez le vélo») incite les entreprises à accorder à leurs salariés une allocation de 23 centimes par km (non imposables). La campagne a été lancée par le ministère des infrastructures et de la gestion de l'eau et vise à encourager les employeurs à inciter leur personnel à utiliser le vélo plus souvent, en fournissant de bonnes installations cyclables et en offrant une indemnité kilométrique aux cyclistes.

Au Portugal, un taux réduit de TVA de 6 % s'applique à la vente de vélos depuis 2023. L'ECF utilise un système de suivi en ligne pour contrôler environ 300 régimes d'incitations fiscales et de primes à l'achat pour le vélo mis en place aux niveaux national, régional et local⁵⁴.

Pour encourager un transfert modal, un projet baptisé «Bike2Green»⁵⁵ utilise la ludification pour promouvoir le vélo à Stockholm (Suède). Financé au titre du volet «Emploi et innovation sociale» (EaSI) du Fonds social européen plus, le projet développe un logiciel breveté permettant de suivre et de récompenser les trajets à vélo au moyen de remboursements kilométriques et de primes économiques.

4. CHAPITRE III: CREER DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES PLUS NOMBREUSES ET DE MEILLEURE QUALITE

Pour accroître l'utilisation du vélo, il est nécessaire d'améliorer la qualité, la quantité, la continuité, la sécurité et l'attractivité des infrastructures cyclables. Les infrastructures doivent également être adaptées aux exigences actuelles et futures, y compris les vélos-cargos (qui sont souvent plus larges), les vélos avec remorques (plus longs) et les cyclistes circulant à des vitesses différentes⁵⁶. Les parties prenantes ont signalé les domaines suivants dans lesquels les infrastructures cyclables européennes pourraient être améliorées: i) les infrastructures logistiques cyclables (par exemple, les microplateformes), ii) les solutions sûres de stationnement pour vélos telles que les parkings protégés dans les gares ferroviaires et les boîtes à vélo dans les zones urbaines, iii) les infrastructures de recharge dans les bâtiments, sur le lieu

⁵¹ <https://mobilityweek.eu/theme-2025/>.

⁵² Directive (UE) 2022/542 du Conseil (JO L 107 du 6.4.2022, p. 1).

⁵³ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-poziv-za-dodeljevanje-nepovratnih-financnih-spodbud-polnoletnim-fizicnim-osebam-za-nakup-elektricnih-koles/>.

⁵⁴ <https://www.ecf.com/en/resources/tracker-money-for-bikes/>.

⁵⁵ [Bike2Green - ECF](#).

⁵⁶ Rapport de l'EGUM sur l'avenir de la mobilité urbaine et de l'espace urbain inclusif et durable: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

de travail, mais aussi dans d'importantes plateformes communautaires et lieux fréquentés tels que les supermarchés, iv) les infrastructures de transport de vélos dans les trains et v) la sécurité globale des infrastructures cyclables⁵⁷.

Dans le même temps, la Commission travaille actuellement à l'élaboration d'un document d'orientation sur la conception et la qualité d'infrastructures sûres pour les usagers vulnérables de la route, y compris les cyclistes et les utilisateurs de dispositifs de micromobilité⁵⁸. Une étude spécialisée⁵⁹, dont les résultats sont attendus en 2026, contribuera à l'élaboration de ces orientations. Les orientations à l'intention des États membres et les mesures de sécurité résultant de ces travaux porteront notamment sur la séparation, le cas échéant, des infrastructures destinées aux usagers vulnérables de celles destinées à la circulation, ou encore sur la gestion de la vitesse et différentes mesures de modération du trafic. Cela pourrait également améliorer la sécurité de tous les usagers de la route et contribuer à la conception de routes sûres, limitant ainsi la gravité des traumatismes en cas d'accident. L'EGUM a également fourni des informations aux autorités locales sur la nécessité d'améliorer la sécurité des infrastructures cyclables dans le cadre de l'examen des tendances futures en matière de mobilité urbaine, conformément à l'adoption croissante de mesures en faveur du vélo dans la planification urbaine durable des villes⁶⁰.

La directive sur la performance énergétique des bâtiments⁶¹ contribue également à renforcer l'attrait du vélo en introduisant des exigences légales concernant le nombre minimal de parkings à vélos sur les lieux de travail ou dans les bâtiments résidentiels et l'installation ultérieure de stations de recharge. On trouve déjà de bons exemples concernant la transposition de cette directive dans toute l'Europe, par exemple au Portugal⁶², en France⁶³ et en Belgique⁶⁴.

Plusieurs villes présentent de nombreux exemples d'actions visant à améliorer le réseau cyclable et à garantir la connectivité. La ville de Lund, en Suède, se distingue par l'attention qu'elle porte à la connectivité entre les zones urbaines et rurales, reconnaissant l'importance de liaisons de transport fluides entre la ville et les communautés périurbaines et rurales environnantes grâce à la construction de sept «super-pistes cyclables» dans et vers/depuis la ville (81 km au total). La ville de Taurage, en Lituanie, s'est engagée à étendre ses infrastructures cyclables afin de desservir les zones reculées situées à proximité des aires de loisirs et des communautés de jardins (environ 86 km de nouvelles pistes cyclables). La ville de Ljubljana, en Slovénie, a étendu son réseau cyclable tant dans la ville que dans la région, en le reliant aux pistes cyclables nationales et en améliorant les parkings à vélos et les installations de stockage sécurisées.

⁵⁷ Le parcours de transition pour l'écosystème industriel de la mobilité de l'UE, janvier 2024, [Parcours de transition pour la mobilité](#).

⁵⁸ Conformément à l'article 6, paragraphe 4, de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 319 du 29.11.2008, p. 59) (JO L 183 du 9.7.2019, p. 15).

⁵⁹ Orientations sur la conception d'«infrastructures routières clémentes», de «routes lisibles et explicites», ainsi que sur les exigences de qualité des infrastructures routières pour les usagers vulnérables de la route.

⁶⁰ Rapport de l'EGUM: [Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe](#) [Un avenir inclusif et durable de la mobilité urbaine en Europe].

⁶¹ Directive (UE) 2024/1275 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 sur la performance énergétique des bâtiments (JO L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>).

⁶² En s'appuyant sur la directive sur la performance énergétique des bâtiments [directive (UE) 2024/1275] et en l'élargissant davantage.

⁶³ Définition de bonnes pratiques pour le stationnement des vélos dans les constructions: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ La Région flamande a élaboré un vade-mecum sur les infrastructures cyclables ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)) comportant un chapitre consacré aux infrastructures de stationnement pour vélos.

5. CHAPITRE IV: ACCROITRE LES INVESTISSEMENTS ET CREER DES CONDITIONS FAVORABLES A L'UTILISATION DU VELO

Les investissements sont essentiels pour accroître l'utilisation du vélo. Des ressources financières importantes ont été mises à la disposition des États membres et des autorités locales au niveau de l'UE ces dernières années. La politique de cohésion de l'UE fournit aux États membres une source essentielle de financement des infrastructures cyclables par l'intermédiaire de programmes nationaux, régionaux et transfrontaliers.

En particulier, le Fonds européen de développement régional fournit la majeure partie des fonds alloués aux investissements en faveur du vélo. Au total, 21 États membres et un nombre important de programmes transfrontaliers ont prévu des investissements consacrés au vélo⁶⁵. Au cours de la période 2014-2020, 2,1 milliards d'EUR ont été investis dans la construction de pistes cyclables et de chemins piétonniers dans l'ensemble de l'UE, contre 700 millions d'EUR au cours de la période de financement précédente (2007-2013). Au cours de la période de programmation actuelle 2021-2027, 4,5 milliards d'EUR ont été réservés à une série d'investissements en faveur du vélo, dont 3,2 milliards d'EUR seront fournis par l'UE et 1,3 milliard d'EUR par des ressources nationales. Cela devrait permettre de financer plus de 12 000 kilomètres de pistes cyclables nouvelles ou améliorées. Des projets visant à améliorer les infrastructures cyclables transfrontalières sont également mis en œuvre, notamment dans le cadre des programmes Interreg. Il s'agit non seulement de promouvoir le tourisme, mais aussi de proposer une solution de remplacement aux voitures pour les navetteurs transfrontaliers. Depuis 2021, environ 163 millions d'EUR ont été alloués à des projets en faveur du vélo dans le cadre d'Interreg.

En ce qui concerne la mobilité rurale, les initiatives et projets en faveur du vélo peuvent également être financés par la politique agricole commune (PAC) 2023-2027, par exemple: la transformation d'une ancienne voie ferrée en voie verte pour le vélo, l'organisation des rassemblements de cyclistes afin de promouvoir les interactions sociales et l'intégration, l'installation de stations de recharge pour vélos électriques, la construction de pistes cyclables et la mise en place de solutions de mobilité respectueuses du climat, la promotion des itinéraires cyclables touristiques et l'organisation de manifestations cyclistes pour améliorer la qualité de vie et l'attractivité des zones rurales⁶⁶. Ces projets sont conformes aux objectifs et aux initiatives relevant de la vision à long terme pour les zones rurales d'Europe⁶⁷, qui invite les États membres et les régions à élaborer des stratégies de mobilité rurale durables nécessitant notamment des efforts pour soutenir les solutions de mobilité à émissions nulles telles que le vélo, les pistes cyclables et les connexions multimodales, y compris les transports actifs.

La facilité pour la reprise et la résilience (FRR), par l'intermédiaire des plans nationaux pour la reprise et la résilience, fournit également des ressources importantes pour la mobilité durable. Un montant total de 650 milliards d'EUR a été alloué aux États membres sous la forme de subventions et de prêts au titre du programme Next Generation EU. Plusieurs mesures

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Exploring investments 2021-2027: support to cycling infrastructure.](#)

⁶⁶ Financement par l'intermédiaire des stratégies de développement local Leader, des stratégies relatives aux villages intelligents et des investissements dans les services de base et les infrastructures dans les zones rurales. Leader finance les stratégies de développement local dans toute l'Europe rurale dans le cadre de la PAC avec un budget de l'UE de 5 milliards d'EUR pour la période 2023-2027.

⁶⁷ [COM/2021/345 final:Une vision à long terme pour les zones rurales de l'UE – Vers des zones rurales plus fortes, connectées, résilientes et prospères à l'horizon 2040.](#)

comprennent un financement des infrastructures cyclables⁶⁸. Le montant total alloué aux projets liés à l'utilisation du vélo au titre de la FRR est estimé à 1,3 milliard d'EUR.

Plus récemment, d'autres possibilités de financement sont devenues potentiellement disponibles grâce au Fonds social pour le climat susmentionné. Bien que les États membres disposent d'une certaine marge de manœuvre pour fixer les priorités de financement, le règlement relatif au Fonds social pour le climat établit une liste claire de mesures et d'investissements éligibles pouvant être inclus dans les plans. Les solutions de mobilité et de transport à émissions nulles ou faibles, y compris l'achat de vélos, peuvent bénéficier d'une aide, de même que, par exemple, les bons de transport pour les services de mobilité partagée (par exemple le partage de vélos) et les investissements dans les infrastructures cyclables.

L'EGUM a fourni des informations utiles et des exemples de bonnes pratiques concernant les mesures liées à l'utilisation du vélo qui pourraient être soutenues par le Fonds social pour le climat⁶⁹, par exemple en aidant les autorités locales à améliorer les infrastructures cyclables et à relier les gares ferroviaires à des centres publics tels que les écoles et les établissements de santé (4,7 millions d'EUR accordés par le ministère espagnol des transports à 10 petites municipalités⁷⁰) ou en offrant des incitations financières pour l'achat de vélos-cargos et de remorques aux entrepreneurs et aux PME [jusqu'à 4 000 EUR pour les vélos-cargos et 2 000 EUR pour les remorques grâce à des subventions régionales pour l'expansion économique accordées par la Région de Bruxelles-Capitale (Belgique)⁷¹].

Au niveau local, sur la base d'une analyse préliminaire des 39 plans d'investissement évalués présentés par les villes, le Capital Hub de la mission «Villes neutres pour le climat et intelligentes» a estimé que plus de 4 milliards d'EUR ont été réservés aux investissements prévus dans les infrastructures cyclables et piétonnes.

6. CHAPITRE V: AMELIORER LA SECURITE ET LA SURETE ROUTIERES

Compte tenu de l'utilisation accrue du vélo, il faut accorder une plus grande attention aux questions de sécurité, étant donné que les cyclistes sont touchés de manière disproportionnée par les accidents de la route, en particulier dans les zones urbaines. Les cyclistes sont le seul groupe d'utilisateurs de la route dans l'UE où le nombre de décès a augmenté au cours de la dernière décennie⁷². Selon les chiffres préliminaires concernant le nombre de tués sur les routes dans l'UE⁷³, le rythme de l'amélioration reste lent. Les données disponibles montrent que les cyclistes représentent 10 % de l'ensemble des décès. Dans les zones urbaines, les usagers vulnérables de la route (piétons, cyclistes et utilisateurs de deux-roues motorisés et de dispositifs de mobilité individuelle) représentent près de 70 % du nombre total de décès. Beaucoup d'autres personnes souffrent de blessures graves. On constate également une sous-déclaration considérable des collisions routières non mortelles impliquant des cyclistes. Étant

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2 – RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur la mise en œuvre de la facilité pour la reprise et la résilience: aller de l'avant, https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_fr?filename=COM_2023_545_1_FR_0.pdf.

⁶⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

⁷⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05122024-1319>.

⁷¹ <https://economie-emploi.brussels/prime-velo-cargo>.

⁷² https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9be-b70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf.

⁷³ Statistiques de la sécurité routière 2024 – Commission européenne: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_en.

donné que les statistiques routières officielles proviennent souvent uniquement des forces de police, les collisions qui n'ont pas donné lieu à un rapport de police passent souvent inaperçues, ce qui signifie qu'un grand nombre de collisions ayant entraîné des blessures ou des dommages matériels ne sont pas signalées.

De nouveaux progrès dans l'application des règles de sécurité routière seront accomplis grâce à la modernisation des règles de l'UE relatives au permis de conduire⁷⁴ à la suite de l'accord provisoire conclu en mars 2025 entre le Parlement européen et le Conseil. Afin de mieux protéger les usagers vulnérables de la route, les nouvelles règles adaptent les exigences de formation et de contrôle, en mettant davantage l'accent sur la sécurité de ces usagers. La directive 2024/3237⁷⁵ contribue également à améliorer la sécurité et la sûreté des cyclistes en veillant à ce que les infractions dangereuses au code de la route, telles que les dépassements dangereux et les délits de fuite, soient sanctionnées de manière cohérente dans l'ensemble de l'Union, quel que soit le pays où l'infraction a été commise. Il importe de noter que la révision couvre également les infractions liées à l'utilisation abusive des voies cyclables. Enfin, afin d'approfondir les connaissances et les informations sur la sécurité routière pour les usagers vulnérables de la route, un thème de recherche spécifique a été défini dans le cadre du programme de travail 2025 du Cluster 5 d'Horizon Europe. Il porte sur la sécurité des cyclistes, des piétons et des utilisateurs de dispositifs de micromobilité⁷⁶.

En 2024, la Commission a publié une étude sur la nécessité de règles harmonisées pour soutenir l'essor de la micromobilité et améliorer la sécurité routière pour les dispositifs de mobilité individuelle⁷⁷. L'objectif de l'étude était d'examiner si l'élaboration d'une réglementation européenne harmonisée sur les dispositifs de mobilité individuelle serait réalisable et souhaitable. L'étude s'est également penchée sur le cadre réglementaire applicable aux vélos électriques et sur les moyens de l'améliorer pour favoriser un déploiement (plus) rapide des vélos électriques. Cette étude proposait plusieurs options réglementaires.

L'EGUM a recueilli plusieurs contributions et études de cas intéressants qui fournissent des exemples des modalités de mise en œuvre des mesures de sensibilisation et des campagnes de sécurité routière, notamment: i) le rapport national complet de la France⁷⁸ traitant de la question urgente de la violence motorisée et du partage de l'espace public entre les différentes catégories d'usagers de la route, y compris des recommandations, et ii) une campagne maltaise à l'échelle nationale couvrant tous les groupes d'âge et un large éventail de parties prenantes, menée par l'autorité nationale de réglementation des transports et associant des étudiants en arts créatifs⁷⁹. En Allemagne, les campagnes sur l'utilisation des vélos à assistance électrique en toute sécurité⁸⁰ et de promotion des «journées de la sécurité routière» et de l'utilisation du vélo en

⁷⁴ Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relative au permis de conduire, modifiant la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission: COM(2023) 127 final.

⁷⁵ Directive (UE) 2024/3237 du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2024 modifiant la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, JO L, 2024/3237, 30.12.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj/fre>.

⁷⁶ Ouverture: 16 septembre 2025 – date(s) limite(s): 20 janvier 2026: sujet [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13](https://horizon-cl5-2026-01-D6-13): Sécurité des cyclistes, piétons et utilisateurs de dispositifs de micromobilité.

⁷⁷ Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices, (Étude sur la nécessité de règles harmonisées pour soutenir l'essor de la micromobilité et améliorer la sécurité routière pour les dispositifs de mobilité individuelle), rapport final, 2024, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

⁷⁸ [2025.04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf](https://www.im-griff.de/2025.04.08-Prevenir-les-violences-et-apaier-les-tensions-pour-mieux-partager-la-voie-publique.pdf).

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>.

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>.

toute sécurité⁸¹, y compris des tests ciblés pour les enfants⁸² et des formations pour les personnes âgées⁸³, bénéficient d'un large soutien. Enfin, le Portugal a mis au point un cadre national pour la formation à la pratique du vélo axé sur les écoles⁸⁴ et a fourni plus de 20 000 vélos et 2 000 kits de sécurité à plus de 1 000 écoles à l'échelle nationale.

Certains États membres ont commencé à prendre des mesures pour lutter contre le vol de vélos⁸⁵. C'est le cas en France, où une obligation légale d'identification des nouveaux vélos a été introduite dès 2021. En 2025, plus de 7 millions de vélos en France disposaient d'un identifiant⁸⁶. En 2024, la Belgique a lancé la plateforme MyBike⁸⁷, une initiative volontaire des gouvernements fédéraux et régionaux sur le marquage des vélos visant à prévenir le vol. Bien que quelques autres systèmes nationaux ou locaux de marquage et/ou d'immatriculation aient été signalés, il n'existe pas encore de vue d'ensemble complète de cette question dans les États membres.

7. CHAPITRE VI: FAVORISER DES EMPLOIS DE QUALITE ET L'AVENEMENT D'UNE INDUSTRIE EUROPEENNE DU VELO DE RENOMMEE MONDIALE

Le rapport de 2024 sur le parcours de transition pour l'écosystème industriel de la mobilité de l'UE⁸⁸ considérait la mobilité comme un écosystème industriel essentiel. Outre les secteurs automobile, maritime et ferroviaire, le parcours comprenait pour la première fois l'industrie du vélo. Ce rapport a mis en évidence la manière dont la chaîne de valeur du cyclisme dans l'UE – fabrication, infrastructures cyclables, cyclotourisme, location de vélos, logistique cyclable et autres services – fournit 1,3 million d'emplois et contribue à hauteur de 21 milliards d'EUR au PIB de l'Union européenne. La chaîne d'approvisionnement du cyclisme dans l'UE couvre plus de 1 000 petites et moyennes entreprises⁸⁹.

La Commission s'est félicitée des engagements pris par les parties prenantes pour: i) réduire l'empreinte environnementale et climatique associée à la production de vélos et de vélos électriques; ii) fixer des objectifs et mettre en œuvre des pratiques durables; et iii) soutenir le vélo comme mode de transport viable et durable. Les autorités nationales, régionales et locales se sont engagées à investir dans des parkings à vélos et autres dispositifs de mobilité individuelle, pour ne citer que quelques exemples. Les entreprises ont proposé de soutenir la formation professionnelle, de mettre en œuvre des mesures visant à attirer de nouveaux talents et de lancer des programmes de formation destinés aux femmes dans l'industrie du vélo.

Selon les données des parties prenantes et de l'industrie⁹⁰, 20 millions de vélos ont été vendus en 2022, dont 5,5 millions de vélos électriques et 15,3 millions de vélos assemblés dans l'UE, avec 45 à 50 % de l'ensemble des composants fabriqués en Europe.

Selon un rapport d'Eurostat de 2024⁹¹, 9,7 millions de vélos ont été produits dans l'UE en 2023, soit une baisse de 24 % par rapport à 2022 (12,7 millions). Le plus grand producteur de vélos

⁸¹ <https://www.verkehrswacht.de/fahrrad-aber-sicher/>.

⁸² <https://www.moenchengladbach.de/de/kinderverkehrsgarten>.

⁸³ <https://www.verkehrswacht.de/fit-mit-dem-fahrrad/>.

⁸⁴ [Pedala! Da escola para a vida – Instituto da Mobilidade e dos Transportes](#).

⁸⁵ [Cycling Strategies in Europe: Progress made, but the pace must accelerate – ECF](#).

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>.

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁸⁹ [Rapport 2023 de la CONEBI sur l'industrie et le marché des bicyclettes](#) (en anglais).

⁹⁰ [CONEBI/CIE/ECF: EU and UK Market and Industry forecast](#).

⁹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2>.

en 2023 était le Portugal, avec 1,8 million d'unités, suivi de la Roumanie (1,5 million), de l'Italie (1,2 million) et de la Pologne (0,8 million). Les données montrent que 14 des 17 pays de l'UE déclarants ont enregistré une baisse de la production de vélos entre 2022 et 2023. La hausse des coûts de production, les perturbations persistantes de la chaîne d'approvisionnement et les incertitudes économiques se sont considérablement répercutées sur l'industrie. En 2023, l'UE a exporté 1,03 milliard d'EUR de vélos (électriques et non électriques), soit une baisse de 10 % par rapport à 2022. La valeur des importations s'est établie à 1,98 milliard d'EUR, soit une baisse de 21 % par rapport à 2022⁹².

L'UE se classe au premier rang mondial du partage de vélos et de l'offre de services liés au vélo (par exemple, les services d'abonnement, de réparation ou de cyclotourisme). Toutefois, les parties prenantes font encore état de difficultés importantes en matière de prix (par exemple, les vélos et les vélos électriques fabriqués dans des pays tiers peuvent être de 30 % à 70 % moins chers, en partie grâce aux subventions publiques).

Les instruments de défense commerciale de l'UE (c'est-à-dire les mesures antidumping, antisubventions et anticontournement) ont contribué à protéger l'industrie de l'UE contre les pratiques commerciales déloyales et la concurrence déloyale. Afin de démontrer l'intérêt économique du vélo en tant que moyen de transport durable, des études ont été menées dans certains États membres. Il s'agit notamment d'une étude sur l'économie du vélo en Belgique⁹³ et d'une étude évaluant la situation et les tendances actuelles dans le secteur du vélo aux Pays-Bas⁹⁴.

La France constitue un exemple précieux de soutien de l'industrie au niveau national: dans le cadre du programme «France 2030», un appel à projets soutient les efforts de l'industrie du vélo pour fabriquer des vélos et les équipements du vélo en France⁹⁵. La France a également créé l'initiative «Filière vélo»⁹⁶. Cette initiative, qui réunit des associations avec des acteurs économiques, institutionnels et territoriaux, promeut une vision commune et des mesures pour contribuer au développement des différents segments d'activité de l'industrie du vélo dans toutes les régions de France.

8. CHAPITRE VII: SOUTENIR LA MULTIMODALITE ET LE CYCLOTOURISME

La multimodalité fait partie des principes directeurs de la mobilité urbaine durable. La déclaration souligne le rôle essentiel que joue le vélo dans l'amélioration de la connectivité multimodale, y compris dans le contexte du tourisme, en particulier lorsqu'il est combiné aux trains et aux autobus, dans les zones urbaines comme rurales. La promotion de solutions multimodales en intégrant le vélo dans d'autres modes de transport a fait l'objet de plusieurs initiatives législatives et politiques ces dernières années. Le règlement révisé sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires⁹⁷ contient des règles nouvelles et améliorées sur le transport de vélos à bord des trains. Il prévoit également qu'à partir de juin 2025, les procédures de passation de marchés pour les trains modernes devront comprendre l'obligation de prévoir

⁹² [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the.3.5%20million%20\(%2D34%25](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the.3.5%20million%20(%2D34%25).

⁹³ Menée par Transport & Mobility Leuven (TML): <https://www.tmlleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

⁹⁴ Potentiel de revenus internationaux du secteur néerlandais du vélo: [International earning potential of the Dutch bicycle sector](https://www.internationalbicyclesector.nl).

⁹⁵ <https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo>.

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

⁹⁷ Règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte) (JO L 172 du 17.5.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

au moins quatre espaces réservés au transport de vélos assemblés (et pas seulement pliés)⁹⁸. Les États membres peuvent également décider de fixer un nombre supérieur à quatre comme nombre minimal pour certains types de services. Ces règles s'appliquent à tous les services de transport ferroviaire de voyageurs dans l'UE⁹⁹.

Le parcours de transition pour le tourisme¹⁰⁰ occupe une place importante dans la mobilité durable, y compris le vélo. Le dernier rapport d'évaluation présente des progrès mesurables dans la mise en œuvre: plusieurs engagements présentés par les parties prenantes et les autorités régionales et locales portent sur des mesures liées à l'utilisation du vélo; il s'agit par exemple des administrations régionales et locales qui développent et améliorent les infrastructures cyclables et les stations de recharge, ainsi que des ONG qui fixent des objectifs concrets pour accroître la mobilité active et durable, en particulier le cyclotourisme¹⁰¹. Une stratégie de l'UE pour un tourisme durable est en cours d'élaboration et devrait être publiée en 2026: elle vise à façonner un modèle touristique compétitif, durable et inclusif et abordera également la question de la mobilité durable parmi ses principaux domaines d'action.

Au niveau national, l'EGUM a pu observer des exemples inspirants en matière de connectivité multimodale et de cyclotourisme. Le partenariat tchèque pour la mobilité urbaine, en collaboration avec le ministère tchèque des transports, met en œuvre une double approche pour soutenir la multimodalité et le cyclotourisme. Dans le cadre du projet «Danube Active2&Public Transport» (A2PT)¹⁰², il s'emploie à renforcer les synergies entre le vélo et les transports publics dans toute la région. Pour ce faire, il convient d'améliorer les installations de transport de vélos dans les bus et les trains, de moderniser les parkings sécurisés dans les plateformes de transit et de développer un portail en ligne proposant des cartes des pistes cyclables afin d'aider les municipalités à se connecter à un réseau sûr d'itinéraires adaptés aux cyclistes pour se rendre au travail, à l'école, pour les loisirs ou le tourisme. Le ministère espagnol des transports et de la mobilité durable a récemment engagé 10 millions d'EUR en faveur des municipalités pour la mise en œuvre de nouveaux programmes publics de partage de vélos et l'extension des programmes existants¹⁰³. En France, les parties prenantes ont mis en place une stratégie nationale pour le cyclotourisme¹⁰⁴. En Allemagne, dans le cadre d'un programme de financement spécifique, le gouvernement fédéral finance diverses mesures qui relient les transports publics au vélo dans tout le pays, notamment des parkings sécurisés pour les vélos privés dans les gares et les arrêts de transport public¹⁰⁵.

⁹⁸ Les entreprises ferroviaires peuvent fixer un nombre différent dans leurs plans de transport de vélos. Lorsque les entreprises ferroviaires décident de mettre en place de tels plans, elles doivent consulter le public.

⁹⁹ Les États membres peuvent toutefois décider d'exempter les services ferroviaires urbains et suburbains de voyageurs de ces règles particulières relatives au transport de vélos à bord des trains. Seuls six États membres ont notifié à la Commission des exemptions complètes (AT, HU, PT, RO, SK) ou partielles (FR) à ces règles pour ces services: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en.

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_en.

¹⁰¹ <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-and-learning/ttp-reports>.

¹⁰² <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>.

¹⁰³ Article 47 du BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad: [BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad](https://www.boe.es/boe-datos/BOE-A-2025-1560-Real-Decreto-ley-1-2025-de-28-de-enero-por-el-que-se-aprueban-medidas-urgentes-en-materia-economica-de-transporte-de-Seguridad-Social-y-para-hacer-frente-a-situaciones-de-vulnerabilidad).

¹⁰⁴ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/strategie-nationale-tourisme-a-velo/>.

¹⁰⁵ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Foerderprogramm-Staerkung-OEPNV/foerderprogramm-staerkung-oepnv.html>.

9. CHAPITRE VIII: AMELIORER LA COLLECTE DES DONNEES RELATIVES A L'UTILISATION DU VELO

Le manque actuel de données à l'échelle de l'UE sur le vélo, associé au manque d'harmonisation des méthodes de collecte de données et de suivi des progrès, crée un déficit important de connaissances.

L'objectif de l'étude financée par l'UE sur l'état actuel et le développement possible des infrastructures cyclables de l'Union européenne (l'étude «Cycling Counts») est d'établir **une base de référence à l'échelle de l'UE pour les infrastructures cyclables**. Elle définit une méthodologie pour la collecte de données sur l'utilisation du vélo et le suivi des progrès accomplis dans quatre dimensions: réseau cyclable, utilisation du vélo, sécurité des cyclistes et services liés à l'utilisation du vélo. Les résultats préliminaires ont permis jusqu'à présent de recenser un **réseau de plus de 900 000 km de pistes et de voies cyclables** à l'échelle de l'UE¹⁰⁶. L'étude semble également confirmer une grande variation entre les ensembles de données nationaux, régionaux et locaux répertoriés en ce qui concerne la couverture géographique et les paramètres de qualité des infrastructures. Les données relatives à l'utilisation du vélo aux niveaux national, régional et local sont fragmentées, ce qui nuit à la qualité des données et se répercute considérablement sur l'interopérabilité et la facilité d'utilisation des données sur les différentes plateformes. Les conclusions soulignent la nécessité de pratiques normalisées en matière de métadonnées afin de faciliter l'intégration et l'harmonisation des données et, en définitive, la nécessité de garantir une utilisation complète et cohérente des ensembles de données dans l'ensemble de l'UE. Par ailleurs, l'étude a recensé les initiatives visant à établir des normes, des plateformes et des ensembles de données nationaux pour les données relatives aux infrastructures cyclables dans 18 des 27 États membres. Cela suggère qu'il est également nécessaire de fournir des orientations, de favoriser la collaboration et d'harmoniser les données au niveau de l'UE.

Ces travaux s'appuient en grande partie sur les efforts actuellement déployés par Eurostat pour améliorer les statistiques et la collecte de données sur l'utilisation du vélo et pour élaborer de meilleures définitions et indicateurs pertinents. En 2024, Eurostat a commencé à réviser le questionnaire commun et le glossaire des statistiques de transport, en collaboration avec la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) et le Forum international des transports. Les travaux ont tenu compte de questions telles que la manière de collecter des statistiques sur la mobilité active et partagée, de définir ce qui constitue une «infrastructure cyclable» et de recueillir des données comparables sur l'utilisation du vélo. Le questionnaire commun est actuellement mis à jour afin d'inclure des variables sur les différents types d'infrastructures cyclables à collecter à partir de 2026. Des définitions actualisées des différents types d'infrastructures cyclables sont également en cours d'adoption et seront publiées d'ici à la fin de l'année 2025 dans la sixième édition du glossaire des statistiques de transport.

Les données relatives à l'utilisation du vélo devraient devenir plus accessibles grâce à la mise en œuvre du règlement délégué relatif aux services d'information sur les déplacements multimodaux¹⁰⁷ et du futur règlement d'exécution relatif aux indicateurs de mobilité urbaine au titre du règlement RTE-T. Le règlement relatif aux services d'informations sur les

¹⁰⁶ Principaux résultats au niveau de l'UE: 303 346 km de pistes cyclables, 30 080 km de voies cyclables et 581 021 km de voies de circulation mixtes qui favorisent les déplacements à vélo: longueur totale du réseau: 914 447 km.

¹⁰⁷ Règlement délégué (UE) 2024/490 de la Commission du 29 novembre 2023 modifiant le règlement délégué (UE) 2017/1926 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux (JO L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj).

déplacements multimodaux prévoit l'obligation de rendre accessibles les informations sur tous les modes de transport régulier, le transport à la demande et le transport personnel, par l'intermédiaire des points d'accès nationaux¹⁰⁸. Cette obligation s'applique aux données qui existent déjà au format numérique, y compris certaines données relatives à l'utilisation du vélo. La Commission soutient les efforts visant à améliorer l'accessibilité des données par l'intermédiaire des points d'accès nationaux dans le cadre du projet NAPCORE¹⁰⁹, qui est cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Parmi plusieurs thèmes, NAPCORE traite des données relatives au stationnement des vélos, des données en temps réel sur l'utilisation du vélo et des données sur les infrastructures cyclables.

Les mesures relatives aux infrastructures cyclables et à la planification de la mobilité dans le cadre du programme de travail annuel de l'Union en matière de normalisation européenne pour 2025¹¹⁰ comprennent en particulier l'élaboration de normes européennes pour le réseau cyclable afin de soutenir la planification des itinéraires en temps réel. Ces mesures optimisent également les infrastructures cyclables et améliorent la gestion du trafic en normalisant les données sur les réseaux cyclables, le stationnement des vélos et le comportement des cyclistes.

L'EGUM a été en mesure de recenser différents types de mesures nationales qui contribuent à la compréhension des tendances en matière d'utilisation du vélo, des infrastructures et du comportement des usagers, notamment de nouveaux ensembles de données, études et outils permettant d'améliorer systématiquement la collecte et l'analyse des données. L'administration suédoise des transports (Trafikverket) a, par exemple, publié un rapport¹¹¹ rassemblant les données nationales existantes sur l'évolution de l'utilisation du vélo au cours des dernières années. Il donne une image plus claire des tendances en matière d'utilisation du vélo, de disponibilité des infrastructures et de sécurité, ce qui favorise l'élaboration de politiques nationales fondées sur des données probantes. Deux projets financés par l'UE axés sur le cyclisme intelligent ont également fourni des informations utiles: MegaBITS¹¹² et MERIDIAN¹¹³. Dans le cadre de ces projets, une feuille de route européenne pour le cyclisme intelligent¹¹⁴ a été élaborée, fournissant une stratégie fondée sur les données pour intégrer les outils numériques dans les infrastructures cyclables et les politiques en faveur du vélo dans l'ensemble de l'UE.

10. CONCLUSION

La déclaration européenne sur l'utilisation du vélo constitue une étape importante sur la voie de la reconnaissance du rôle du vélo dans la politique des transports de l'UE. Bien que bon nombre des initiatives et des exemples décrits dans le présent rapport ne puissent être considérés comme le résultat direct de la déclaration, le nombre et la diversité des mesures témoignent de la dynamique croissante et de la reconnaissance accrue des retombées positives liées aux politiques et mesures en faveur du vélo.

¹⁰⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_en.

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Programme de travail annuel de l'Union en matière de normalisation européenne pour 2025 (C/2025/1818): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501818.

¹¹¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1895596&dswid=-7502>.

¹¹² <https://www.interregnorthsea.eu/megabits/news/smart-cycling-roadmap-a-digital-turning-point-for-urban-mobility>.

¹¹³ <https://meridian-corridors.eu/material/the-road-map-for-smart-cycling-a-call-to-action/>.

¹¹⁴ https://www.interregnorthsea.eu/sites/default/files/2025-05/250501%20Brochure%20Smart%20Cycling%20Road%20Map_a%20call%20to%20action_final.pdf.

S'il est encore trop tôt pour évaluer l'incidence à plus long terme de la déclaration, des tendances prometteuses ont déjà été détectées. Avec un suivi accru aux niveaux européen, national et local, la poursuite de la mise en œuvre des principes énoncés dans la déclaration devrait donner des résultats encore plus positifs à l'avenir. Cela permettra une mobilité rapide, plus durable, plus accessible, plus abordable, plus sûre et plus saine, générant une forte valeur ajoutée pour l'UE et son économie.

La mise en place de plateformes dédiées à l'échange d'expériences et de bonnes pratiques en matière d'utilisation du vélo entre les États membres, par l'intermédiaire des points de contact nationaux pour le vélo, et avec les parties prenantes, par l'intermédiaire du groupe d'experts sur la mobilité urbaine, est largement appréciée. De telles initiatives sont susceptibles de donner lieu à une collaboration fructueuse.

Des progrès inégaux ont été accomplis dans la mise en œuvre des engagements prévus dans chacun des huit chapitres de la déclaration. La mise en œuvre se trouve à un stade plus avancé en ce qui concerne les politiques en faveur du vélo, les infrastructures et les investissements. Cela s'explique par leur caractère à long terme, les bonnes pratiques déjà en place dans plusieurs États membres et l'expérience acquise à ce jour.

Il convient, toutefois, de ne pas en rester là.

Si la plupart des États membres ont mis en place des politiques et des mesures en faveur du vélo, les autres sont instamment invités à faire de même. En outre, ils sont tous invités à user pleinement des possibilités de financement disponibles au niveau de l'UE, telles que le Fonds social pour le climat.

Les domaines suivants nécessitent une attention particulière en vue d'améliorer les infrastructures cyclables de l'UE: i) les infrastructures logistiques cyclables (par exemple, les microplateformes), ii) les solutions sûres de stationnement pour vélos, iii) les infrastructures de recharge dans les bâtiments, iv) les infrastructures de transport de vélos dans les trains et v) la sécurité globale des infrastructures cyclables. Des mesures de sécurité renforcées dans la conception des infrastructures et une application plus stricte des règles sont en effet essentielles pour réduire considérablement le nombre de morts et de blessés parmi les cyclistes. En outre, l'adaptation des infrastructures cyclables au changement climatique devrait également être prise en compte lors de leur conception.

Établir une vue d'ensemble des mesures visant à lutter contre le vol de vélos dans l'UE serait une première étape pour mieux comprendre les questions en jeu et évaluer si une action conjointe coordonnée au niveau de l'UE pourrait apporter une valeur ajoutée.

Des pratiques plus complètes et systématiques de collecte de données et de suivi, avec une contribution structurée des pouvoirs publics, des parties prenantes et de l'industrie, seraient nécessaires pour une évaluation continue et régulière des progrès accomplis. De plus, la fourniture de données relatives à l'utilisation du vélo conformément au règlement délégué (UE) 2024/490 (MMTIS) sera essentielle. En outre, l'exploitation des résultats de l'étude «Cycling Counts» sera déterminante pour suivre le développement des infrastructures cyclables en Europe.

Enfin, des sujets tels que l'inclusivité et le dialogue avec l'industrie doivent également faire l'objet d'une attention accrue afin d'accélérer considérablement les progrès.