

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

La DGE, la DGITM, l'ADEME et la FFCyclisme publient une étude sur l'impact économique et le potentiel de développement des usages du vélo en France

Paris, le 7/05/2020
N°000

Fruit d'un travail collectif de plusieurs mois, l'**étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France »** dresse un état des lieux des différents usages du vélo en France, y compris les usages professionnels et de leurs trajectoires d'évolution à 5 ou 10 ans.

Réalisée par les cabinets Inddigo et Vertigo Lab à la demande de la Direction Générale des Entreprises, la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, l'Agence de la Transition Ecologique (ADEME) et la Fédération Française de Cyclisme, elle en mesure les effets économiques et analyse les bonnes pratiques internationales en matière de politique « vélo » afin d'éclairer les décideurs publics et privés dans leurs projets de développement des mobilités cyclables, mais également les industriels du cycle, ceux du sport et les professionnels du tourisme désireux de tirer le meilleur bénéfice du retour à la pratique du vélo.

En effet, l'enjeu du développement de la pratique du vélo se pose d'autant plus à l'aune de la crise sanitaire sans précédent liée au Covid-19, qui nécessite la mise en place de mesures en vue de limiter au maximum l'engorgement des transports en commun afin d'y permettre la distanciation physique, geste barrière préconisé par les autorités sanitaires. Le recours des Français au vélo comme mode de déplacement apparaît comme l'une des solutions à promouvoir alors même que ces dix dernières années, la pratique du vélo dans ses dimensions urbaines, touristiques, sportives ou de loisirs a fortement évolué, portée à la fois par les évolutions sociétales, les importants efforts d'investissement des collectivités et la diffusion du vélo à assistance électrique (VAE). La modification des usages qui découlera de la crise sanitaire actuelle doit être une opportunité pour le développement de la pratique du vélo.

Une décennie marquée par des bouleversements dans la pratique du vélo

- **Le retour du vélo dans le centre des grandes villes** : +30 % de pratique régulière à Paris entre 2010 et 2018, +10 % en moyenne par an à Lyon, +50 % à Bordeaux entre 2015 et 2019 et **une forte hausse de la pratique du vélo pour aller au travail** ;
- **Une croissance importante du marché du vélo en valeur** : si le marché du vélo est en régression ces dix dernières années en volume, le **développement phénoménal du VAE** tire toutes les ventes vers le haut avec une hausse du chiffre d'affaires des ventes de vélo de +51% en 10 ans.
- **Une hausse des fabrications françaises** : le chiffre d'affaires du secteur de la fabrication de vélos et pièces détachées a augmenté de 57% en 10 ans passant de 344 à 539 M€.

**Direction générale des
Entreprises**

Anne Virlogeux - 01 79 84 30 70
Pauline Manier - 01 79 84 31 94

1/3

- **Une augmentation de 40% en 10 ans des investissements des collectivités dans les politiques cyclables**, passant de 328 à 468 M€, tant en milieu urbain que sur les véloroutes et voies vertes.
- **Une croissance très importante des retombées économiques du tourisme à vélo** (+ 46% en 10 ans à 5,1 milliards d'euros par an), un tourisme à plus fortes retombées économiques et à faible impact environnemental. Le tourisme à vélo sportif connaît également un essor spectaculaire. La France est aujourd'hui la 2^{nde} destination du tourisme à vélo et talonne l'Allemagne.

Une situation qui laisse encore de larges marges d'amélioration

- **Le retard de la France en matière de pratique cycliste.** Avec 5% de pratique quotidienne principale du vélo, la France est **toujours loin derrière la moyenne européenne**, l'Italie (13%), la Belgique (15%), l'Allemagne (19%), et très loin du Danemark (30%) ou des Pays-Bas (43%).
- **une fracture territoriale majeure de la pratique.** Elle augmente fortement dans les centres des grandes villes (moins de 20% de la population) mais continue à baisser dans les banlieues et les communes de 2^{ème} couronne. Elle a également fortement baissé dans les secteurs ruraux et les communes multipolarisées, là où il y a 25 ans la pratique du vélo était la plus forte. Pour autant, l'ensemble du territoire français présente un potentiel important avec des déplacements cible pour le vélo (1 à 7 km) qui représentent une majorité des déplacements des français : 54% dans le centre des grandes villes, 65% dans la périphérie des petites villes, et 50% dans la périphérie des grandes villes et dans les communes multipolarisées.
- **une baisse de la pratique des enfants et des jeunes**, notamment des collégiens, qui représentaient encore dans les années 90 les principaux pratiquants. Le vélo a quasiment disparu des écoles primaires, remplacé par l'accompagnement en voiture. Le retour des jeunes à cette pratique devra être encouragé par une sécurisation des voies réservées aux cyclistes et du développement des possibilités de parking à vélo aux abords des établissements scolaires notamment.
- **une augmentation du déficit de la balance commerciale** : La capacité production française est de 770 000 vélos/an pour un marché de près de trois millions d'unités. La balance commerciale du secteur est donc structurellement déficitaire et ce déficit s'accroît avec le développement du VAE.

Une accélération des usages du vélo en France à accompagner

- **Les efforts des collectivités portent leurs fruits** : les collectivités qui investissent fortement dans le vélo obtiennent des résultats, le taux d'utilisateurs étant directement lié au linéaire d'aménagements cyclables par habitant. Les aménagements envisagés actuellement par les collectivités locales (grandes métropoles, région Île-de-France) en lien avec la crise sanitaire permettront d'accompagner une accélération des usages urbains. Sur ce point la coordination intercommunale est importante afin d'assurer une continuité des axes cyclistes pour les usagers.
- **Un potentiel considérable de transfert modal** : Sur les trajets courts, là où le vélo pourrait être plus efficace, la part modale de la voiture individuelle est prépondérante : 65% sur les trajets de 1 à 2 km, 73% sur ceux de 2 à 3,5 km et 78% sur ceux de 3,5 à 7 km. Un travail de développement de la multimodalité des plateformes de transport, notamment des gares qui doivent être équipées de parkings à vélo sécurisés, doit être poursuivi pour augmenter l'utilisation du vélo.
- **Le VAE, un outil majeur pour réduire les fractures sociales et territoriales.** Il s'est d'abord développé dans les communes périphériques et les communes multipolarisées, partout où la pratique du vélo est faible. Il touche des populations plus âgées, plus féminines, qui pratiquent peu le vélo. Il allonge fortement les portées moyennes de déplacement avec des distances domicile-travail qui passent de 4 à 8 km. Sa fréquence de pratique est beaucoup plus importante. Enfin, il induit majoritairement un report de la voiture vers le VAE pour les déplacements utilitaires.
- **Le potentiel du tourisme à vélo** en France est particulièrement élevé présentant une forte valeur ajoutée et à forte intensité en emplois non délocalisables. Des efforts d'investissement sont encore à réaliser sur le littoral Méditerranéen dans un contexte de très forte densité d'hébergement. Le tourisme à vélo sportif sur route et en VTT en zone de montagne a également montré son très fort impact et gagnerait à être mieux promu et valorisé. Le segment du tourisme à vélo urbain a également de beaux jours devant lui dans les villes françaises, et la relance du secteur touristique à l'été 2020 pourra notamment être l'occasion de développer ces pratiques.

Des retombées et des perspectives de retombées économiques importantes

En l'état actuel des pratiques, les retombées économiques directes des usages du vélo sont estimées à 8,2 milliards d'euros par an et à près de 80 000 emplois.

En tenant compte des activités induites, des activités indirectes et des bénéfices en matière de santé, les retombées socioéconomiques du vélo pèsent aujourd'hui pour 29,5 milliards d'euros pour une part modale d'à peine 3%. L'atteinte de l'objectif du Plan Vélo et Mobilités Actives, soit 9% de part modale du vélo dans les déplacements du quotidien permettrait de doubler ces retombées. A l'horizon 2030, une part modale ambitieuse de 24% représenterait plus de 130 milliards d'euros de retombées socioéconomiques.

Le rapport complet de l'étude « **Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France** », est accessible à l'adresse suivante <https://www.entreprises.gouv.fr/etudes-et-statistiques/impact-economique-et-potentiel-de-developpement-des-usages-du-velo-france>

La Direction Générale des Entreprises, est une direction du ministère de l'Economie et des Finances. Sous l'autorité du ministre de l'Economie et des Finances, la DGE conçoit et met en œuvre les politiques en faveur de la compétitivité et de la croissance des entreprises. Son action est au cœur des chantiers du gouvernement pour le développement économique de notre pays. Elle porte des missions à la fois sectorielles (politique industrielle, régulation du numérique et déploiement des infrastructures, politiques de soutien à l'artisanat, au commerce, aux services et au tourisme), transverses (simplification réglementaire, politique d'innovation) et relatives à la transformation numérique de l'économie.

La Direction Générale des Transports, des Infrastructures et de la Mer est une Direction du ministère de la Transition Ecologique et Solidaire. Elle prépare et met en œuvre la politique nationale des transports terrestres et maritimes. La DGITM s'inscrit dans la dynamique du développement durable et de la transition énergétique favorisant les modes et les usages les plus respectueux de l'environnement, dans leurs domaines de pertinence.

A l'ADEME – l'Agence de la transition écologique -, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources. Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse. Dans tous les domaines - énergie, air, économie circulaire, gaspillage alimentaire, déchets, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions. À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques. L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

Par délégation du Ministère des Sports, **la Fédération Française de Cyclisme** (2500 clubs et 113000 licenciés) a pour mission l'organisation, la promotion et le développement, sur tout le territoire français, du sport cycliste sous toutes ses formes. Elle réglemente et organise les événements sportifs à l'issue desquels sont délivrés les titres nationaux et sélectionne les équipes nationales. Elle est également très active sur le programme national d'apprentissage du vélo « Savoir rouler à vélo ».