

IMPACT ÉCONOMIQUE ET POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES USAGES DU VÉLO EN FRANCE EN 2020

Synthèse - Avril 2020

Une étude réalisée par Inddigo et Vertigolab pour la Direction Générale des Entreprises (DGE), l'Agence de la Transition Ecologique (ADEME), la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) et la Fédération Française de Cyclisme (FFC).

Ce document est diffusé par l'ADEME
20, avenue du Grésillé
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

Coordination technique ADEME : Elodie TRAUCHESSEC
Direction/Service : Transports et Mobilité

OBJECTIFS, MÉTHODOLOGIE ET PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE

Contexte de la mission

La pratique du vélo dans ses dimensions urbaines, touristiques, sportives ou de loisirs a fortement évolué ces dix dernières années. Nous avons assisté en dix ans à un développement important de la pratique dans le centre des grandes villes de France, notamment à Paris, Lyon, Grenoble, Bordeaux, Nantes. Nous assistons également à un changement d'échelle dans les efforts d'investissement de ces collectivités sur le vélo. Un décollage très important de la pratique touristique itinérante vient couronner les efforts réalisés depuis 15 ans par les collectivités avec des trajectoires d'évolution bien documentées.

Le décollage spectaculaire du VAE dont les ventes ont doublé en 2017 vient renouveler très fortement les typologies d'utilisateurs, les distances parcourues, la fréquence de pratique et jusqu'aux lieux de pratique. Initié surtout dans la pratique urbaine, il atteint toutes les formes de pratique du vélo (loisirs, tourisme, VTT, route...) et impacte très fortement l'économie générale du vélo.

Les données issues de la première étude sur l'économie du vélo en France publiée en 2009 sont devenues largement obsolètes, ne reflètent plus l'impact économique réel du vélo en France, son potentiel de développement et ne permettent plus de réaliser des comparaisons avec les pays étrangers.

Le domaine des services vélo n'avait pas encore été touché en 2009 par le développement mondial du vélo en libre-service sans stations (free-floating) et pour lequel l'analyse économique peut être particulièrement pertinente. Le domaine prometteur de la livraison à vélo n'était encore qu'embryonnaire à l'époque et s'est depuis fortement structuré.

L'absence de données actualisées et de projections chiffrées rend difficile les prises de décision des opérateurs, qu'il s'agisse de créer des sites de production de vélos, de réaliser des infrastructures pour l'accueil des touristes, de recruter des salariés ou de les former aux nouvelles technologies et services associés aux usages du vélo.

L'actualisation de l'étude de 2009 est d'autant plus nécessaire que le gouvernement a intégré un large volet vélo à la Loi d'Orientation sur les Mobilités votée en juin 2019 en première lecture. La mise en place du « plan vélo » en 2018 vise à tripler la part du vélo dans les déplacements à l'horizon 2024.

Dans ce contexte, la Direction Générale des Entreprises (DGE), la Coordination Interministérielle pour le Développement de la Marche et de l'Usage du Vélo (CIDUV), l'Agence de la Transition Écologique (ADEME) et la Fédération Française de Cyclisme (FFC) se sont associés pour lancer cette nouvelle étude sur l'impact économique et le potentiel de développement des usages du vélo en France.

Objectifs

L'objectif de cette étude est ainsi de faire un état des lieux des pratiques et de l'économie du vélo en France, de mesurer ex-ante les effets des mesures prévues par le plan vélo et de proposer des actions ou mesures complémentaires, en lien avec les acteurs du domaine.

L'étude a pour objectifs opérationnels :

- de quantifier et qualifier les pratiques du vélo en France, sous leurs différentes formes (mobilité, utilitaire, sportive, touristique et de loisirs) ainsi que leurs trajectoires d'évolution ;
- de mesurer les retombées économiques directes et les externalités liées à ces pratiques, ainsi que leurs trajectoires d'évolution
- d'émettre des recommandations opérationnelles aux décideurs publics et privés, en vue de développer les usages du vélo les plus porteurs en termes de retombées économiques directes et d'externalités positives.

Périmètre

Le champ d'investigation de l'étude concerne tous les types de vélos (ville, vélos de route, VTC, VTT, VAE, VTTAE, vélos-cargo, fat bikes...), l'ensemble des thématiques traitées dans le cadre de l'étude de 2009, mais également les nouveaux usages (pendulaires, touristiques, professionnels, sportifs, grand public...) et tendances émergentes de ces dernières années (activités de réparation, de recyclage, accueil, formation et encadrement des pratiquants, vélos en libre-service, en location longue durée, en free-floating ...), dans la mesure où elles ont un impact sur les filières du cycle, de la mobilité, du sport et du tourisme et pour l'ensemble des parties concernées (fabricants, distributeurs, collectivités locales, aménageurs, opérateurs du sport, du tourisme et de la mobilité ...).

Nous avons distingué 4 grands types d'activités directement liées à la pratique :

- La production, distribution du vélo et des accessoires
- Les services du vélo (location, réparation...)
- Les structures de développement et d'animation de la pratique, tels que les clubs de sports et animation des événements sportifs, les associations de promotion du vélo...
- La construction des infrastructures (voies cyclables, stationnement vélo...)

Pour chacune de ces quatre grandes activités, nous avons évalué leurs impacts directs, indirects et induits sur le territoire.

Les impacts directs correspondent aux impacts socioéconomiques (en matière de production, de valeur ajoutée, et d'emplois) pour les activités qui bénéficient directement des dépenses (privées et publiques) nécessaires à la pratique du vélo (activités directes).

Les impacts indirects correspondent aux impacts socioéconomiques (en matière de production, de valeur ajoutée et d'emplois) pour les activités qui se trouvent en amont de la chaîne de valeur des activités qui bénéficient directement des dépenses nécessaires à la pratique du vélo (relations clients-fournisseurs).

Les impacts induits correspondent aux impacts socioéconomiques (en matière de production, de valeur ajoutée et d'emplois) pour les activités qui bénéficient directement et indirectement des dépenses des salariés qui travaillent dans la chaîne de valeurs (relations consommateurs-producteurs).

L'économie du vélo intègre les activités directes, mais aussi l'ensemble des activités qui se trouvent en amont de la chaîne en valeur des activités directes. Les impacts indirects et induits représentent les effets d'entraînement (ou effets dominos) générés par les activités directes sur les autres secteurs de l'économie nationale.

La contribution économique du vélo (au sens restreint, sans prise en compte des externalités des dépenses des cyclistes) est la somme des impacts directs, indirects et induits des dépenses des ménages et des collectivités publiques pour la pratique du vélo. Cela donne une estimation de la part du PIB et du nombre d'emplois dans l'économie nationale qui est dépendante de l'usage du vélo.

Lors de la pratique du vélo réalisée dans le cadre des excursions touristiques ou des événements sportifs, les cyclistes réalisent des dépenses « accessoires » (dépenses d'hébergement, dépenses de restauration...). Ces dépenses sont appelées impacts catalyseurs. Ces derniers intègrent aussi les impacts indirects (relations clients-fournisseurs) et les impacts induits (relations clients-fournisseurs) des dépenses accessoires des cyclistes. L'ajout des impacts catalyseurs aux impacts directs, indirects et induits des dépenses nécessaires à la pratique du vélo représente la contribution économique (au sens large) du vélo.

On estime enfin les externalités : il s'agit de tous les impacts de la pratique, positifs et négatifs, sur l'ensemble de la collectivité : qualité de l'air, occupation de l'espace, congestion, bruit, émission de gaz à effet de serre, sécurité subie et provoquée, et surtout les impacts de santé publique de la pratique qui étaient déjà identifiés en 2009 comme un élément déterminant de la pratique du vélo.

Phasage et méthodologie

La mission a été menée en quatre volets sur 12 mois de janvier à décembre 2019 :

- **Volet 1 : Réalisation d'un état des lieux quantitatif et qualitatif de la pratique et de l'économie du vélo en France, dans ses différentes composantes (mobilité, utilitaire, tourisme, sport, loisirs).**

Cet état des lieux a permis de déterminer les caractéristiques des pratiquants du vélo et plus généralement de la demande des usagers en termes de matériels, d'infrastructures, de services et d'encadrement réglementaire pour les différentes formes de pratique du vélo (mobilité, utilitaire, sportive, touristique et de loisirs), au niveau de l'offre, la nature et l'organisation des écosystèmes de l'économie du vélo et d'analyser la structuration des chaînes de valeurs là encore pour les différentes formes de pratique du vélo (mobilité, utilitaire, sportive, touristique et de loisirs)

- **Volet 2 : Évaluation prospective du développement des usages du vélo et de leur impact sur l'économie, y compris les effets indirects et induits sur les territoires**

À partir des travaux du volet 1 et des groupes de travail, il s'est agi de construire à horizon de cinq à dix ans plusieurs scénarios d'évolution documentés de la pratique du vélo en France, et de chiffrer les retombées économiques directes et indirectes et autres externalités positives ainsi que les investissements nécessaires, au niveau global et par type d'opérateurs (usagers, collectivités, entreprises...). Nous avons pour ce faire identifié les leviers de développement de la pratique du vélo et déterminé les variables clés permettant de proposer plusieurs scénarios d'évolution.

- **Volet 3 : Réalisation d'un benchmark sur l'organisation de l'écosystème, sur les bonnes pratiques et politiques publiques visant à développer les usages du vélo et sur leur impact économique, dans plusieurs pays européens.**

Ce volet permet de comparer la situation de la France avec d'autres pays européens plus avancés que la France en matière de développement de l'usage du vélo. Le benchmark comporte l'analyse de démarches locales (niveau région, agglomération ou ville) destinées à favoriser les usages du vélo, de leurs effets sur l'économie, et des méthodes/indicateurs utilisés pour les mesurer mais aussi des démarches nationales.

- **Volet 4 : Élaboration de recommandations opérationnelles pour développer les usages du vélo les plus porteurs en termes de retombées économiques directes et indirectes.**

À partir de l'état des lieux, de l'analyse économique prospective et du benchmark européen des bonnes pratiques et des politiques publiques, nous avons élaboré des recommandations opérationnelles sur les actions les plus efficaces pour développer les divers usages du vélo et pour obtenir des retombées économiques élevées. Ces recommandations ont été assorties d'une estimation de leur impact économique, dans le prolongement de l'évaluation prospective du volet 2. A destination des seuls commanditaires de l'étude, ce volet ne figure pas dans le rapport public.

RESUME de l'ETUDE

Moyen de transport efficace en ville, outil de livraison et de mobilité pour les professionnels, support de pratique sportive et de loisir, source de développement touristique... Le vélo recouvre des réalités très différentes. 10 ans après la première étude commanditée par la Direction Générale des Entreprises, il est temps de refaire un point sur l'économie du vélo en France et broser ses nombreuses perspectives de développement.

Une décennie de bouleversements de la pratique du vélo

La pratique du vélo en France a profondément changé ces dix dernières années, avec notamment :

- **Le retour du vélo dans le centre des grandes villes :** la pratique du vélo a augmenté de 30 % à Paris entre 2010 et 2018 1, de 10 % en moyenne par an à Lyon, de 50 % à Bordeaux entre 2015 et 2019, mais aussi dans des villes moyennes comme la Rochelle où il représente 8 % de la part modale.
- **Une forte hausse du vélo pour aller au travail :** dans le centre des grandes villes, le vélo se développe principalement auprès des actifs pour les déplacements domicile-travail, motif particulièrement structurant dans les chaînes de déplacement. À Grenoble, les déplacements à vélo vers le travail atteignent 15%, presque autant qu'à Strasbourg, la capitale française du vélo de longue date.
- **Une hausse du nombre de pratiquants :** même si la pratique régulière reste stable, le nombre de pratiquants occasionnels du vélo est en hausse et la non pratique en régression. 52% des Français ne faisaient jamais de vélo en 2012 (baromètre CVTC), ils n'étaient plus que 43% en 2018 (DGE Tourisme).



- **Un développement phénoménal du vélo à assistance électrique :** quasiment invisible il y a 10 ans, le VAE a connu une croissance considérable avec un doublement du marché en 2017. Bonne nouvelle supplémentaire, il touche prioritairement les territoires ruraux et péri-urbains où la pratique du vélo est la plus faible. Il s'utilise avec une fréquence de pratique et sur des distances de déplacement beaucoup plus importantes qu'un vélo classique, principalement en substitution à la voiture et touche principalement des Français plus âgés qui ne faisaient plus de vélo et des femmes.

- **Une croissance importante du marché du vélo en valeur :** si le marché du vélo est en régression ces 10 dernières années en volume, le VAE tire toutes les ventes vers le haut avec une hausse du chiffre d'affaires des ventes de vélo de +51% en 10 ans. Hausse qui profite en premier lieu aux détaillants spécialisés qui bénéficient pleinement de la croissance du VAE.
- **Une hausse des fabrications françaises :** le chiffre d'affaires du secteur de la fabrication de vélos et pièces a augmenté de 57% en 10 ans passant de 344 à 539 M€... même si la balance commerciale du vélo reste largement déficitaire.

- **Une augmentation importante des investissements** : les collectivités ont fait ces 15 dernières années des efforts importants d'aménagement et d'investissement dans les politiques cyclables tant en milieu urbain que sur les véloroutes et voies vertes. Certaines villes ou agglomérations comme Grenoble, Strasbourg, Paris, Bordeaux, Nantes ou Toulouse investissent aujourd'hui plus de 15, voire 20 €/an/habitant dans leur politique cyclable, chiffre qui commence à se rapprocher de ce que les villes Néerlandaises investissent depuis 40 ans (33€/an/habitant). Au total, le budget d'investissement des collectivités sur les politiques cyclables utilitaires ou loisirs a augmenté de 40% en 10 ans passant de 328 à 468 M€. Le schéma national des véloroutes et voies vertes était début 2019 réalisé à 68% avec 15 780 km dont 48% en site propre.
- **La croissance très importante des retombées économiques du tourisme à vélo** : ces efforts paient. Les retombées du tourisme à vélo ont augmenté de 46% en 10 ans à 5,1 milliards d'euros par an. En 5 ans, les retombées économiques de la Loire à Vélo ou du réseau de véloroutes et voies vertes de Bretagne ont plus que doublé. Les impacts atteignent plus de 100 M€/an sur la Vélodyssée. Il s'agit d'un tourisme à plus fortes retombées, près de chez soi, utilisant beaucoup plus le train et à plus faible impact environnement. Le tourisme à vélo sportif sur route ou VTT en zone de montagne connaît également un essor spectaculaire. La France est aujourd'hui la seconde destination Européenne du tourisme à vélo et talonne l'Allemagne.

un impact économique très important, de l'emploi local, une très forte croissance, un tourisme durable, une activité d'avenir



Une situation encore préoccupante

Ces bonnes nouvelles et ces quelques victoires d'étapes ne doivent cependant pas cacher des évolutions nettement plus préoccupantes qui montrent que la course est encore loin d'être gagnée...

- **La France toujours dans le gruppetto¹ de l'Europe** : au regard des autres pays Européens, la France reste loin derrière dans la pratique du vélo au quotidien. Avec 5% de pratique quotidienne principale du vélo, la France se trouve avec la Grande-Bretagne, l'Espagne ou l'Irlande lâchée par le peloton avec une pratique presque trois fois moindre que la moyenne européenne, nettement plus faible que l'Italie (13%), la Belgique (15%), l'Allemagne ou la Suède (19%) et loin des échappés comme le Danemark (30%) ou les Pays-Bas (43%).
- **Une baisse de la pratique au quotidien** : plus étonnant et inquiétant encore, la pratique au quotidien baisse. La forte hausse de la pratique au centre des grandes villes concerne moins de 20% de la population française. C'est un trompe-l'œil qui cache une baisse presque partout ailleurs ces dix dernières années. La part modale du vélo dans les déplacements quotidiens est sans doute descendue sous la barre des 2%². Les premières données de l'enquête nationale sur la mobilité des personnes permettront en 2020 d'y voir clair sur cette valeur.
- **Une fracture territoriale majeure de la pratique du vélo en France** : l'évolution de la pratique du vélo est diamétralement opposée selon les territoires. La pratique du vélo a fortement augmenté dans les grandes villes mais uniquement dans la partie centrale et sur les déplacements

¹ Le gruppetto — petit groupe en italien — est, dans une course de cyclisme sur route, un groupe de coureurs lâchés par le gros du peloton.

² A distinguer de la pratique quotidienne (5%), la part modale désigne le taux de déplacements fait à vélo sur l'ensemble des déplacements de la journée.

d'échange avec le centre, là où les conditions de déplacement et de stationnement en voiture sont difficiles. Partout ailleurs en périphérie, le vélo continue à baisser dans les banlieues et les communes de 2ème couronne. Il a également fortement baissé dans les secteurs ruraux et les communes multi polarisées là où il y a 25 ans la pratique du vélo était la plus forte (5.8% en 1994). Les écarts sont majeurs dans la pratique domicile-travail où le vélo atteint plus de 10% à Strasbourg, Grenoble, Bordeaux mais moins de 0.5 % dans les couronnes des grandes villes et des petits pôles.

- **Une évolution démographique qui ne va pas dans le sens du vélo** : la croissance démographique est faible au centre des grandes villes mais soutenue en banlieue et très importante dans la grande périphérie là où la pratique du vélo est faible et en baisse.
- **Une baisse de la pratique des enfants et des jeunes** : plus inquiétant encore, le vélo baisse parmi les jeunes, notamment les collégiens qui représentaient encore dans les années 90 les principales équipes du peloton. Le vélo a quasiment disparu des écoles primaires au bénéfice surtout de l'accompagnement en voiture. Or l'on sait que les pratiques de mobilité des jeunes influencent leurs futures pratiques adultes.
- **Un lien faible entre achats de vélo et pratique** : la France a la particularité, partagée avec la Grande-Bretagne d'avoir un parc de vélo important, à faible coût... et très peu utilisé. Le nombre de vélos vendus n'est pas forcément un indicateur de progression de la pratique.
- **Une augmentation du déficit de la balance commerciale** : si les ventes en valeur ont augmenté et ont permis aux détaillants d'améliorer leurs ventes et leur rentabilité, la croissance en valeur du marché se traduit, contrairement à l'Allemagne, par une dégradation de la balance commerciale ces dernières années avec la progression du VAE.

3 scénarios pour dessiner le futur du vélo

Un panel d'expert et un large travail de comparaison avec d'autres pays ont permis de dresser 3 scénarios pour dessiner les futurs du vélo :

- **Scénario 1 : la poursuite des tendances.** Le vélo poursuit sa forte progression dans les grandes villes, cette hausse se diffuse dans les proches banlieues et touche les villes moyennes mais le vélo continue à régresser en périphérie, dans les petites villes, en milieu rural, et parmi les enfants, les personnes âgées et une partie des actifs. Les collectivités les plus motivées continuent à investir mais aucun plan d'investissement n'est mis en œuvre en dehors des grandes villes. A ce rythme, le vélo ne dépasse pas les 3,5% en France à horizon 2030.
- **Scénario 2 : le scénario de rattrapage.** Toutes les collectivités grandes et petites réinvestissent dans le vélo, le maillage des aménagements et les continuités cyclables sont réalisées en banlieue et dans les territoires périphériques et ruraux. 100 000 km de nouveaux aménagements cyclables sont réalisés en 10 ans. Le vélo reprend parmi les enfants, le VAE aide au retour du vélo parmi les personnes âgées et dans les secteurs à fort relief. Tout un système vélo est mis en place, stationnement, intermodalités en gare, appui aux changements de comportement. En 2030, la part modale du vélo atteint plus de 9%, un scénario qui nous rapproche de la moyenne européenne.
- **Scénario 3 : le scénario volontariste.** Ce scénario est proche du scénario 2 dans ses objectifs mais le rythme est beaucoup plus soutenu. L'investissement dans les 5 premières années est massif sur tous les territoires de façon à atteindre les 9% en 2024 et 24% en 2030. Un scénario qui nous rapproche des champions européens du vélo.

Des raisons d'y croire

Les points d'appui ne manquent pas pour donner au vélo la place qu'il mérite en France et atteindre l'objectif de 9% de part modale fixé par le gouvernement :

- **Les efforts des collectivités portent leurs fruits** : dans ce contexte de fracture territoriale, à conditions identiques notamment dans le centre des grandes villes, les collectivités qui investissent fortement dans le vélo obtiennent des résultats. Le taux d'utilisateurs est directement lié au linéaire d'aménagements cyclables par habitant : Strasbourg totalise 0,75 mètre linéaire de pistes et voies vertes par habitant et obtient plus de 10% de taux d'utilisateurs du vélo, Montpellier obtient 4,5% d'utilisateurs avec 0,48 ml/hab. et Lille 2,5% avec 0,32 ml/hab.
- **Un lien fort entre part modale et classement du baromètre FUB** : si la part du vélo reste plus faible dans les villes présentant un fort relief, aucune corrélation n'est établie avec la taille de l'agglomération, la densité, l'ensoleillement, la pluviométrie et même le niveau de congestion de l'agglomération. La variable la plus corrélée par territoire reste le classement du baromètre FUB : c'est une évidence mais les Français font du vélo là où il fait bon en faire et où les collectivités se sont donné les moyens pour qu'il en soit ainsi.
- **Le vélo est pertinent sur tous les territoires** : alors que la part des déplacements très courts (<1 km) varie très fortement d'un territoire à un autre (très fort en très grande ville, faible en milieu rural), la part des déplacements cibles du vélo (1 à 7 km) reste élevée sur tous les territoires : 54% dans le centre des grandes villes où le vélo se développe, 65% dans la périphérie des petites villes où la part du vélo est très faible, et encore 50% dans la périphérie des grandes villes et dans les communes multipolarisées.
- **Un potentiel considérable de transfert modal** : 65% des déplacements du quotidien se font sur moins de 5km. Sur les déplacements cibles du vélo, la part modale de la voiture individuelle est de 65% entre 1 et 2km, de 73% entre 2 et 3,5 km et 78% de 3,5 à 7 km. Alors que la marche parvient à capter 60 à 90 % des déplacements de moins d'un km, le vélo, ne capte encore qu'à peine 3% de ses déplacements cibles.
- **Le VAE, un outil majeur pour réduire la fracture territoriale** : dans ce contexte, le VAE présente de très nombreux avantages. Les ventes observées en 2017 avec la prime de l'État montrent qu'il s'est d'abord développé dans les communes périphériques, rurales et les communes multipolarisées, partout où le vélo est faible et baisse. Il touche des populations plus âgées, plus féminines, qui pratiquent peu le vélo et sur lesquelles les bénéfices santé sont maximum. 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 avec 1900 km parcourus par an contre 300 km pour un vélo classique. Enfin, le report modal est majoritairement un report de la voiture vers le VAE pour les déplacements utilitaires.
- **Un lien avec la montée en gamme du vélo** : s'il y a peu de lien entre le nombre de vélos vendus et la pratique du quotidien, la montée en gamme des vélos est fortement corrélée avec l'augmentation de la pratique. Plus on achète un vélo cher et plus on pratique ; plus on pratique plus on a tendance à prendre un vélo de qualité. Plus le vélo monte en gamme, plus la part de la valeur ajoutée nationale et européenne est élevée avec un potentiel de relocalisation économique. La montée en gamme des vélos est tirée par le VAE mais la part des composants français reste encore minime.

Alors que faire pour y parvenir ?

L'analyse économique des différentes composantes du vélo et les exemples pris ailleurs en Europe, nous donne quelques pistes sur des orientations à retenir :

- **Amplifier massivement les efforts des pouvoirs publics.** Les efforts d'investissements dans les politiques cyclables des collectivités ont été importants ces 10 dernières années, passant de 5,7 €/habt. en 2008 à 8,9 €/habt. en 2019, mais ils restent encore très en deçà des 25 à 30 €/an /habt. observés depuis des années dans les pays du nord de l'Europe et déjà atteints par plusieurs collectivités françaises. Plus le réseau d'aménagements cyclables augmente, plus la pratique se développe. Schématiquement, passer le linéaire de pistes par habitant de 0,5 à 1 ml pourrait faire passer le taux d'utilisateurs du vélo de 5 à 10 % pour un coût de 25 €/an/habt. pendant 5 ans. L'agglomération de Séville est passée de 0,6 % à 6 % de part modale en 6 ans, un mandat municipal, en passant le linéaire de 0,1 à 0,6 ml /habt. et un investissement de 20 €/habt. pendant 6 ans. L'État peut jouer par ses co-financements, un rôle majeur d'incitation à l'investissement des collectivités, notamment des collectivités de plus petite taille. Ce fut le cas en Allemagne dans les années 80 à 90. La réussite de l'appel à projet de l'ADEME Vélo et Territoires atteste de l'appétence de ces collectivités pour les dynamiques cyclables. Le fonds national mobilités actives de 50 M€/an depuis 2019, logé au sein de l'AFITF en est également une première expression.
- **Les amplifier sur tout le territoire :** les efforts réalisés et les résultats de pratique sont encore très concentrés sur le centre des grandes villes. Il n'y aura pas de développement massif de la pratique du vélo sans un développement dans les petites villes, les banlieues, les communes périphériques et le milieu rural, territoires où la pratique du vélo était très importante il y a 25 ans. L'accent mis sur les EPCI de plus petite taille dans l'appel à projet Vélo et Territoires va dans le bon sens. Un effort de 30 €/an/hab représenterait un investissement annuel de 2 Mds€/an contre 570 M€ actuellement. Un chiffre réaliste et atteignable.
- **Aller vers une maîtrise d'ouvrage intercommunale :** D'un point de vue opérationnel, l'expérience montre qu'une maîtrise d'ouvrage unique de la réalisation du réseau cyclable principal, de la part des structures intercommunales, permet d'accélérer fortement leur réalisation. Sans capacité de maîtrise d'ouvrage des intercommunalités, les continuités avancent trop lentement, au gré des volontés de chacune des communes. Il apparaît donc important de donner la compétence de maîtrise d'ouvrage d'aménagements cyclables aux communautés d'agglomérations et aux communautés de communes, comme elles peuvent l'avoir aujourd'hui sur les réseaux de transport.
- **Faciliter l'intermodalité :** Le vélo permet d'augmenter très fortement la zone de chalandise d'une gare par rapport à la marche, avec une occupation d'espace de stationnement 10 fois moindre que la voiture. Ainsi, l'un des objectifs de la Loi d'Orientation des Mobilités est d'inciter les régions et la SNCF à généraliser le stationnement sécurisé dans toutes les gares et de faciliter l'embarquement des vélos dans les trains et les cars interurbains. La réalisation des équipements de stationnement sécurisé peut-être aussi l'occasion de créer des pôles de services autour du vélo (location, plans, informations touristiques...).
- **Réduire la place, l'espace et les investissements dévolus à l'automobile :** le développement massif du vélo ne passera pas sans une diminution parallèle des investissements et de l'espace dévolus à la voiture. Au fil des enquêtes nationales transports déplacements, l'augmentation des vitesses de déplacements permises par de nouvelles infrastructures se traduit mécaniquement par une augmentation des distances. L'impact économique de l'occupation de l'espace en ville par le stationnement automobile est considérable, réaliser des infrastructures cyclables sur ces espaces permet de faire rapidement des aménagements et de peser fortement sur les choix modaux.

- **Poursuivre le développement du VAE** : les premières évaluations montrent que le VAE est un atout indispensable dans le renouveau du vélo. Son développement en dehors des centres villes passe par des animations de découverte, d'aide à la prise en main pour des personnes éloignées de la pratique, par des services de location longue durée pour les personnes qui ont des difficultés à passer à l'achat et par une amélioration des conditions de stationnement. Ces services présentent des ratios de rentabilité meilleurs et sont fortement créateurs d'emploi. Sur le plan industriel, le VAE vient rebattre les cartes de l'industrie du vélo. L'accompagnement d'une démarche de R&D sur les capteurs, la motorisation et le stockage d'énergie mais surtout sur la constitution d'un réseau d'acteurs susceptibles de développer des produits à une échelle industrielle est un véritable enjeu.
- **Accompagner massivement le retour à la pratique en déployant les services vélo** : au-delà des aménagements et de la sécurisation, passer d'une pratique loisirs occasionnelle à une pratique régulière et urbaine ne va pas de soi pour nombre de personnes. Vaincre les freins psychologiques, acquérir les quelques bons réflexes pour être à l'aise dans la circulation, répondre aux questions pratiques de stationnement, d'habillement, s'accompagne... L'étude réalisée par l'ADEME sur les services vélo montre que ces séances d'accompagnement sont celles qui présentent le meilleur rapport coût efficacité avec une intensité en emplois élevée.
- **Les femmes sont l'avenir du vélo** : en France, comme en Europe, plus la part du vélo augmente, plus la part des cyclistes femmes devient importante. Il n'y aura pas de développement important de la pratique au quotidien sans un développement massif parmi les femmes. Elles sont aussi, qu'on le veuille ou non, les principales prescriptrices de la pratique des enfants.
- **Les enfants aussi** : pas non plus de grande ville cyclable sans une part élevée des enfants et des étudiants à vélo. La mise en oeuvre du « savoir rouler à vélo » va dans le bon sens et toutes les collectivités et les acteurs du domaine doivent s'en emparer. La pratique de tous les jours passe aussi sans doute pour les enfants par un développement de la pratique du voyage à vélo, porteur de sens, d'autonomie, de découverte. Le développement du réseau des véloroutes et des voies vertes offrent aux établissements scolaires de multiples possibilités pour développer une pratique sécurisée.
- **Poursuivre la promotion du tourisme à vélo** : le tourisme à vélo est en plein développement et génère une activité économique très importante, à forte valeur ajoutée et à forte intensité en emplois non délocalisables, parfaitement en phase avec le développement d'un tourisme plus durable. Des efforts d'investissement sont encore à faire 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.
- **Faire de la santé publique l'argument essentiel du développement de la pratique** : impossible de parler économie du vélo sans insister sur son impact considérable sur la santé publique. Les études sont à présent nombreuses et convergentes pour montrer et quantifier les bénéfices de la pratique du vélo sur la santé. Les impacts cardio-vasculaires, sur le diabète, sur la dépression étaient connus. D'autres impacts sont également mis à jour sur les bénéfices cognitifs, notamment pour les personnes âgées, sur la concentration et l'attention des enfants et sur la productivité au travail.

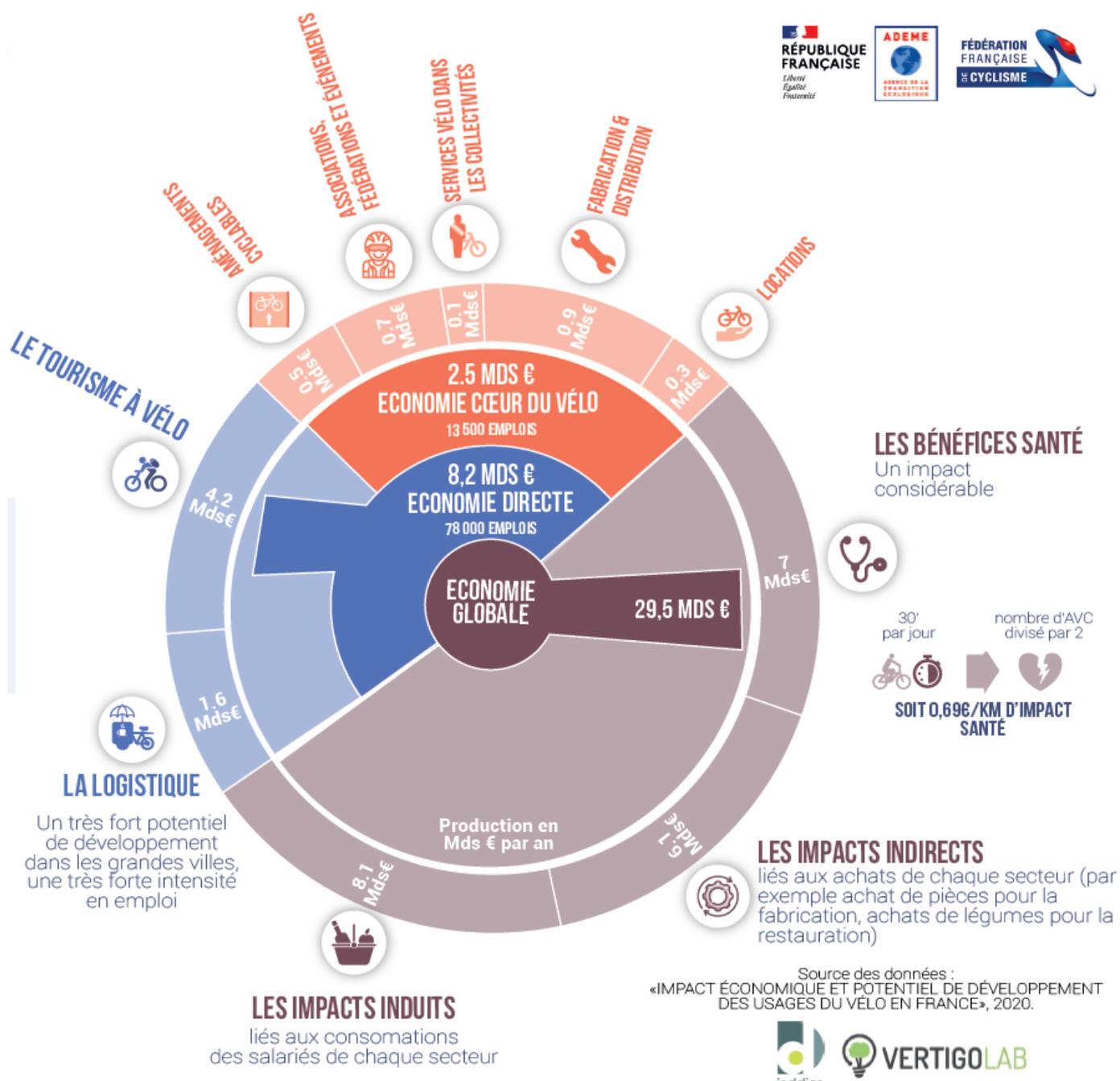
L'économie du vélo aujourd'hui et demain

L'économie du vélo pèse au total près de 30 milliards d'euros chaque année et représente plus de 160 000 emplois. Elle comprend 3 grandes composantes :

- **L'économie cœur du vélo.** Il s'agit de toutes les activités économiques liées directement et étroitement à la pratique du vélo. Cette économie cœur pèse 2,5 milliards d'euros par an et représente 13 500 emplois en France :
 - La fabrication, la vente et la réparation de vélos
 - Les locations de vélos en ville (vélos en libre-service, vélos en location longue durée) ou à vocation loisir ou touristique
 - La conception et la réalisation d'aménagements cyclables
 - Les services vélo dans les collectivités, essentiellement les salaires et charges des personnes en charge des politiques cyclables dans les collectivités
 - Le secteur associatif, les fédérations, les clubs, les moniteurs, mais aussi les organisateurs privés d'événements

- **Les activités « catalyseurs » :** il s'agit des activités économiques qui utilisent le vélo comme moyen dans leur activité, dont le vélo génère ou « catalyse » l'activité. Ces activités sont les plus créatrices d'emplois non délocalisables. On y trouve :
 - le tourisme à vélo dont le poids économique est considérable (4,2 milliards d'euros)
 - le secteur de la logistique vélo, les postiers, les livreurs, les marchands ambulants, les artisans... qui représente 1,6 milliard d'euros, avec un très fort potentiel de développement.

- **Les impacts induits et indirects et les externalités :** il s'agit des impacts générés par les activités directes avec notamment :
 - Les impacts induits, liés aux consommations des salariés et des agents économiques des secteurs de l'économie directe du vélo. Les salaires versés à un moniteur cycliste dans un secteur rural vont générer des consommations alimentaires, contribuer au maintien d'activités de services sur le territoire... Ils représentent plus de 8 milliards d'euros.
 - Les impacts indirects sont les achats intermédiaires réalisés par les secteurs de l'économie directe : les achats en France de pièces détachées ou de fournitures par les fabricants de vélo, les achats de produits alimentaires par les restaurants dans les activités de tourisme à vélo... représentent plus de 6 milliards d'euros.
 - Les externalités sont les bénéfices sociaux générés par l'activité vélo : la principale externalité positive (bénéfice pour l'ensemble de la collectivité) est de très loin le bénéfice santé (cardio-vasculaire, cancer, diabète...) de l'activité physique du vélo. Cette valeur a fait l'objet d'un travail de modélisation par l'Organisation Mondiale de la Santé.



L'exercice de modélisation de l'économie du vélo en France en 2019 a été appliqué aux 3 scénarios prospectifs de développement de la pratique du vélo. **Hors externalités santé, l'économie du vélo pèserait en 2030 :**

- **26,3 Mds € contre 22,5 aujourd'hui avec 3,5% de part modale, 9,3 Mds € d'impact santé et un emploi total de 189 800 personnes**
- **43,5 Mds € dans le scénario 2 de rattrapage avec 9% de part modale et 20,6 Mds € d'impact santé et un emploi total de 313 500 personnes**
- **80,1 Mds € dans le scénario 3 volontariste avec 24% de part modale et 49,9 Mds € d'impact santé et un emploi total de 573 200 personnes**

L'ADEME EN BREF

À 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 du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

<https://www.ademe.fr/>

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous un regard.



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.

Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020

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).

L'étude 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 **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. 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.