

Note sur l'économie du vélo en France

Le Ministère de l'environnement et du développement durable a récemment lancé une étude sur l'économie du vélo en France pilotée par ODIT France et confiée à Indiggo/Altermodal, à laquelle la Direction des Sports participe activement. Les conclusions de cette étude montrent clairement l'intérêt pour l'Etat et les collectivités locales d'investir dans les politiques cyclables urbaines mais aussi de loisirs :

L'essentiel des efforts faits dans le domaine des aménagements cyclables sont réalisés par les collectivités locales qui investissent chaque année **458 M€**, 231 M€ en milieu urbain et 227 M€ sur le réseau de véloroutes et voies vertes. La participation de l'Etat reste extrêmement faible. Les investissements des agglomérations dans les aménagements urbains représentent un modeste **3.60 € par an et par habitant** contre **15 à 20 € par an** et par habitant dans la plupart des pays européens.

La pratique du vélo est directement liée aux investissements réalisés

Avec 75 km parcourus à vélo par an et par habitant, les français ont une pratique quatre fois plus faible que la plupart des habitants du cœur de l'Europe, pays rhénans et scandinaves avec plus de 250 km à 300 km en Allemagne, en Suisse, en Autriche, en Suède, en Pologne, en Hongrie, en Emilie-Romagne, Vénétie et Trentin pour ce qui est de l'Italie du Nord sans parler des Néerlandais et des Danois qui parcourent plus de 1000 km/an/hab.

L'économie du vélo en France représente pourtant plus de **3,5 Md €** essentiellement constituée des dépenses des ménages. Il s'agit de plus d'une économie à forte intensité en main d'œuvre.

La vente et la fabrication de vélos représente un marché de **1,43 Md €** par an et emploie 10.400 personnes soit un ratio de 7.2 emplois /M€ de CA contre 1.6 emplois /M€ dans l'industrie automobile et 1.9/M€ dans sa commercialisation. Au regard des autres pays européens, une augmentation de pratique du vélo contribuerait à une nette montée en gamme des vélos, à une moindre recours aux importations et à une plus forte intensité en emplois dans la distribution spécialisée et l'industrie.

Le tourisme à vélo représente également une source d'activité très importante. Avec 5.5 M de séjours français et 1.7 M de séjours étrangers, la France est la première destination mondiale du tourisme à vélo. Cette forme de tourisme génère **1,242 Md€ de chiffre d'affaires** dans l'hôtellerie, la restauration, les transports et fait travailler 12.800 personnes, soit un ratio de plus de 10 emplois par M€ de CA.

Les seules **retombées fiscales** de l'économie générées par le vélo (531 M€ de TVA et impôt sur les sociétés pour l'Etat et 60 M€ de taxe professionnelle pour les collectivités) dépassent les dépenses effectuées par les collectivités (458 M€).

Par ailleurs, la réalisation d'aménagements cyclables et le développement de la pratique du vélo contribue à fortement baisser le risque individuel pour tous les cyclistes mais aussi pour l'ensemble des usagers de la route : Malgré la médiatisation des accidents de Vélib à Paris, plus la pratique augmente, plus le risque individuel diminue. Là où la France atteint 50 cyclistes tués /Md de km parcourus, l'Allemagne est à 24, la Suède à 15, les Pays-Bas et le Danemark à 12, soit plus de **4 fois moins qu'en France**.

C'est cependant dans les externalités que l'économie du vélo présente le plus d'intérêt :

Une large étude épidémiologique menée par l'Organisation Mondiale de la Santé dans 5 pays d'Europe a montré des données convergentes sur **les bénéfices santé** d'une pratique quotidienne du vélo (30mn par jour) :

- -60% cancer colon
- -50% fracture du col du fémur et réduction ostéoporose
- -50% maladies cardio-vasculaires (bénéfice de 0,57 à 0,60€/km)
- -30% hypertension
- -30% diabète et obésité

A l'heure où 30% des Français manquent d'exercice et où l'obésité est sur une tendance d'augmentation de +10 à 40% en Europe dans les 10 ans, un développement massif de la pratique du vélo pourrait avoir un impact santé considérable évalué de 600 à 1200 € par an et par pratiquant. Le facteur de risque diminue de 1 à 0.72 en moyenne et 0.66 pour les femmes de 40-70 ans. Il s'agit de plus de bénéfices qui vont porter à long terme et contribuer fortement à la santé publique en général.

Les 4.4 Md de km parcourus à vélo par les français contribuent pour 2.8 Md € aux diminutions des dépenses de santé.

Les autres externalités abordées dans l'étude sont **l'économie sur la consommation d'espace** de stationnement (0.45 Md €), la baisse de **congestion** (-128 M€), de **pollution** (-100 M€). L'impact positif sur le budget des ménages pourrait être également très sensible avec 785 M€ d'économie affectables sur d'autres postes potentiellement à plus forte intensité en main d'œuvre que l'automobile (7 à 12 emplois /M€ dans le tourisme, 15 à 20 dans les activités culturelles et sportives).

A partir de ces données, l'étude évalue ce que pourrait générer en économie et en emploi une politique massive d'investissement dans les politiques cyclables permettant de rejoindre le peloton européen constitué par l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche, la Belgique, la Suède, l'Italie du Nord, la Pologne ou la Hongrie :

Un investissement de 1.2 Md € (soit moins de 20 € par an et par français) dans les politiques cyclables pourrait conduire à :

- La réalisation de près de 10.000 km d'aménagements cyclables par an
- Passer de 75 à 300 km par an et par habitant, ce qui permettrait de rentrer dans la moyenne du peloton européen

- Une part modale du vélo passant de 3% à 10-15%
- 1 Md € dans le secteur du BTP et la création de 8.000 emplois (l'intensité en main d'œuvre de la construction d'aménagements cyclables est plus élevée que celle des routes).

- 4.2 Md € et 30.000 emplois dans la distribution et l'industrie du vélo surtout par montée en gamme des vélos et par substitution de production française et européenne aux importations.
- 2.3 Md € et 25.000 emplois dans le secteur du tourisme par développement de la filière vélo parmi les clientèles françaises.
 - 2.4 Md € de pouvoir d'achat supplémentaire pour les ménages par substitution de déplacements quotidiens en voiture vers le vélo. L'impact négatif serait de -4600 emplois dans l'industrie et la commercialisation automobile mais pourrait être positif de +30.000 emploi si les sommes sont investies dans l'isolation des bâtiments, de +36.000 emplois si ces sommes sont investies dans le sport, le tourisme ou les loisirs.
 - Mais surtout 8.4 Md € d'économie en santé publique
 - Les 1.2 Md € investis annuellement pourraient générer 1.4 Md € de retombées fiscales directes en TVA, TP et IS.

Ces chiffres sont loin d'être irréalistes dans la mesure où il s'agit seulement de rejoindre des moyennes et ratios observés dans le peloton des pays européens.