

JUILLET 2009 - HORS SERIE N° 6

# GRAND ANGLE ATOUT FRANCE

## Spécial Économie du vélo



Dossier conçu et réalisé par :  
Monica Dumont, ATOUT France / Nicolas Mercat, Indiggo Altermodal  
Sébastien Baholet, DGCIS / Hélène Giraud, journaliste

FRANCE

# Sommaire

<b>4</b>	<b>Les Français et le vélo</b>
4	Le vélo tient une grande place dans la vie quotidienne des Français
8	Des pratiques variées, des bénéfices multiples
10	Les enjeux économiques liés au vélo
<b>13</b>	<b>Dynamiques cyclables en ville</b>
13	Le phénomène Vélib', une tendance lourde
<b>16</b>	<b>Le vélo, un atout pour le tourisme et les loisirs durables</b>
17	Itinérance à vélo : la France première destination mondiale
18	Voies vertes : des balades à la portée de tous
<b>20</b>	<b>Les pratiques sportives : vélo sur route et VTT</b>
20	La pratique sportive sur route
21	Le vélo tout terrain (VTT)
<b>22</b>	<b>Le paradoxe du marché français du cycle</b>
25	L'industrie française du cycle
<b>26</b>	<b>Le vélo et la santé</b>
27	Vélo de ville, vélo de route : des scénarios d'accidents différents
28	La pratique du vélo et l'environnement
<b>29</b>	<b>Les politiques publiques en faveur du vélo</b>
29	Les aménagements cyclables en milieu urbain
30	Les aménagements cyclables hors milieu urbain
30	Stationnement en gare
30	Vélos en libre service (VLS) et vélostations
<b>33</b>	<b>Le vélo, un pari économique pour 2020</b>

# Édito

Les images d'habitants de grandes villes circulant à vélo pour leurs trajets quotidiens ont fait la une des médias et confirmé le retour à la pratique du vélo, peu consommateur d'espace, peu coûteux, bon pour la santé, efficace sur les déplacements courts.

Côté vélo des champs, les investissements des collectivités ont permis de réaliser plus de 8 000 kilomètres dont la qualité ne trompe pas les tours opérateurs étrangers qui proposent des séjours haut de gamme à leurs clients.

Mais quel est le poids économique du vélo aujourd'hui en France ? Ce numéro hors série de Grand Angle vous présente une synthèse d'une étude exhaustive confiée par ATOUT France à Inddigo/Altermodal et menée en partenariat avec le MEEDDM (1), le Ministère de la Santé et des Sports, le Conseil national des professions du cycle, l'Association des départements cyclables et le Club des villes cyclables.

Elle couvre le champ non seulement des différentes pratiques des Français, pratiques utilitaire et de proximité, de loisirs, sportive, touristique ou itinérante, mais aussi de l'économie du tourisme à vélo dans tout son ensemble ainsi que des impacts du vélo sur l'environnement.

Des résultats inédits sur les relations entre les économies de dépenses de santé et la pratique régulière du vélo y sont mis en évidence sur un très large échantillon de population.

L'évolution de l'industrie française du cycle dans le marché mondial, leader il y a vingt ans, et sa comparaison avec l'industrie automobile y est dressée.

L'étude présente aussi les principales orientations opérationnelles d'une politique cyclable nationale, avec le portrait d'une France des années 2020 qui, grâce à un scénario de rattrapage, se mettrait au niveau de ses voisins allemands, suisses ou belges. Un plan qui, programmé sur dix ans, engendrerait des retombées économiques considérables pour un investissement raisonnable et s'intégrerait parfaitement dans l'esprit du Plan de Relance et du Grenelle de l'Environnement.

**Hubert Peigné**  
Coordonnateur Interministériel pour  
le développement de l'usage du vélo

**Christian Mantei**  
Directeur Général  
d'ATOUT FRANCE

---

1 Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer

# Les Français et le vélo

## Le vélo tient une grande place dans la vie quotidienne des Français

- **23 à 25 millions de Français de 4 ans et plus - soit 40% de la population - déclarent avoir une pratique régulière. Dix autres millions en font très occasionnellement**

*Sources : « Les pratiques sportives des Français » (ministères Jeunesse et Sport, et Communication, 2003), « Les Français et le vélo » (Crédit Lyonnais, 2006), Observatoire du sport (Fédération des professionnels du sport FPS/Ipsos, 2007).*

- **30 à 36% des Français déclarent utiliser le vélo comme moyen de déplacement**

- **5% pratiquent quotidiennement**

*Sources : « les Français et la mobilité durable » (CSA, 2005), « Quel conducteur êtes-vous ? » (AGF-AFPC-ASHOC Research, 2007), enquêtes ménages Certu.*



- **4,4 milliards de kilomètres sont parcourus annuellement à vélo, soit une moyenne de 87 km/personne/an**

*Source : enquête nationale sur les transports et les déplacements (ENTD), 1993-1994. Cette vaste enquête, réalisée tous les 10 à 14 ans sous le contrôle de l'Insee, donne une vision complète des déplacements des Français. Les résultats de la dernière enquête, menée en 2007-2008, devraient être connus courant 2009.*

*La précédente étude, menée en 1993-1994, a fait l'objet d'analyses approfondies de Francis Papon, chercheur à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets).*

*Elle demeure la principale source d'information sur le vélo, avec des données exhaustives d'une grande fiabilité*

- **2,85% des déplacements se font à vélo**

C'est la « part modale » du vélo, autrement dit sa « part de marché » dans l'ensemble des déplacements. Elle varie fortement d'une ville à l'autre, de 0,5% à Marseille en 1997 à 6% dans la communauté urbaine de Strasbourg la même année, reflétant la vigueur et l'ancienneté des dynamiques cyclables à l'œuvre dans les métropoles françaises.

*Sources : ENTD et enquêtes ménages déplacements (EMD) menées dans les agglomérations, selon des méthodes validées par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu). 54 agglomérations représentant 20 millions d'habitants ont effectué une EMD entre 1976 et 2007.*

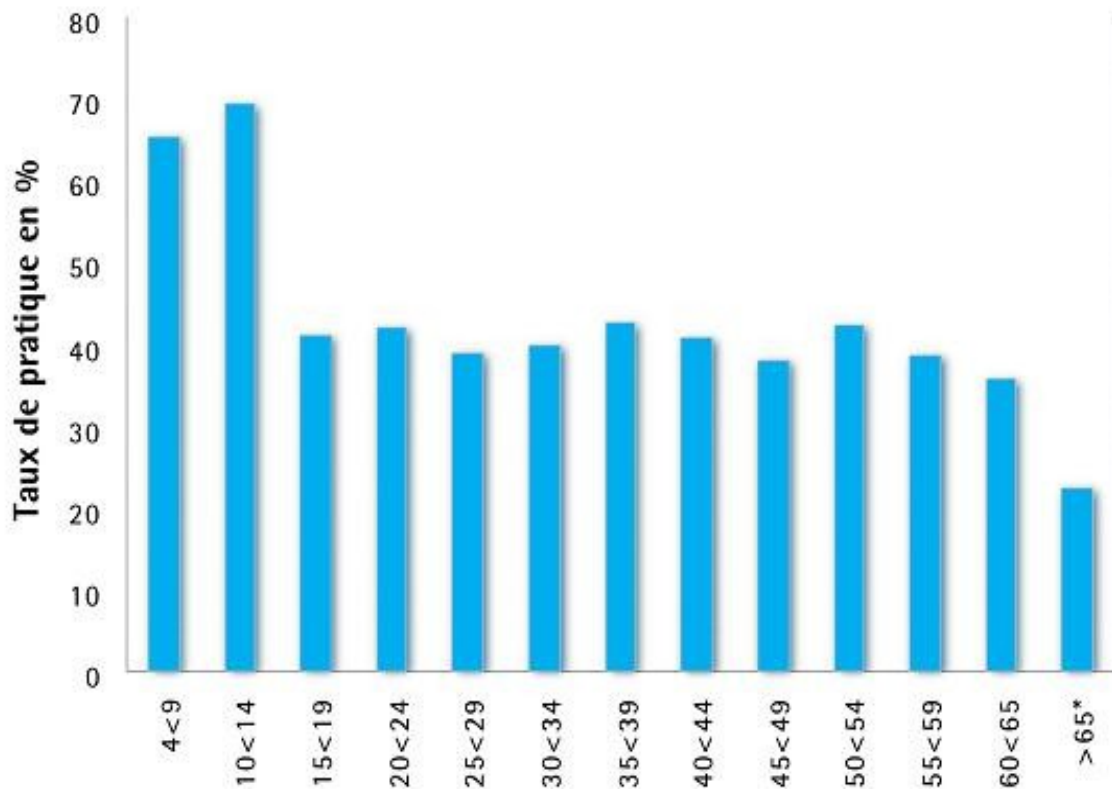
**La pratique du vélo est saisonnière : la pratique annuelle moyenne est 1,56 supérieure à la pratique hivernale (novembre à mars).**

## L'hexagone est en retard sur ses voisins européens

Les Français parcourent en moyenne 87 km par an et par habitant, contre 300 km dans la plupart des pays du nord de l'Europe, sans parler des Pays-Bas et du Danemark dont les habitants parcourent 800 à 1 000 km par an.

Cette faible distance parcourue s'explique surtout par une fréquence de pratique faible.

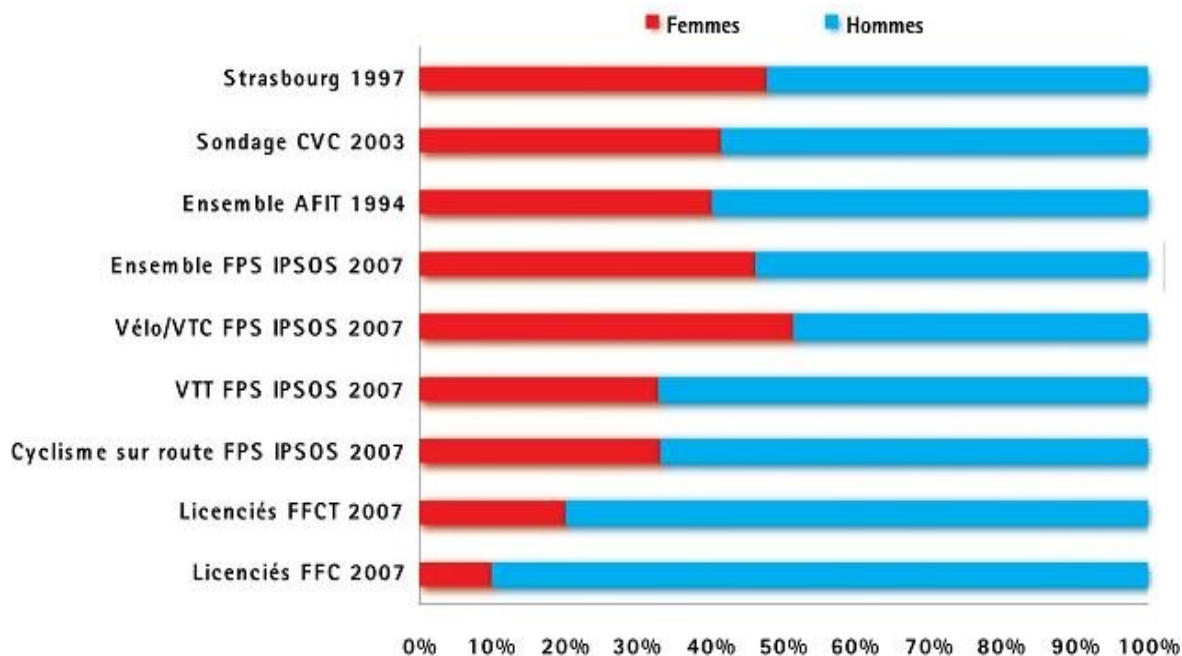
## La pratique du vélo est liée à l'âge



Sources : FPS 2007, enquête 1995 de l'AFIT (devenue ATOUT France) pour les plus de 65 ans.

Deux tiers des enfants font du vélo. La pratique chute après 15 ans, puis reste stable à 40% de pratique jusqu'à 60 ans et décline ensuite progressivement.

## Une pratique masculine un peu plus élevée



Les hommes pratiquent en moyenne plus que les femmes, mais les chiffres varient selon les types de pratiques.

Contrairement à la pratique sportive, très masculine, la pratique de loisirs est majoritairement féminine. Dans la pratique utilitaire, les hommes restent légèrement majoritaires.

Sources : EMD Strasbourg 1997, sondage FPS Ipsos 2007

## Des pratiques variées, des bénéfices multiples



Le vélo se prête à une grande diversité d'usages. C'est sa richesse. Mais cette réalité est largement méconnue : chacun a une perception différente - et souvent restrictive - du vélo.

Les Français qui pédalent le dimanche à la campagne ou regardent le Tour de France n'imaginent pas que la bicyclette est un moyen de déplacement très efficace en ville et que des familles parcourent aisément des centaines de kilomètres lors de vacances itinérantes à vélo.



LES PRATIQUES	LES BÉNÉFICES
<p><b>Pratique utilitaire de proximité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 17 millions de pratiquants réguliers (30% des Français)</li> <li>▶ 3 millions de pratiquants quotidiens (5% des Français)</li> <li>▶ La grande majorité des distances parcourues</li> </ul> <p><b>Pratique de loisirs et excursions à la journée (hors pratique sportive)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 22 millions de pratiquants</li> </ul> <p><b>Pratique sportive sur route</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 2 millions de pratiquants</li> </ul> <p><b>Pratique touristique en séjour</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 7,3 millions de séjours dont 5,5 millions pour les résidents et 1,8 millions d'étrangers</li> </ul> <p><b>Pratique itinérante</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 385 000 séjours de résidents et 720 000 séjours d'étrangers</li> </ul> <p><b>VTT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 6,6 millions de Français</li> </ul>	<p><b>Le plus grand potentiel de croissance : plus de 50% des déplacements font moins de 2 km</b></p> <p>Efficacité des déplacements, environnement urbain, santé, pouvoir d'achat, marché du cycle</p> <p><b>Première étape pour le développement du vélo mobilité</b></p> <p>Santé</p> <p><b>Marché du cycle</b></p> <p><b>Développement de l'économie touristique</b></p> <p><b>Développement de l'économie touristique</b></p> <p><b>Marché du cycle, tourisme de montagne</b></p>

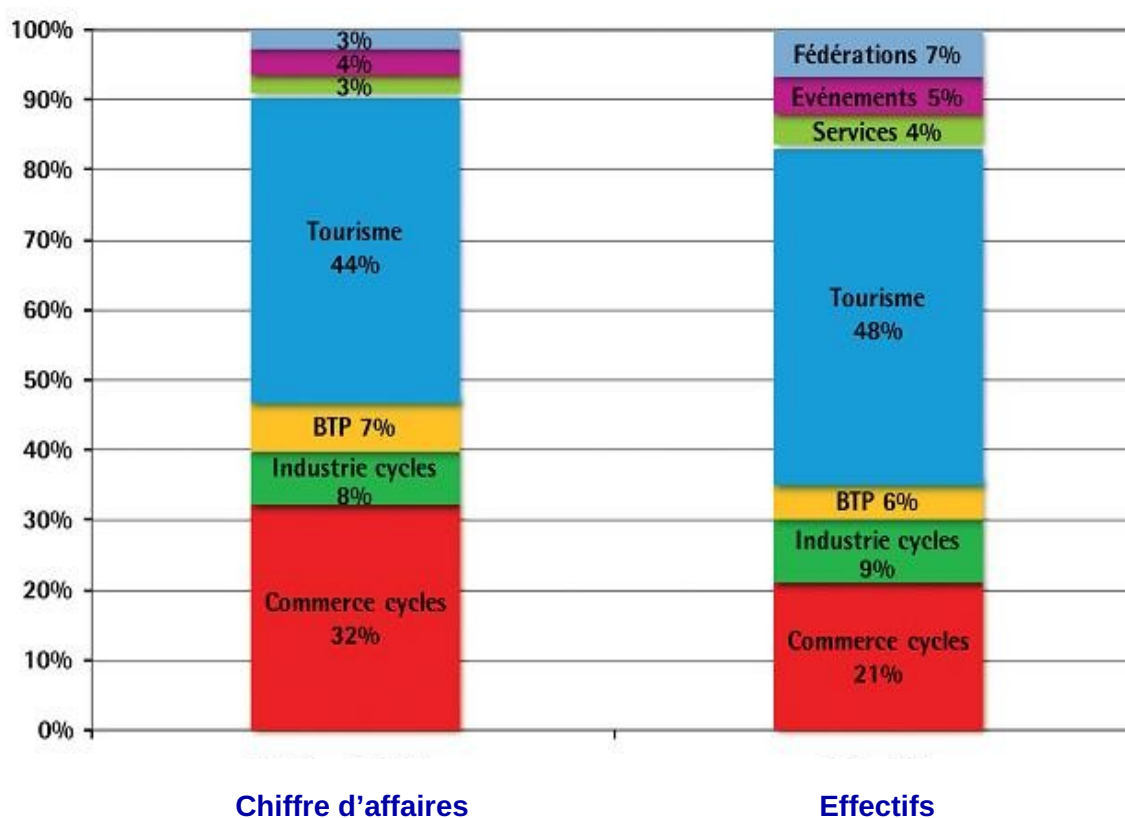
Sources : ENTD, enquêtes et sondages déjà cités, enquête de suivi de la demande touristique des Français (direction du Tourisme/TNSSofres), diverses enquêtes sur sites menées sur les véloroutes et voies vertes (1998-2006 Altermodal).

# Les enjeux économiques liés au vélo

## ■ 4,5 milliards d'euros de retombées économiques directes

Le chiffre d'affaires des différents acteurs économiques dont l'activité est liée à la pratique du vélo peut être estimé à 4,5 Md€, pour un effectif de 35 000 emplois. Pour le tourisme, le chiffre ne retient que le surcroît de chiffre d'affaires lié aux cyclistes en séjours ou itinérants, soit 1,9 Md€.

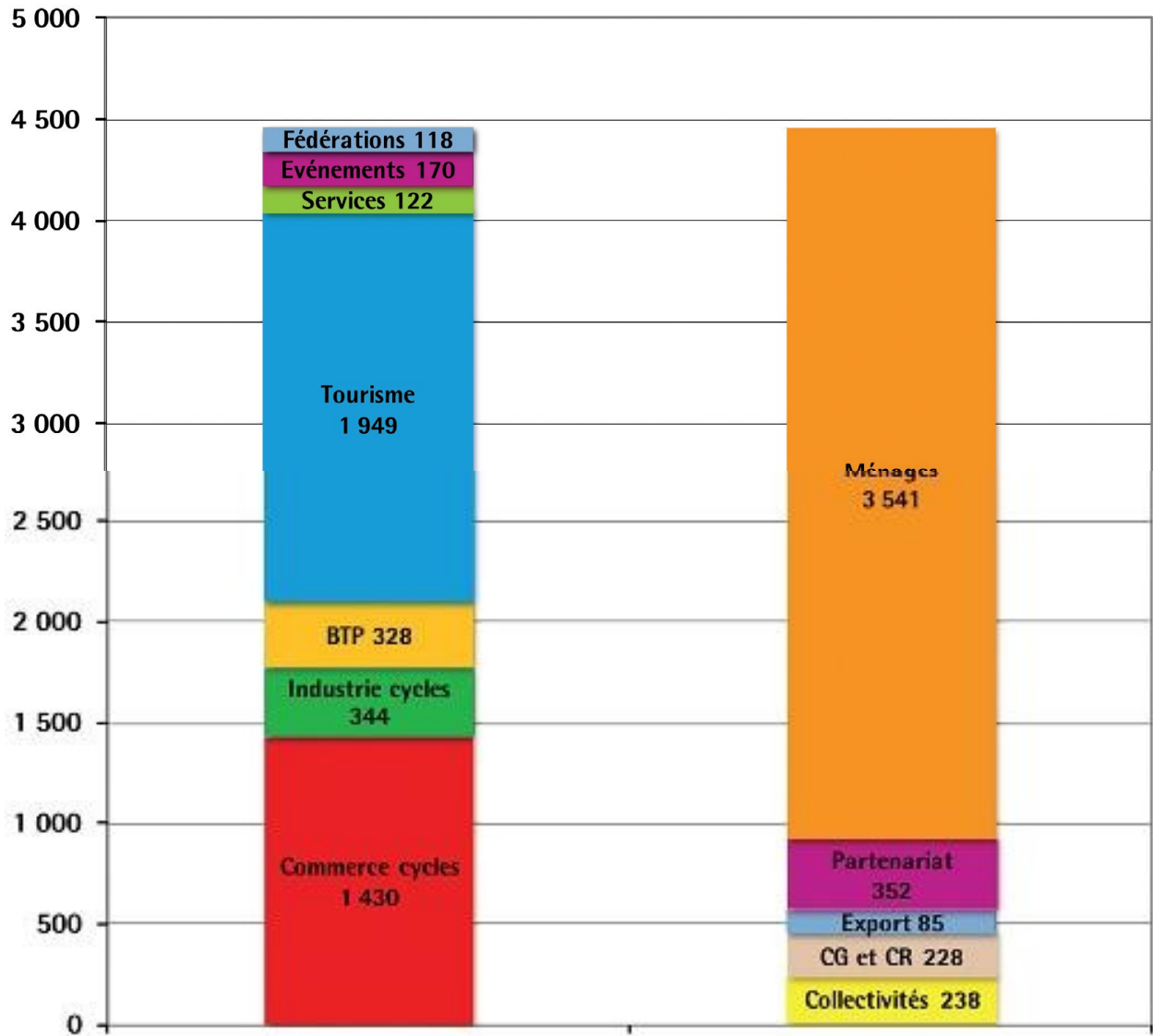
### Chiffre d'affaires et emplois



Exemples : Le tourisme représente 44% du chiffre d'affaires du vélo.

Le commerce de cycle emploie 21% des effectifs liés à l'économie du vélo.

## Recettes et dépenses



**Chiffre d'affaires  
en valeur  
(en millions d'euros)**

**Dépenses**

*Exemples :*

Le BTP bénéficie de 328 millions d'euros de retombées économiques.

Les ménages injectent 3,541 milliards d'euros dans l'économie du vélo.

- **5,6 Md€ d'économies de dépenses de santé**

Le premier bénéfice de la pratique du vélo, c'est la santé. Les économies de dépenses de santé liées à la pratique du vélo peuvent être estimées à 5,6 Md€ annuels, selon des méthodes de calcul utilisées par l'OMS et les pays européens en matière d'insécurité routière.

- **Des marchés «offreurs»**

La relation entre la pratique du vélo et la réalisation d'aménagements cyclables est établie : plus les villes investissent, plus la part modale du vélo est élevée. Les effets d'une politique cyclable se font réellement sentir au-delà d'un seuil de 0,5 mètres d'aménagements par personne. Pour atteindre des niveaux de pratique élevés, comme à Strasbourg, les agglomérations doivent toutefois conjuguer aménagements, services et actions de sensibilisation. La répartition géographique des touristes en séjours, cyclistes itinérants et excursionnistes à vélo est parlante : les aménagements attirent le public. Ils doivent toutefois s'accompagner d'une politique d'offre de service et de promotion.

- **L'effet de levier des investissements publics**

Le poids économique du vélo est sans commune mesure avec le montant de l'effort public qui est consacré (Etat et collectivités locales confondus). Ce dernier se monte aujourd'hui à environ 500 M€ par an : les seules retombées économiques directes sont neuf fois supérieures !



# Dynamiques cyclables en ville

## Le phénomène Vélib' une tendance lourde

Le phénomène Vélib' accompagne une tendance lourde : le regain de la pratique de la bicyclette dans les centres des grandes villes depuis le début des années 2000.

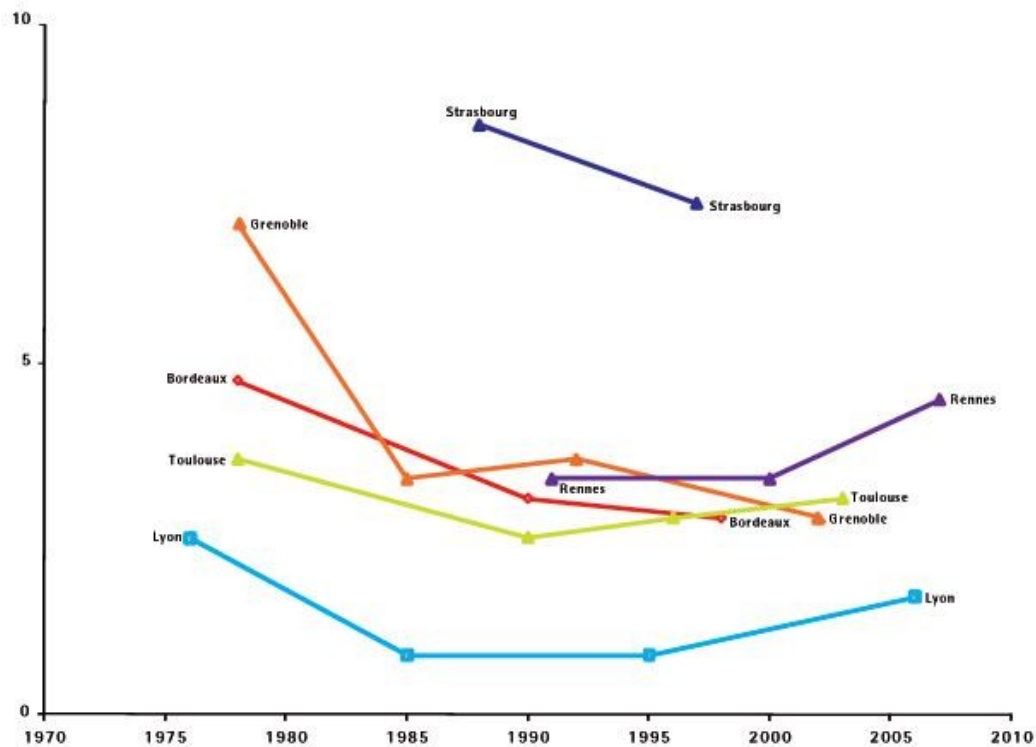
Le retournement de tendance fait suite à 20 ans de déclin. La pratique a chuté de moitié entre 1976 et 1997, avant de connaître une période de stabilisation. Le renouveau est encore timide - la pratique continue de baisser dans certains territoires et dans certaines catégories de population - mais il est très marqué dans de nombreuses grandes villes :

- ▶ + 22% dans l'agglomération de Toulouse entre 1990 et 2003.
- ▶ + 33% dans l'agglomération de Rennes entre 2000 et 2007.
- ▶ +200% à Paris entre 1991 et 2001, le chiffre de l'Île-de-France restant stable dans le même temps.
- ▶ + 300% à Lyon et Villeurbanne entre 1995 et 2006 (+228% sur l'ensemble de l'agglomération).
- ▶ + 39% à Lille entre 1998 et 2006 mais – 20% sur l'ensemble de la métropole lilloise.

Les premiers résultats de l'ENTD 2007-2008 diront si ces évolutions se généralisent, et dans quelle proportion.



## Le regain de la pratique dans les grandes villes françaises



Ces dynamiques vont de pair avec des mutations sociologiques profondes

- **Le taux de pratique a beaucoup augmenté parmi les cadres et professions libérales et intermédiaires, ainsi que chez les étudiants...**

Mais il a beaucoup diminué parmi les scolaires, les lycéens, les ouvriers et les inactifs. Jadis considéré comme le mode de déplacement du pauvre, subi et non choisi, le vélo ne peut cependant se résumer à un phénomène de classes aisées. Dans les agglomérations à pratique élevée, les niveaux de pratique sont assez homogènes d'une CSP à l'autre.

- **Les dynamiques cyclables partent des centres villes**

Dans la presque totalité des villes où la pratique du vélo est significative, la pratique quotidienne décroît au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre. Pour autant, le potentiel de développement du vélo utilitaire réside dans la périphérie des grandes, où les distances sont adaptées au vélo. Dans les agglomérations françaises, plus de la moitié des déplacements font moins de 2 km.

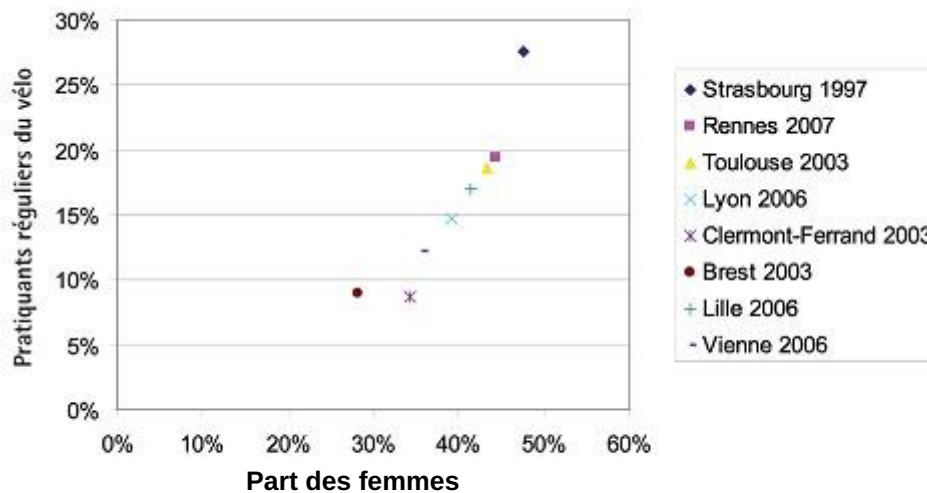
- **Les niveaux de pratique ne sont pas liés à la taille des agglomérations**

Le relief est un élément majeur mais non déterminant.

## ■ Plus la pratique du vélo augmente, plus elle se féminise

### Le vélo urbain se féminise

Part des femmes (x) parmi les pratiquants réguliers du vélo (y)



#### Le vélo dans les entreprises et les collectivités

Les parcs de vélos internes des entreprises et collectivités peuvent être évalués à 50 000 vélos, dont 35 000 à la Poste. Ils génèrent des économies très importantes de coût de véhicules et représentent un chiffre d'affaires annuel de 7 M€. Le vélo à assistance électrique y tient une part croissante.

Selon une étude de l'Ademe en cours de réalisation, plus de 800 structures – établissements, entreprises, administrations, zones d'activité... – rassemblant plus de 1,6 million de personnes, ont engagé un plan de déplacement d'entreprise (PDE) en 2008. Ce marché peut être estimé à 16 M€.

Les plans de déplacements d'entreprise (PDE) sont des outils efficaces de report modal. Dans l'agglomération grenobloise, où un bilan des PDE a été réalisé en 2007, la part modale du vélo atteint 14% dans les déplacements domicile-travail des salariés des entreprises concernées.

#### La prime transport étendue au vélo

Le vélo commence à être reconnu comme mode de déplacement quotidien.

En novembre 2008, la « prime transport », qui permet aux entreprises de prendre en charge la moitié des titres de transport collectif de leurs salariés, a été étendue aux « services publics de location de vélo », autrement dit aux abonnements type Vélib', lorsqu'ils sont utilisés pour des déplacements domicile-travail.

# Le vélo, un atout pour le tourisme et les loisirs durables

## Le touriste à vélo plus dépensier que la moyenne

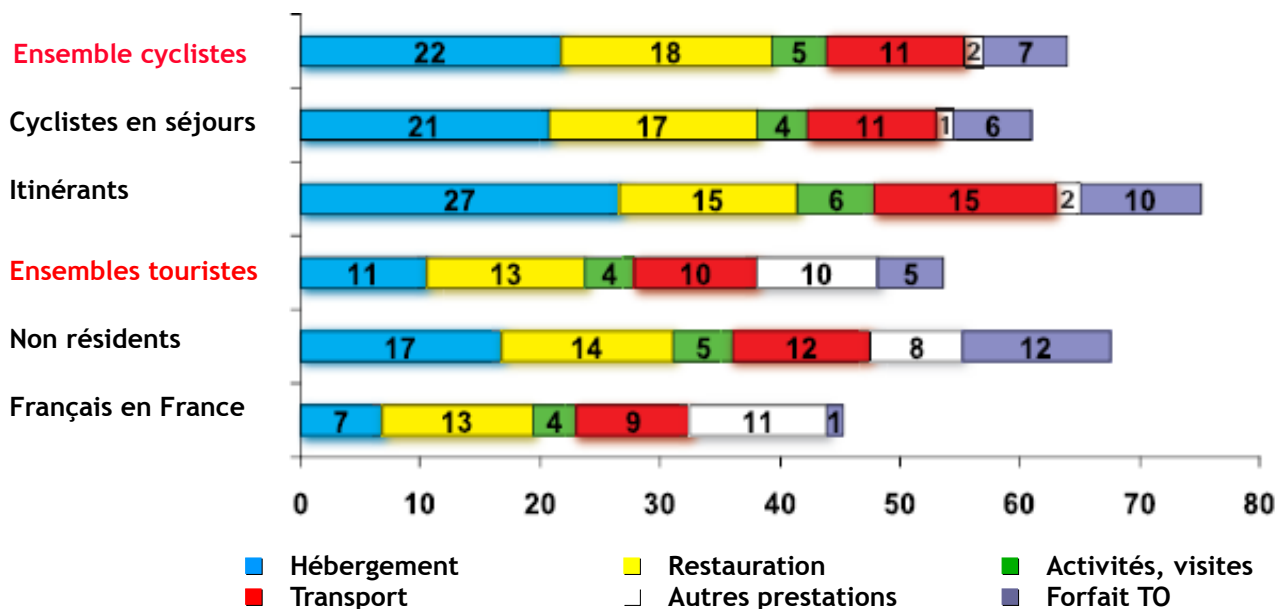
Le niveau de dépense des touristes à vélo est nettement supérieur à celui d'un touriste moyen, notamment en raison du recours plus fréquent à l'hébergement marchand.

Les dépenses journalières sont maximales pour les itinérants, moyennes pour les cyclistes en séjour et faibles pour les excursionnistes (un peu plus de 10 € par jour), selon des enquêtes concordantes.

La pratique du vélo a un impact majeur sur l'économie du tourisme : les dépenses totales des touristes à vélo, sédentaires ou itinérants, et des excursionnistes se chiffrent à 5,6 Md€. L'hébergement et la restauration captent quasiment la moitié de ces revenus ; ce sont des activités de service et de main d'œuvre, non « délocalisables ».

Le surcroît de chiffre d'affaires lié à la pratique du vélo peut pour sa part être chiffré à 1,9 Md€.

## Les itinérants dépensent 75 euros par jour



Sources : Comptes du tourisme, enquête EuroVelo 6 (Altermodal), valorisation des coûts de transport en voiture.



## ■ 5,5 millions de séjours vélo

Le vélo est la seconde activité sportive des Français en séjours de vacances, après la randonnée pédestre, selon le suivi mensuel des séjours touristiques mené par TNS-SOFRES pour le ministère du tourisme. 5,5 millions de séjours touristiques (3,32% du total) étaient identifiés comme des séjours vélo en 2007. Ce chiffre est un minimum : il n'inclut pas les touristes qui se déplacent à vélo sur leur lieu de vacances.

- ▶ 45% de ces séjours se concentrent sur juillet et août.
- ▶ La part des séjours vélo est plus importante dans les hébergements marchands. Elle est maximale dans les campings, villages vacances et résidences de tourisme.
- ▶ C'est une pratique surtout familiale, qui touche principalement les 35-55 ans.
- ▶ 40% des séjours vélos (2,2 millions) se concentrent sur le littoral atlantique, la Vendée et la Charente Maritime captant à elles seules 20% des séjours (plus de 1 million).

### Location loisirs : 25 M€ de chiffre d'affaires

Un peu plus d'un millier de loueurs de vélos sont recensés en France, dont 35% sur le littoral atlantique. La location recouvre des segments très différents : locations au séjour sur le littoral, locations de VTT très techniques en montagne, location pour le tourisme urbain comme à Paris... Le parc peut être estimé à 50 000 unités et le chiffre d'affaires annuel à 25 M€ pour 500 équivalents temps plein.

## Itinérance à vélo : la France première destination mondiale

Quelques 3% des cyclistes circulant sur les véloroutes et voies vertes sont des touristes itinérants, selon les enquêtes sur sites menées entre 1998 et 2006 par le bureau d'études Altermodal. Cette proportion atteint 15% sur la Vallée de la Loire.

Les étrangers pratiquent davantage l'itinérance que les résidents : 20% des touristes étrangers à vélo sont des itinérants, contre 7% des touristes à vélo français. Les Allemands sont particulièrement amateurs : plus de 50% des touristes à vélo d'outre-Rhin sont des itinérants. La part des cyclistes étrangers atteint 86% en Franche-Comté, 60% sur le parcours de la Loire à Vélo ou 58% en Alsace. On retrouve là les régions traversées par les axes identifiés comme des itinéraires européens.

L'analyse de l'offre des tours opérateurs spécialisés dans les circuits à vélo confirme l'intérêt des étrangers pour la destination France. Altermodal a interrogé une centaine d'entre eux, des Français (20% de l'échantillon) et des étrangers (80%), représentant les deux tiers des opérateurs mondiaux.

Conclusion : la France est la première destination programmée. Quatre régions viticoles arrivent en tête de l'offre : la Provence, la Vallée de la Loire, la Bourgogne, la Dordogne et le Médoc.

### Vélo + train : la bonne combinaison

Les dépenses de transport des touristes à vélo itinérants s'élèvent à 206 millions d'euros, dont 23 millions d'euros de billets de train achetés sur le sol français.

La part modale du train dans les déplacements liés aux séjours itinérants est de 40% : c'est trois fois plus que la moyenne des touristes, une performance liée notamment aux choix modaux des cyclistes allemands, qui privilégient le rail.

## Schéma national des véloroutes et voies vertes 2009



### Itinéraires identifiés du schéma national des véloroutes et des voies vertes

- 1 Véloroute de la côte Atlantique
- 3 Véloroute des Pèlerins
- 4 Véloroute Roscoff - Kiev
- 5 Véloroute Francigena
- 6 Véloroute de l'Atlantique à la Mer Noire
- 8 Véloroute Méditerranéenne
  
- 21 Véloroute Londres Paris
- 41 Véloroute du Rhin
- 42 Véloroute Paris Prague
- 50 Véloroute du Tour de Bourgogne
- 61 Véloroute du Léman à la Mer
- 81 Véloroute des Deux-Mers

Source : ADC - MN3V - AF3V avril 2009

*Avertissement : cette carte des projets d'itinéraires nationaux est susceptible d'être modifiée suite à la consultation de la politique nationale vélo prévue de mai à juillet 2009.*

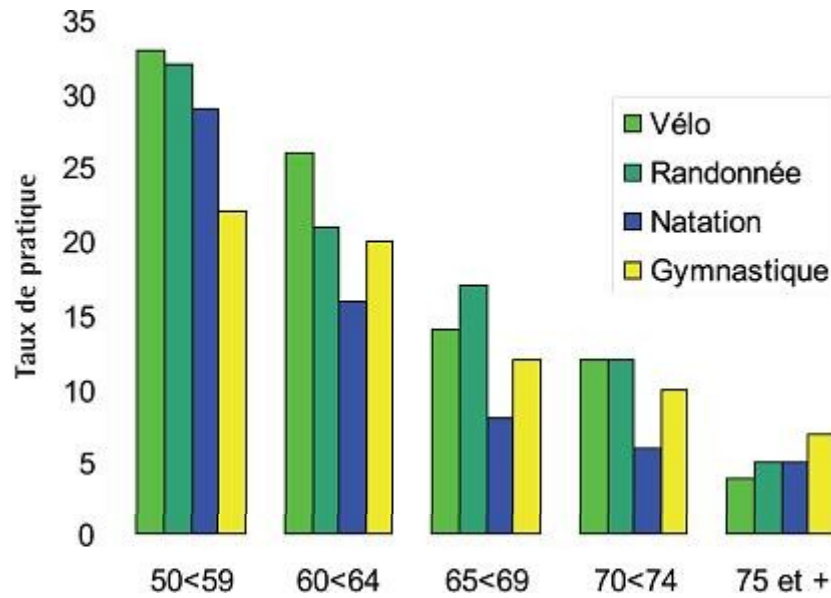
## Voies vertes : des balades à la portée de tous

76% des cyclistes circulant sur les véloroutes et voies vertes sont des excursionnistes, d'après les enquêtes sur site d'Altermodal. Ces derniers sont proportionnellement plus nombreux à proximité des zones urbaines comme Chambéry, Annecy ou Toulon.

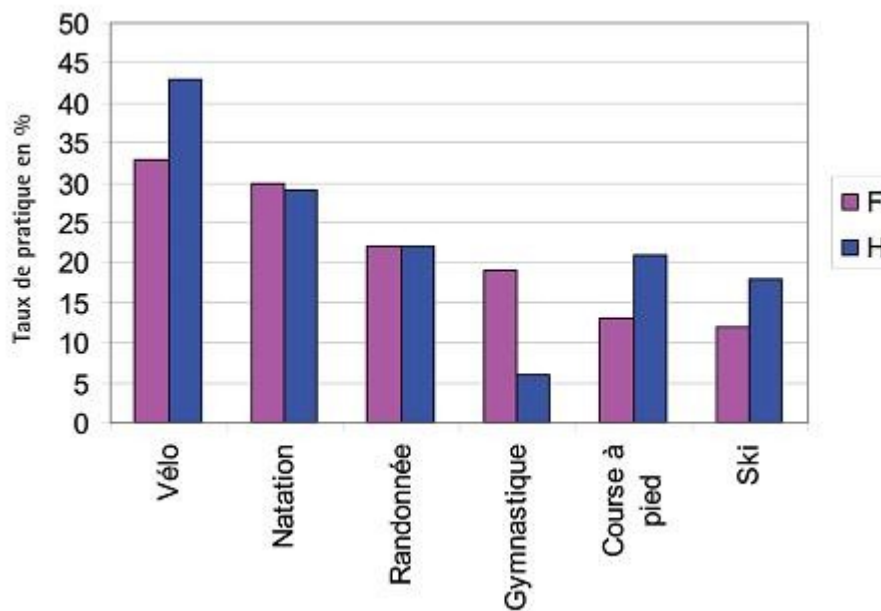
Les excursionnistes dépensent s'ils trouvent à proximité immédiate de leur itinéraire une offre de restauration ou de loisirs.

La pratique du vélo de loisirs est plus féminine que les autres pratiques cyclistes. Elle touche en outre des publics larges, y compris des personnes âgées non sportives. Le vélo a alors un impact important en termes de santé.

## Levélo : activité physique n° 1 des seniors et des femmes



Source : la pratique des activités physiques et sportives en France 2003 (Ministère de la Jeunesse et des Sports/Insep)



# Les pratiques sportives : vélo sur route et VTT

## La pratique sportive sur route

Les cyclistes sportifs peuvent être estimés à 2 millions de pratiquants. Les licenciés en clubs représentent environ 500 000 personnes.

La pratique sportive se définit par l'appartenance à un club, la pratique de la compétition, la possession d'un vélo de course ou encore l'importance des distances parcourues et des vitesses moyennes.

Le profil des cyclistes sportifs :

- ▶ Assez âgé, avec une surreprésentation des 50-65 ans.
- ▶ Masculin aux deux tiers.
- ▶ 34% des cyclistes déclarant un motif sportif font plus de 5 000 km par an, et 45% plus de 1 000 km. 93% des licenciés font plus de 1.000 km par an.
- ▶ La distance moyenne parcourue par sortie est de 68 km pour les licenciés, contre 35 km pour les non-licenciés.

## Le Tour de France : 272 M€ de retombées économiques

Le Tour de France reste un des principaux rendez-vous sportifs mondiaux. Organisé par Amaury Organisation (ASO), il génère un chiffre d'affaires de 272 M€ dont 100 M€ de budget direct et près de 80 M€ de retombées économiques pour les collectivités traversées. Les emplois induits peuvent être estimés à 2 700 personnes.

L'hexagone accueille 12 000 épreuves sportives diverses : 150 « cycloportives » rassemblant près de 130 000 participants dont la célèbre Ardéchoise, 3 500 manifestations de cyclotourisme dont la Semaine fédérale générant près de 100 000 nuitées et des événements mondiaux dans le domaine du VTT comme le Roc d'Azur. Les manifestations organisées par la FFCT génèrent plus de 13 M€ de retombées économiques en organisation, restauration et hébergement. Le budget d'organisation des épreuves de la FFC tourne autour de 12 M€.

# Le vélo tout terrain (VTT)

Né à la fin des années 70 aux Etats-Unis sous le terme de Mountain Bike, le phénomène VTT a touché la France dans les années 80. Passe-partout, ludique et en pleine nature, il a totalement renouvelé la pratique et l'image du vélo. Son apparition a redistribué les cartes de l'industrie et de la distribution du cycle.

Le VTT recouvre aujourd'hui des pratiques très différentes, dont le périmètre est difficile à délimiter en raison de la confusion entre l'engin VTT et la pratique effectivement « tout terrain » hors routes. Cette pratique, sportive et ludique, le plus souvent en montagne, offre une multiplicité de disciplines liées à l'évolution du matériel : cross country (itinéraires de randonnées), descente (sites VTT), enduro (techniques de cross), freeride (hors des parcours balisés), slopestyle (figures acrobatiques).

- ▶ Selon l'observatoire FPS IPSOS 2007, 6,5 millions de Français de 4 à 65 ans pratiquent le VTT. Leur profil est masculin pour les deux tiers et jeune (32 ans de moyenne d'âge). La pratique en club est faible, mais les effectifs licenciés augmentent et la France a obtenu d'excellents résultats dans ces disciplines lors de compétitions internationales.
- ▶ Le VTT est le type de vélo le plus vendu en France : 1,7 millions d'unités en 2007, soit près de la moitié du marché en volume. Le parc peut être estimé à 14 millions de vélos en activité.
- ▶ Le VTT a un impact sur le tourisme : il ouvre la montagne été sur des clientèles plus jeunes et offre une possibilité de diversification des activités, tout en optimisant l'utilisation des remontées mécaniques.

## Des formations centrées sur les pratiques sportives

L'encadrement et l'animation emploient 575 équivalents temps plein pour un chiffre d'affaires d'environ 11,8 M€ et un total de 1 300 moniteurs diplômés. L'activité est axée sur l'encadrement sportif du VTT, du BMX et de la pratique de compétition sur route ou piste.

# Le paradoxe français du marché du cycle

## Le marché du vélo en 2008 :

- ▶ Ventes de vélos : 897 millions d'€ (+1%)
- ▶ Ventes de périphériques : 535 millions d'€ (-3,2%)

Ce segment regroupe les composants, les accessoires, l'équipement de la personne et les cadres.

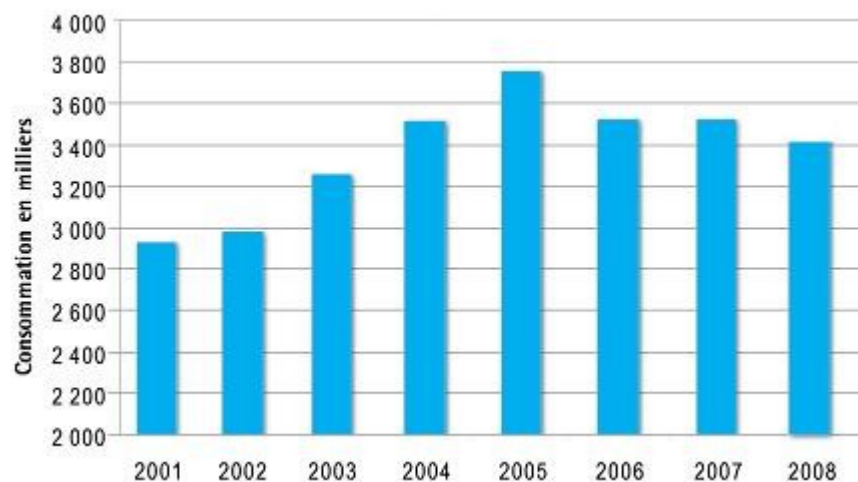
Source : Conseil national des professionnels du cycle (CNPC)

## Le marché français du cycle est dans une situation paradoxale :

- ▶ Les Français ont une consommation élevée de vélos, malgré une pratique faible. Il s'est vendu 3,4 millions de vélos en 2008, soit 5,4 vélos pour 100 habitants, ce qui place la France parmi les quatre premiers consommateurs mondiaux.
- ▶ Le prix de vente moyen reste faible, bien qu'en hausse régulière depuis 5 ans (262€ en 2008). Mais le prix kilométrique moyen est élevé, en raison d'une durée de vie très limitée des vélos et de distances parcourues faibles.

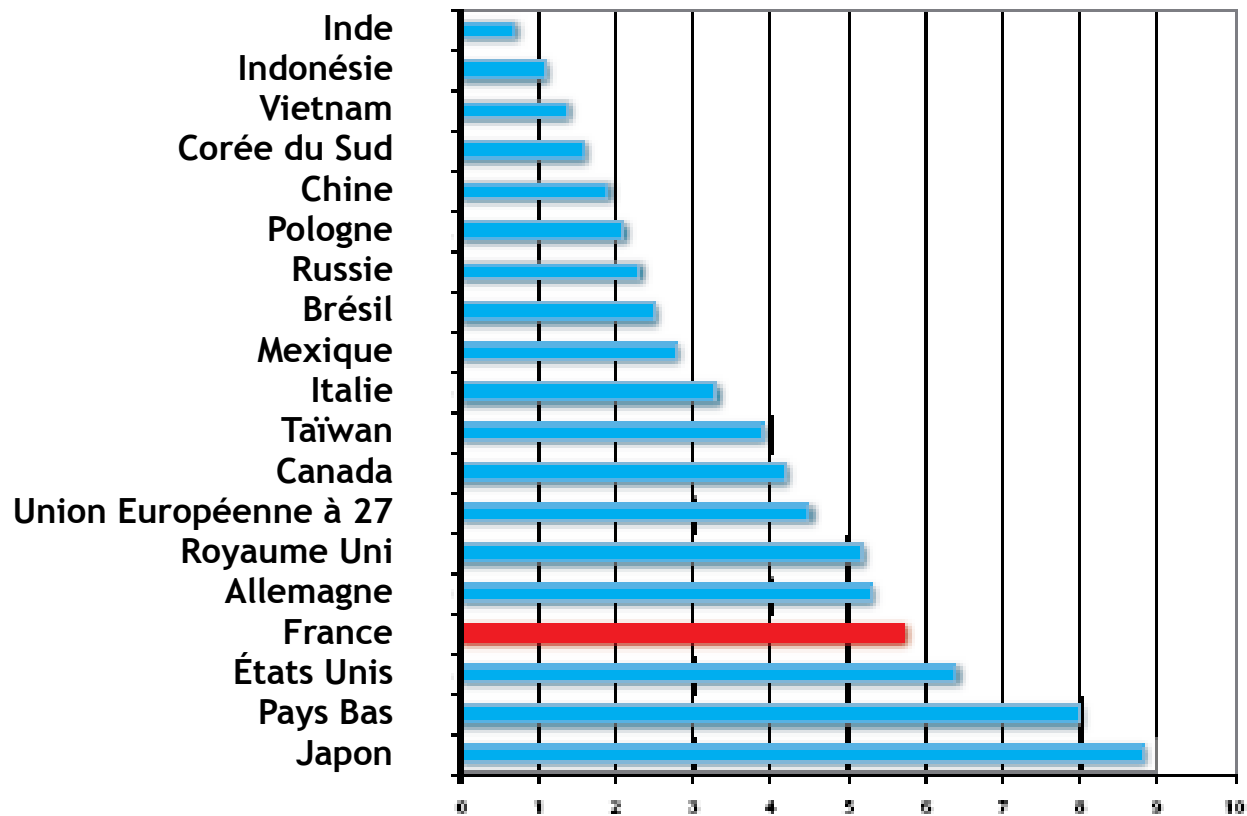
## ■ Autour de 3,5 millions de vélos vendus chaque année

### Nombre de cycles vendus par an en milliers



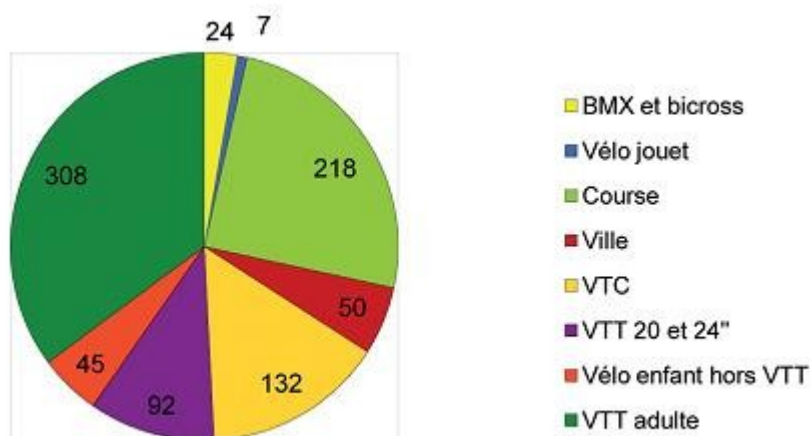
## Consommation de vélos par an et par habitant en 2007

Vélos vendus en 2007 pour 100 habitants

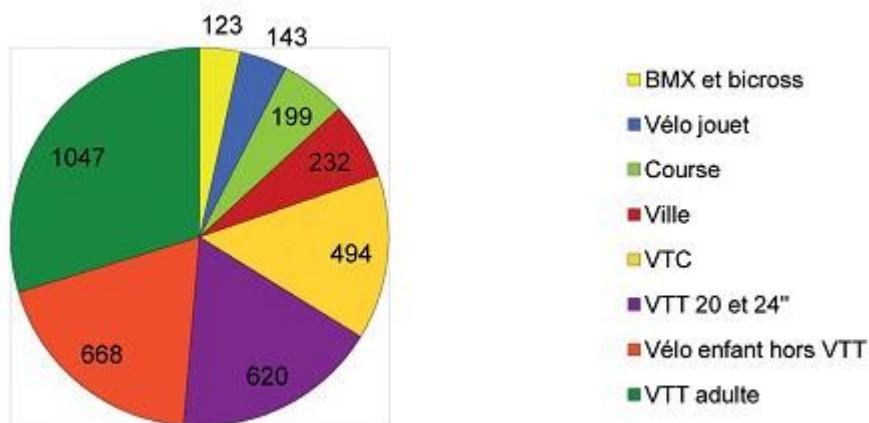


Le VTT (enfant et adulte) est majoritaire sur le marché français, et le poids des vélos pour enfants reste très élevé. Les vélos de ville, malgré une forte progression, occupent un créneau étroit (22,5% des ventes en 2008). Le vélo à assistance électrique progresse avec 15 700 unités vendues en 2008 (+ 50%).

**Segmentation du marché du vélo en France (en millions d'Euros)**



**Segmentation du marché du vélo en France en milliers de vélos vendus**



Aux Pays-Bas, le vélo de ville domine le marché (60% des ventes) ; il occupe aussi une bonne place en Allemagne et en Suisse (respectivement 25 et 21% des ventes).

Le vélo de trekking est une spécificité de l'Allemagne et de l'Autriche (respectivement 32 et 31% de part de marché) : c'est un vélo de bon niveau et bien équipé, destiné autant à la ville qu'à la randonnée.



Il y a une relation très forte entre les prix moyens, les familles de produits et les types de réseau. En France (4 000 points de vente actuellement), la distribution était dominée jusqu'aux années 90 par un réseau de détaillants spécialisés indépendants vendeurs-réparateurs, souvent sous l'enseigne de grandes marques (Peugeot, Mercier, Gitane). La situation a changé avec l'apparition du VTT et l'arrivée des grandes surfaces alimentaires sur le marché.

Aujourd'hui, les grandes surfaces alimentaires voient leur place se réduire, mais restent présentes dans le vélo jouet et enfant. Les grandes surfaces multisports, à l'inverse, accroissent leur domination. A l'étranger, la part des distributeurs spécialisés domine, là où la pratique du vélo est forte.

## L'industrie française du cycle

### L'industrie du cycle en chiffres

- ▶ Plus de 100 millions de vélos produits dans le monde chaque année, dont une grande partie pour les marchés asiatiques.
- ▶ Le marché « occidental » : un peu plus de 20 millions d'unités et 8 Md€ de chiffre d'affaires en 2007.
- ▶ L'industrie française : 2 200 personnes pour un chiffre d'affaires de 345 M€, dont 250 M€ pour le leader Décathlon. Les indicateurs économiques se sont tous dégradés depuis 2002. Elle exporte en valeur autant qu'elle importe. La France produit à peine 36% des vélos vendus sur son territoire (50% pour l'Europe entière).

La France compte des entreprises connues mondialement dans les pièces détachées de vélos de sport haut de gamme et l'assemblage de vélos de bon niveau de gamme. Sans oublier le distributeur multisports Décathlon, qui s'est lancé avec succès dans une politique de conception-fabrication de ses propres produits. Le groupe lillois assemble plus d'un vélo sur deux vendu en France ; les deux tiers des ventes de vélos en Grandes Surfaces Multisports sont réalisés dans ses 210 magasins.

Leader mondial il y a plus de 20 ans, l'industrie française n'a cependant pas su prendre le tournant du VTT des années 84-85. Cette pratique a pourtant révolutionné le marché des composants et stimulé la recherche sur les produits.

Dans les années 90, elle a subi de plein fouet la mondialisation et l'arrivée de vélos à bas coûts vendus en grandes surfaces. Tour à tour, les trois grands noms français (Mercier, Peugeot, Gitane) ont connu des difficultés.

Les Pays-Bas et l'Allemagne, au contraire, ont su maintenir une industrie locale grâce au vélo de ville d'un niveau de gamme nettement plus élevé, moins concerné par la concurrence. L'Italie conserve une industrie haut de gamme grâce à la course.

# Le vélo et la santé

En France, plus de la moitié des hommes et des deux tiers des femmes ont un niveau d'activité physique considéré comme bas, favorisant l'apparition de certaines pathologies chroniques. Il est possible d'inverser la tendance grâce à un niveau d'activité physique relativement faible : il suffit de 30 minutes par jour ou trois heures par semaine d'activité physique.

La pratique du vélo est idéale pour atteindre cet objectif, équivalent à deux déplacements actifs de 15 minutes chaque jour. En effet, le vélo permet une dépense énergétique significative (5 calories par minute en moyenne) et s'intègre facilement dans la vie de tous les jours. Il est adapté aux personnes en surpoids. Enfin, son potentiel est beaucoup plus large que celui de la marche à pied.

L'OMS a engagé de 2005 à 2008 une vaste étude de modélisation des effets du vélo sur la santé. Ses conclusions : à conditions de vie égales, un adulte de 20 à 60 ans qui pratique le vélo trois heures par semaine pour les déplacements domicile-travail a un risque de mortalité réduit d'un tiers par rapport à une personne ne pratiquant pas le vélo.

Les bénéfices santé d'une activité physique régulière sont avérés sur un très grand nombre de pathologies : maladies cardio-vasculaires, accident vasculaire cérébral, cancers, diabète de type II, obésité.

## 5,6 milliards d'économie de dépenses de santé par an

L'impact annuel du vélo sur la santé en France peut être chiffré à 5,6 milliards d'€, soit 1,21 € par kilomètre parcouru et 4,84 € par déplacement urbain de 4 km. Ces chiffres sont calculés selon les méthodes recommandées par l'OMS - déjà largement utilisées par l'Europe pour chiffrer le « coût social » de l'insécurité routière- et sur la base de 4,4 milliards de km parcourus à vélo chaque année.

## Le modèle de l'OMS

Il s'appuie sur l'étude du Copenhagen Center for Prospective Population Studies, considérée comme la plus solide. Cet institut a suivi pendant 14 ans une population de 30 000 hommes et femmes âgés de 20 à 93 ans et résidant dans le centre de la ville, cyclistes et non cyclistes. Leurs conditions de vie et indicateurs de santé ont fait l'objet d'un suivi régulier. Une fois corrigés des autres facteurs de risque et de la pratique d'autres activités physiques, les résultats ont montré un risque de mortalité largement supérieur parmi les non cyclistes. D'autres études, notamment en Chine, ont confirmé ces résultats.



## Vélo de ville, vélo de route : des scénarios d'accidents différents

Les cyclistes ont été impliqués dans 5 200 accidents en 2008, soit un peu plus de 4,5% des accidents recensés par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR). 147 personnes ont été tuées, soit 3% des accidents mortels.

Le coût de l'insécurité est de 318 M€ soit 1,2% du coût total de l'insécurité routière en France.

Les scénarios d'accidents diffèrent selon les pratiques :

- ▶ Les accidents graves et mortels (75% des coûts de l'insécurité) sont très concentrés en rase campagne et touchent principalement des pratiquants sportifs de 40-65 ans.
- ▶ Les accidents de cyclistes chutant seuls, généralement de faible gravité, touchent principalement des enfants et représentent plus des trois quarts des accidents.
- ▶ Les accidents de cyclistes en ville restent le plus souvent d'un niveau de gravité modéré, sauf les accidents avec un poids lourds ou un bus tournant à droite. La grande majorité se déroule en intersection.

Une hausse importante de la pratique permet de diminuer fortement le risque au km. C'est l'effet de "masse critique", établi par diverses études et vérifié dans les villes où la pratique a fortement augmenté. Le vélo contribue par ailleurs à une pacification du trafic conduisant à une diminution générale des accidents tous modes.

# La pratique du vélo et l'environnement

Plusieurs études convergentes, comme celles d'Airparif, montrent que le cycliste est moins exposé à la pollution, notamment au benzène et au monoxyde de carbone, que l'automobiliste confiné dans son habitacle.

- ▶ Le cycliste est moins exposé à la pollution que l'automobiliste.
- ▶ Le vélo limite la pollution atmosphérique, l'effet de serre, le bruit.

Selon le rapport de la Commission des comptes de l'économie de l'environnement en 2006, les voitures particulières sont responsables de 81% des émissions de monoxyde de carbone dues au transport, 49% des émissions de dioxyde de soufre, et d'une part importante des émissions d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils. Leur impact sur la pollution se chiffre à 3,83 Md€<sup>(2)</sup>.

L'économie d'impact de la pratique du vélo sur la pollution atmosphérique peut ainsi être chiffrée à 42 M€ annuels pour 4,4 Md de km parcourus. Un raisonnement similaire permet de chiffrer à 24 M€ l'économie d'impact du vélo sur le changement climatique et l'effet de serre.

L'économie sur la pollution sonore se monte enfin à 2 M€.

- ▶ La pratique du vélo limite la consommation d'espace urbain.

La pratique du vélo limite les besoins en espaces de stationnement et contribue à baisser les coûts de congestion. Ces impacts, concentrés sur le milieu urbain, sont potentiellement considérables : le chercheur Frédéric Héran (Ifresi – CNRS) retient un ratio de 1 à 4,5 de consommation d'espace entre vélo et voiture.

Mais ces impacts sont difficiles à évaluer dans la mesure où les variables à prendre en compte sont très nombreuses.

---

<sup>2</sup> Cf rapport Boiteux de 2001 pour le Commissariat général au Plan : *Choix des investissements et coût des nuisances* .

# Les politiques publiques en faveur du vélo

## Les aménagements cyclables en milieu urbain

On peut estimer autour de 14 000 km le linéaire de voirie urbaine aménagée pour les cyclistes, soit 0,29 m par habitant.

Toujours selon des estimations, les collectivités locales y consacrent aujourd'hui 1,8 euros par an par habitant, soit un investissement cumulé de 108 M€ annuels.

Ces chiffres ont été extrapolés des résultats de l'enquête sur les politiques cyclables et piétonnières des villes françaises, menée en 2007 par le Club des villes cyclables et la Fubicy. Cette enquête supervisée par Frédéric Héran, chercheur à l'Ifresi-CNRS, avec l'appui du Certu pour la méthodologie, constitue la principale source d'information dans ce domaine.

Le coût de fonctionnement des services représente environ 10% du budget total soit un montant cumulé de 10 M€.

### ■ Une bande cyclable

Une voie réservée à l'usage des vélos, aménagée généralement à droite de la chaussée générale et délimitée par une ligne de peinture discontinue.

### ■ Une piste cyclable

Une chaussée exclusivement réservée à l'usage des vélos, isolée du trafic général par un séparateur continu non franchissable (boudin en ciment, ligne de stationnement intercalée...). La piste peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle. Elle peut être aménagée sur le trottoir si l'espace est suffisant.

### ■ Un double sens cyclable (ou contresens cyclable)

Une voie dont un sens est réservé à l'usage des cyclistes.

### ■ Couloir de bus autorisé aux vélos

Lorsque le trafic est important, le Certu recommande une largeur minimum de 4,30 m pour faciliter la cohabitation.

# Les aménagements cyclables hors milieu urbain

En 1998, l'adoption du schéma directeur national des véloroutes et voies vertes a donné un coup d'accélérateur à la réalisation d'aménagements en milieu non urbain. Environ 150 M€ par an ont été investis, soit 2,4 €/habitant par an.

Le réseau comprend :

- ▶ 8 000 km de véloroutes et voies vertes, aménagés au cours des 10 dernières années, en site propre à 75%. Sur ce total, 7 500 km sont inscrits dans un schéma national ou régional.

*Sources : Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V), base de données de l'Association des véloroutes et voies vertes (AF3V).*

- ▶ 10 000 km de bandes cyclables et 5 500 km de pistes cyclables sur la voirie départementale, dont une partie est ancienne.

## ■ Une voie verte

Un aménagement indépendant du réseau routier, réservé à l'usage exclusif des circulations non motorisées : piétons, cyclistes, rollers... Les supports sont multiples : voies ferrées déclassées, chemins de service le long des canaux, voies forestières, voies reconverties du patrimoine communal, voies nouvelles, etc...

## ■ Une véloroute

Un itinéraire balisé, sécurisé et continu sur une moyenne ou longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen. Les supports sont multiples : routes à faible trafic, voies vertes, pistes cyclables, etc...

Les conseils généraux sont les principaux financeurs de ces aménagements, avec un budget annuel cumulé de 115 M€, devant les conseils régionaux (autour de 50 M€ par an), l'Etat et la Communauté Européenne (moins de 5 M€ ensemble sur les années passées).

### 6 millions annuels pour les sites de VTT

Les collectivités locales ont investi au cours des années passées de l'ordre de 6 M€ pour aménager des sites : sites labellisés par la FFC et la FFCT (200 centres), répondant à un cahier des charges précis (services, itinéraires classés en quatre niveaux...) ; « bike parks » dans une trentaine de stations de ski ; grandes traversées (5 labellisées par la FFCT) et plans départementaux d'itinéraires de promenade et de randonnées.

### 225 millions d'€ pour le BTP

Les aménagements cyclables, en milieu urbain ou non, représentent un marché annuel d'environ 225 M€ partagé entre les entreprises de travaux publics, les bureaux d'études de maîtrise d'œuvre (10%) et de planification (1%), soit un effectif de 2 350 personnes. Le marché du mobilier de stationnement des vélos se situe autour de 8,5 M€ annuels et le parc installé à 300 000 unités. Le besoin réel serait au moins dix fois plus élevé.

La signalisation des aménagements s'est mieux développée sur les itinéraires touristiques qu'en milieu urbain. L'investissement peut être chiffré à 6,4 M€ par an, plus 1 M€ de maintenance.

## Stationnement en gare

La part moyenne d'accès des gares à vélo est actuellement de 2%, contre 1% il y a dix ans. Elle dépasse 10% dans certaines gares, et 30% aux Pays-Bas.

Les besoins de stationnement des vélos en gare, déjà importants, augmenteront avec le trafic TER, qui devrait passer de 0,7 à 2,8 millions de passagers par jour à l'horizon de 20 ans. L'accessibilité des gares ne pourra être assurée si la voiture conserve sa part modale actuelle. Or une part importante des usagers viennent de moins de 3 km. Et le potentiel de la marche à pied est limité : 80% des usagers résidant à moins de 1,5 km viennent déjà à pied.

### **Tram + vélo : Strasbourg montre la voie**

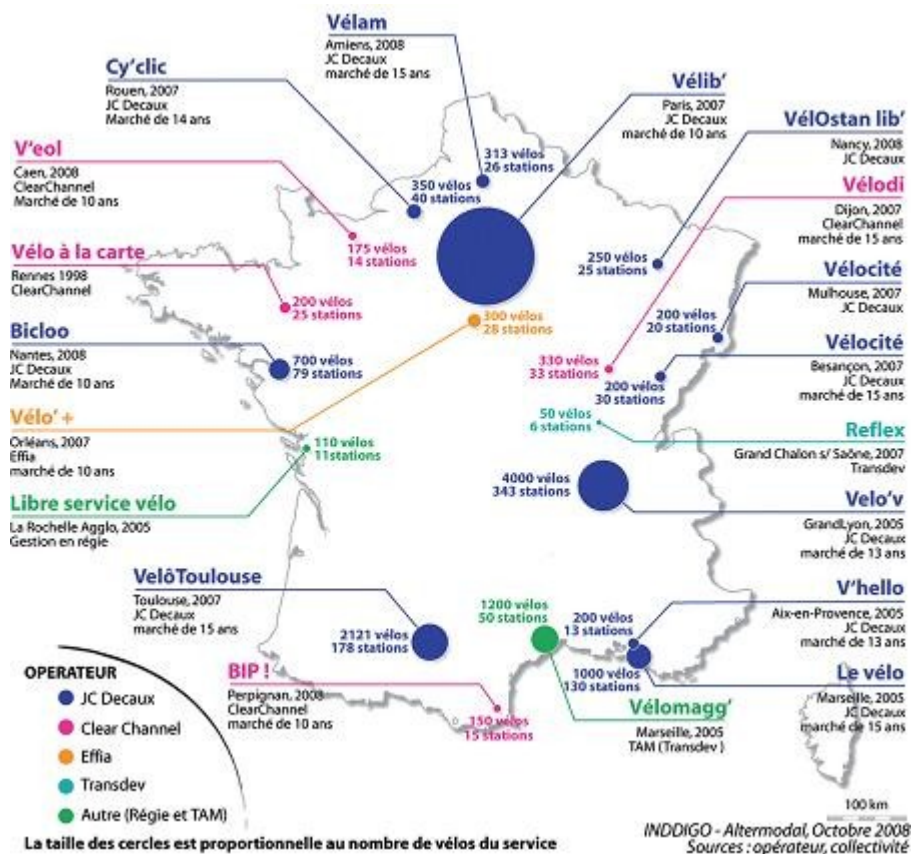
De nombreuses agglomérations implantent des arceaux à proximité des arrêts de tramway mais rares sont celles qui proposent des stationnements protégés de nuit. L'agglomération de Strasbourg travaille la question depuis quelques années ; en 2008 quinze « véloparcs » de 20 ou 40 places ont été implantés près des stations terminales.

## Vélos en libre service (VLS) et vélostations

Située à proximité immédiate d'une gare, une vélostation combine une offre de stationnement sécurisé ou surveillé et une offre de location de courte ou longue durée, ainsi que des services divers (information, réparation...), avec une présence humaine. 25 collectivités ont mis en place de telles structures, proposant 13 500 vélos en location. Ces services sont amenés à se développer dans au moins 50 agglomérations.

Les services de location et gardiennage présentent un coût public modéré (0,35 à 1,90 par déplacement), plus faible que les VLS lorsque la rotation du système est faible (moins de deux utilisations par jour), et toujours plus faible que le transport en commun. La location longue durée a un coût public particulièrement faible. Les services de location courte durée en milieu urbain ont une vocation plus loisir et peuvent concurrencer l'offre privée.

## Le marché du vélo en libre service en France



Depuis le succès de Vélo'v à Lyon en 2005, et surtout celui de Vélib' à Paris en 2007, les vélos en libre service (VLS) sont en plein essor. Ils permettent à la collectivité d'agir sur les déplacements courts à un coût inférieur à celui des transports urbains (1€ le déplacement à Paris et Lyon, 3 à 4 € ailleurs). Et ils offrent au grand public la possibilité de faire l'essai : les VLS sont de bons déclencheurs de la pratique. La performance économique de ces dispositifs est bonne au centre des très grandes villes.

Fin 2008, 80% des agglomérations de plus de 500 000 habitants ont implanté un VLS ou sont en cours d'étude, contre 50% des agglomérations de 25 000 à 500 000 habitants. A l'horizon 2010, le chiffre d'affaires du VLS devrait quasiment doubler et passer de 89 M€ pour 32 000 vélos à environ 145 M€ pour 60 000 vélos, couvrant alors un tiers de la population française. Le secteur emploie environ 600 personnes.

### Fêtes du vélo

La « fête du vélo », organisée début juin par le Comité de promotion du vélo « Tous à vélo » donne une ampleur nationale à de multiples événements locaux, pour un budget consolidé de 3M€. L'un des plus spectaculaires est la fermeture des levées de Loire sur plusieurs dizaines de kilomètres, organisée par le Conseil général du Maine-et-Loire avec plus de 40 000 participants.



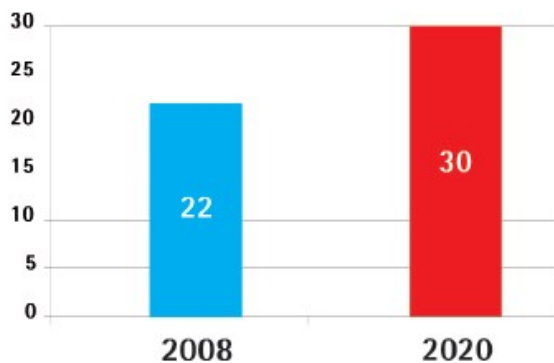
# Le vélo, un pari économique pour 2020

Trois priorités pourraient porter une politique publique ambitieuse :

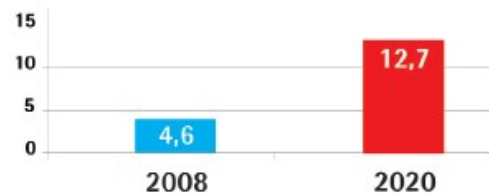
- ▶ La promotion des atouts du vélo pour la santé.
- ▶ Des aménagements pour la mobilité quotidienne.
- ▶ Le développement du tourisme à vélo.

A un horizon de 10 ans, la promotion des usages du vélo, associée à un triplement des investissements des collectivités territoriales et de l'État, permettraient de rejoindre les pays européens qui tirent déjà un bon parti de la mobilité à vélo, cela représenterait alors environ 15% des déplacements quotidiens.

## Vers une progression de la pratique du vélo



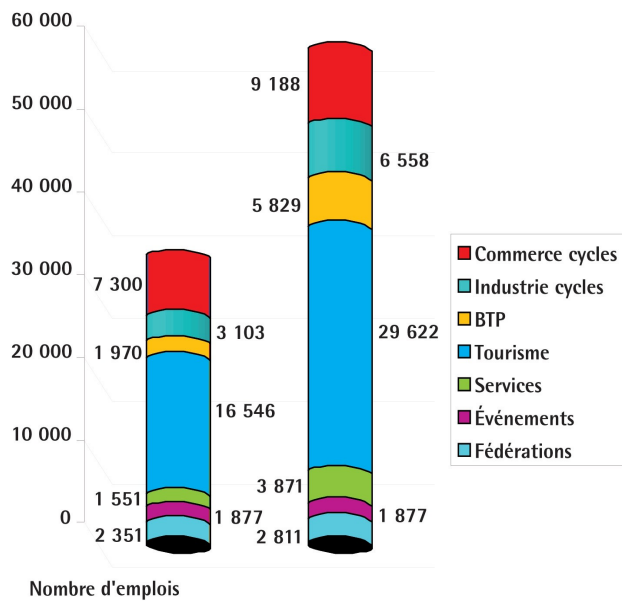
Nombre de cyclistes réguliers  
(en millions)



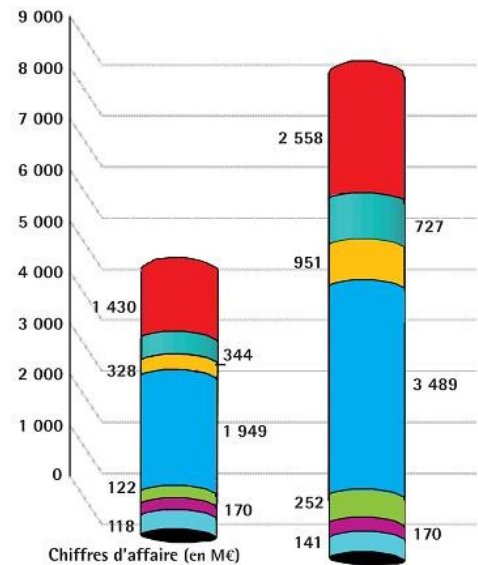
Nombre de kilomètres parcourus  
par an (en milliards)



## Vers une économie confortée dans les domaines du tourisme et autres services



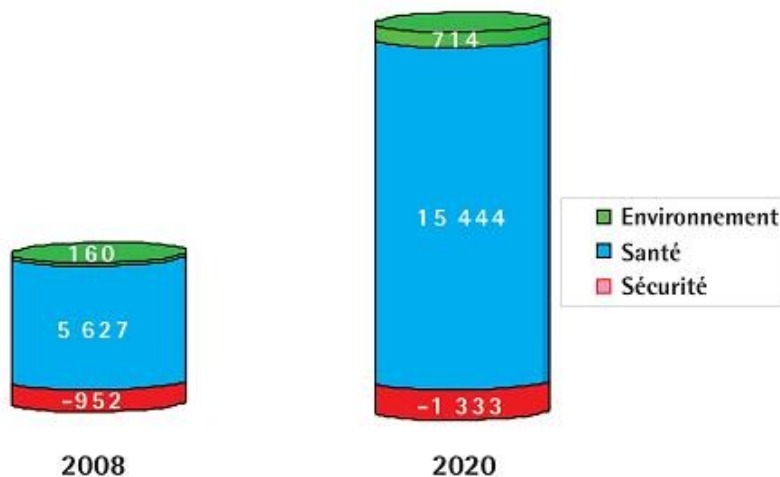
Évolution 2009 – 2020 du nombre d'emplois liés à l'économie du vélo



Évolution des secteurs de l'économie du vélo (chiffre d'affaires en M€)

Le surcroît d'emploi et d'activité engendré par une hausse de la pratique du vélo concernerait principalement les entreprises touristiques, du commerce et de la production de cycles, ainsi que de l'aménagement et des services.

## Externalités : économie engendrée par la pratique du vélo (en million d'Euros)



Le principal bénéfice économique proviendrait de l'amélioration de la santé publique.

La réduction des dépenses de santé constitue le principal gisement économique lié au développement de la pratique du vélo, elle dépasse de beaucoup les bénéfices environnementaux

## Pour un scénario de rattrapage

Comment faire mieux ? Un « scénario de rattrapage », qui mettrait la France au niveau de ses voisins allemand, suisse ou belge à l'horizon 2020, est tout à fait réaliste.

### Les objectifs :

- Atteindre une part modale du vélo de 12 à 15% des déplacements (soit une moyenne de 250 à 300 km par an et par personne).
- Multiplier par deux la pratique du vélo en séjours, et par six la pratique itinérante des Français.
- Réduire le nombre de Français qui ne font jamais de vélo.

### Les moyens :

- En ville, atteindre 60.000 km d'aménagements cyclables grâce à un effort public de 10€ par habitant et par an.
- Achever la réalisation du schéma des véloroutes et voies vertes pour mettre 80% de la population à moins de 5 km d'une voie verte, soit un effort public de 5 € par habitant et par an.
- Atteindre un taux de 10% d'accès en gare à vélo en créant chaque année 14.000 places de stationnement à proximité des gares , soit un effort public de 1,2 € par personne et par an.
- Développer des politiques incitatives et de communication dans les domaines de la santé, de l'industrie du cycle, de la fiscalité des salariés, du tourisme à vélo...

### Les retombées :

- Une montée en gamme des ventes de vélos, avec à la clé une qualification accrue des emplois dans la distribution et un doublement de la production nationale.
- Une augmentation de 27% du chiffre d'affaires du tourisme lié au vélo.
- Un triplement des impacts sur la santé, soit une économie de dépenses de 15 Md€.
- Des effets positifs considérables sur l'environnement.
- Des gains de chiffre d'affaires pour la filière BTP, les loueurs, les opérateurs de VLS, etc...

Ce report modal diminuerait la consommation de carburant dans un premier temps, avant d'affecter les dépenses d'entretien des voitures et à long terme le rythme de leur renouvellement. Pour l'Etat, les pertes de recettes fiscales ne porteraient que sur la TIPP, la TVA étant reportée sur d'autres activités.

## Qui représente les cyclistes ?

**2,8% des cyclistes sont affiliés à une fédération, soit 580 000 personnes.**

► La Fédération française de cyclisme (FFC) compte plus de 100 000 licenciés et organise plus de 12 000 épreuves par an, soit un budget compétition de 75 M€ par an (instances fédérales, régionales et équipes du Pro Team incluses), avec des aides de l'Etat de 7,8 M€.

[www.ffc.fr](http://www.ffc.fr)

► La Fédération française de cyclotourisme (FFCT) compte plus de 120 000 licenciés et organise plus de 3 500 randonnées par an. Le budget des instances fédérales et des clubs se monte à 22,5 M€, dont 2,5 M€ de participation de l'Etat.

[www.ffct.org](http://www.ffct.org)

**Le budget complémentaire des fédérations multisports dans le vélo peut être évalué à 27 M€ (fédérations et clubs).**

► Créée en 1980, la Fédération des usagers de la bicyclette (Fubicy) fait la promotion de la pratique du vélo en ville. En 2008, elle regroupait 150 associations représentant 15 000 adhérents pour un budget total du réseau de 1,5 M€ (dont 0,25 M€ pour le siège). Elle emploie 4 personnes, auxquelles s'ajoutent 35 salariés dans les associations locales.

[www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

► Créée en 1997, l'Association française des véloroutes et voies vertes (AF3V) regroupe 130 associations porteuses de projets locaux, 450 adhérents individuels et des fédérations comme la FFCT, la Fubicy ou encore la Fédération française de roller-skating (FFRS).

[www.af3v.org](http://www.af3v.org)

ATOOUT FRANCE : MDLF : Hervé Le Gac / Jean François Tripelon-Jarry / Michel Laurent / Michel Angot / Fabian Charaffi / Jérôme Berquez / Cédric Helsly / Eric Bascoul / CDT Calvados – [www.morguefile](http://www.morguefile)

### ATOOUT FRANCE

23, place de Catalogne - 75685 Paris cedex 14  
Tél : +33 (0)1 42 96 70 00 - Fax : +33 (0)1 42 96 70 11  
[www.franceguide.com](http://www.franceguide.com) | [www.odit-france.fr](http://www.odit-france.fr)

Directeur de la publication  
Christian Mantei  
Coordination éditoriale  
Bénédicte Mainbourg  
Réalisation édition  
Julien Loock