

12è journée d'études de la FUBicy - Srasbourg

Le Vélo un moteur économique

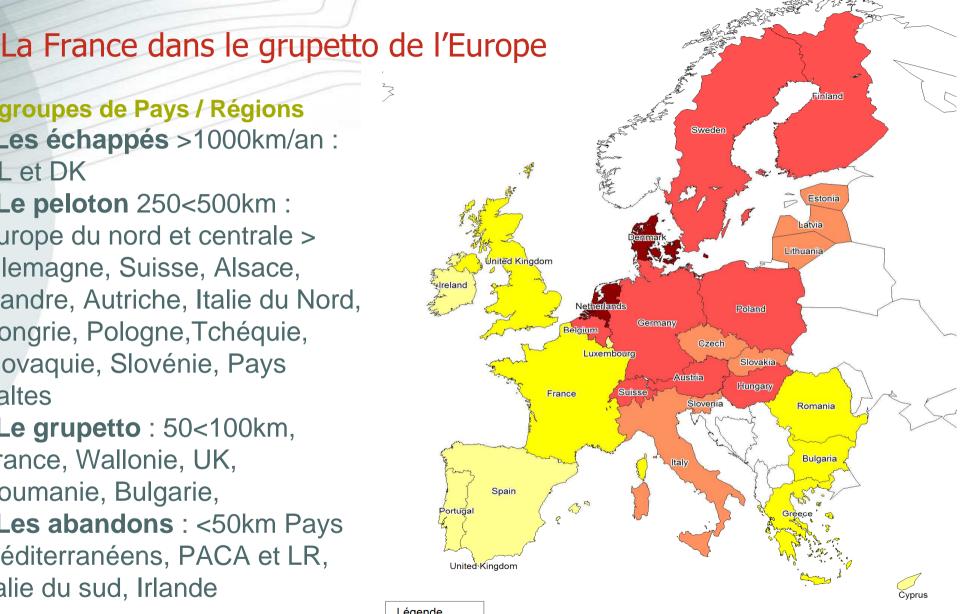
ALTERMODAL

Département Transports & Déplacements



4 groupes de Pays / Régions

- Les échappés >1000km/an : NL et DK
- Le peloton 250<500km: Europe du nord et centrale > Allemagne, Suisse, Alsace, Flandre, Autriche, Italie du Nord, Hongrie, Pologne, Tchéquie, Slovaquie, Slovénie, Pays Baltes
- Le grupetto : 50<100km, France, Wallonie, UK, Roumanie, Bulgarie,
- Les abandons : <50km Pays méditerranéens, PACA et LR, Italie du sud, Irlande



Légende < 2.5

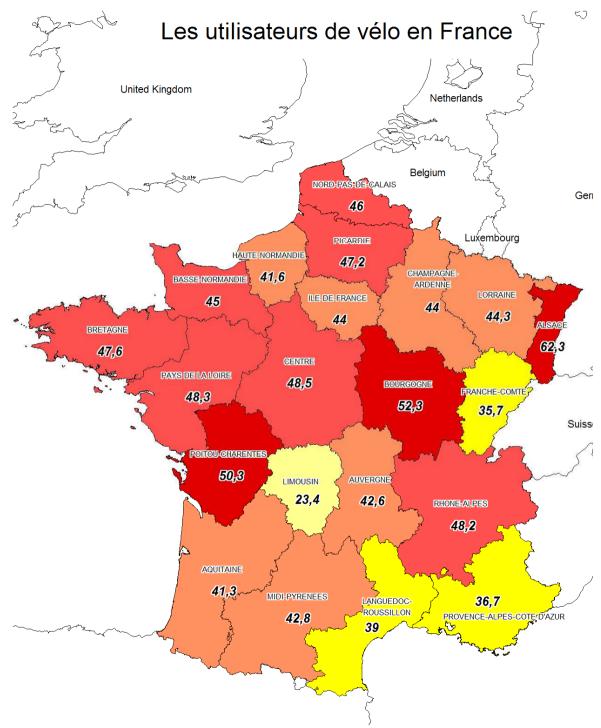
Mais des chiffres qui commencent à s'inverser... 2007 : le vélo, 1ère activité physique des français

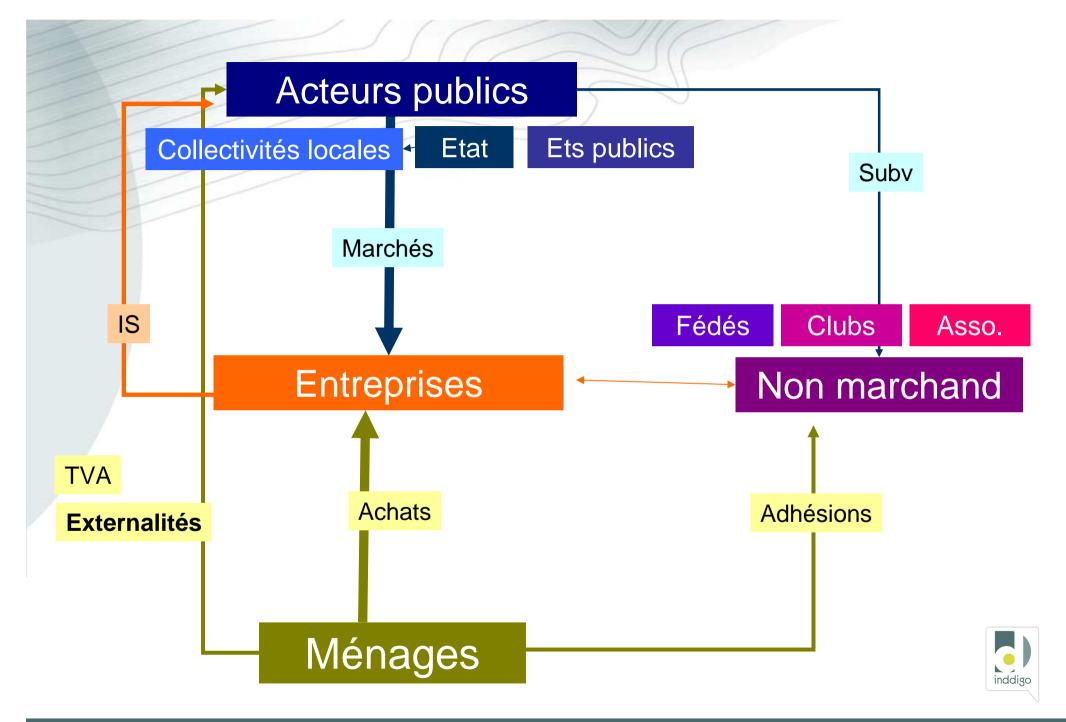
42 % de la population soit

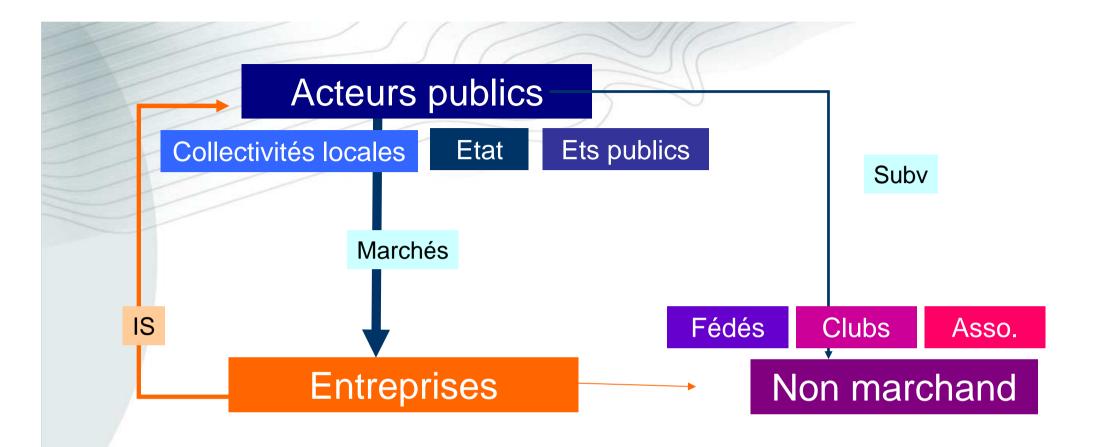
24 millions de pratiquants
dont 16.8 millions de réguliers
(au moins une fois par mois)

Usages principaux:

- Pratique loisirs et tourisme :94% des cyclistes
- Pratique utilitaire en croissance : 15% régulièrement
- Pratique sportive : 8%



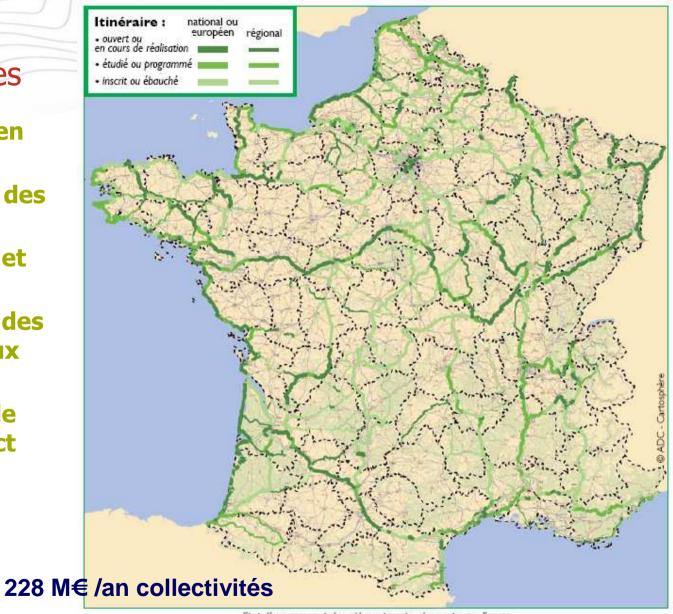






8.000 km créés dans les 10 dernières années

- Un vrai réseau national en cours de constitution
- Un effort très important des collectivités locales
- 5.000 km programmées et étudiés
- 10.000 km inscrits dans des schémas départementaux ou régionaux
- Des premiers résultats de fréquentation et d'impact économiques très encourageants
 - Pointes à 8.000 vélos/j à Annecy
 - 9.000 sur l'Ile de Ré
 - 6.000 à Chambéry



Etat d'avancement des véloroutes et voies vertes en France schémas européen, national et régionaux (extrait de l'atlas issu des données de l'ON3V - situation en septembre 2008)

Le retour du vélo en ville

- L'accélération d'un retour du vélo dans les grands centre-villes :
 - 8% de pratique dans les centres de Bordeaux, Toulouse, Montpellier
 - +22% à Toulouse entre 1990 et 2003
 - +33% à Rennes entre 2000 et 2007
 - +50% à Lille entre 1998 et 2006
 - +300% à Paris de 1991 à 2001
 - +400% à Lyon de 1995 à 2006
- Une mutation complète de l'image du vélo

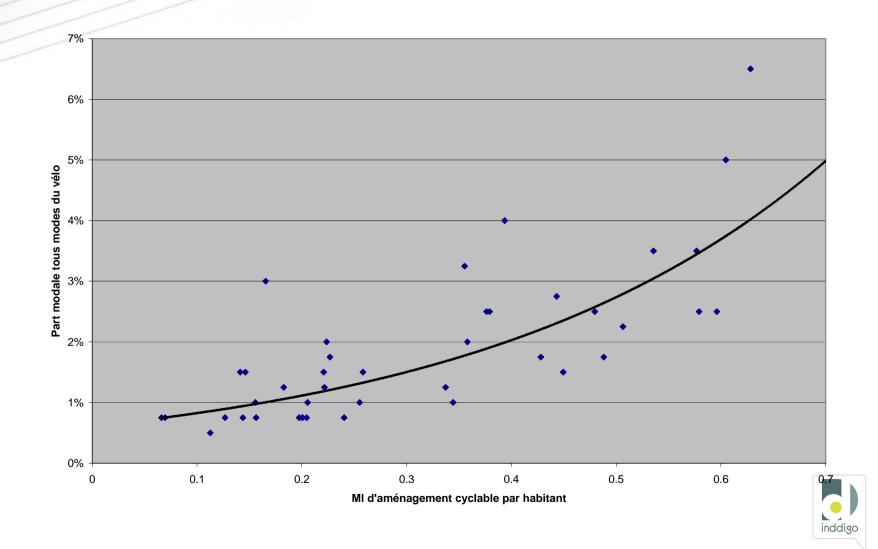
238 M€aménagement en milieu urbain





Un lien direct entre linéaire d'aménagements et pratique

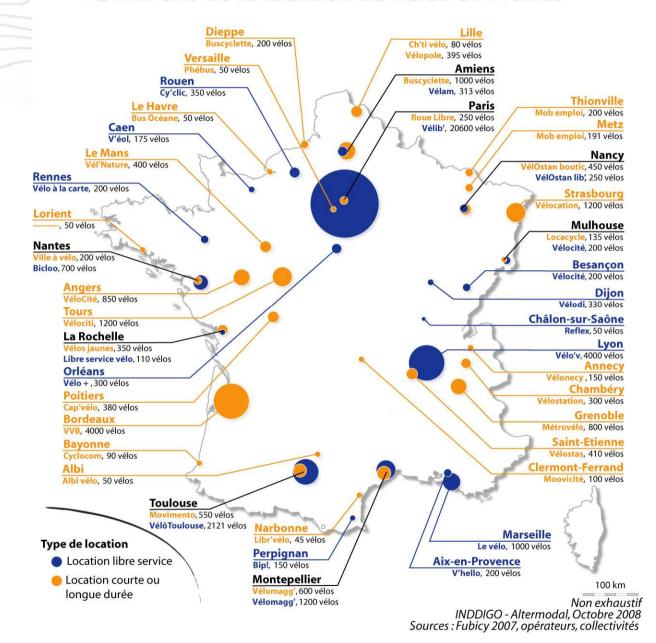
France 30 cm /hab

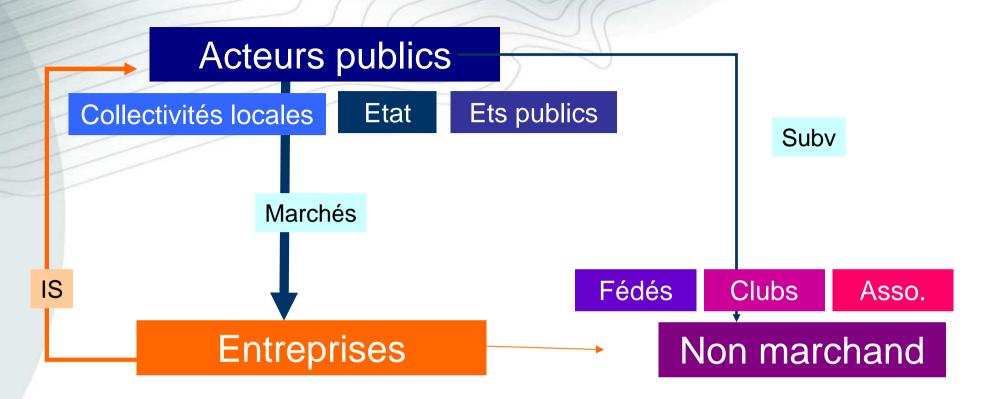


VLS et location longue durée

- 40.000 unités VLS
- 19 agglos + 21 sur
 - 25 agglos > 250.000
 - 55 agglos > 100.000
 - 50% du potentiel
- Un marché de 150 M€
- 1.200 emplois
- Potentiel en intermodalités /TER
- Un coût de 0.5 à 5
 €/déplacement VLS, <
 0.1 € en VLD

Le marché de la location de vélos en France





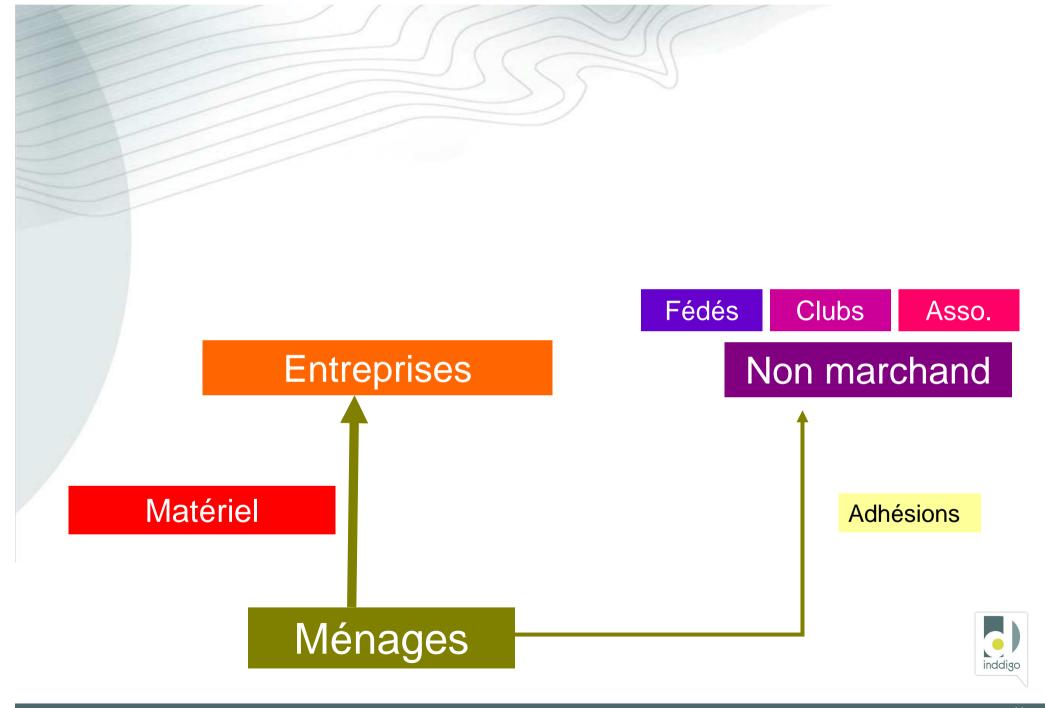
228 M€ par les Conseils généraux et régionaux 238 M€ par les agglomérations et interco 13 M€ de l'Etat

328 M€ dans le BTP, **120 M€** dans les services 3.700 emplois

128 M€ dans le secteur non marchand

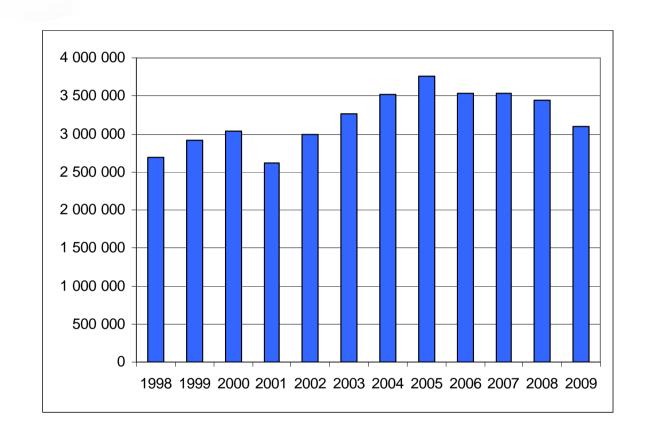
2.350 emplois



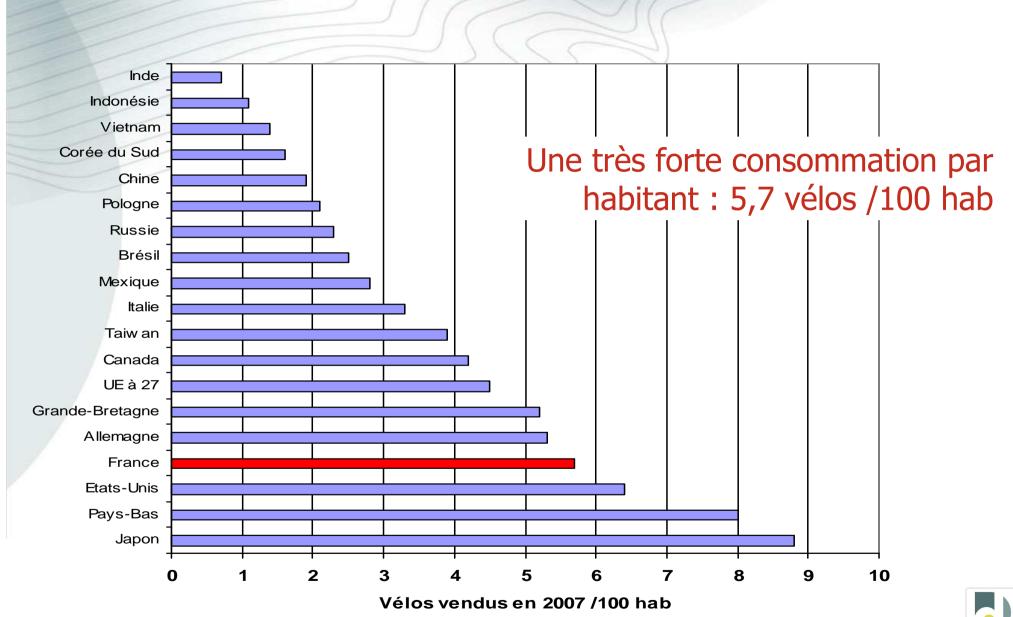


Un marché stabilisé autour de 3 M de vélos/an Un poids économique de 1.4 Md €

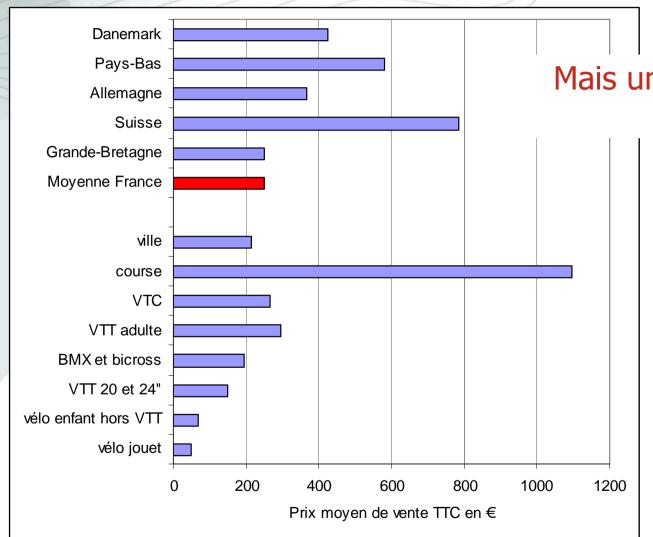
- 3.5 M de vélos en 2008 et 3.1 2009
- 876 M€ /an achat 2008
- 554 M€ /an service et pièces
- 10.400 emplois
- 344 M€ dans l'Industrie du cycles
- 3.100 emplois
- 270 M€ retombées fiscales



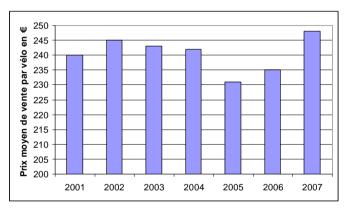






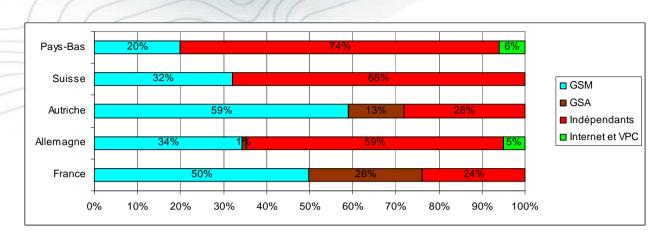


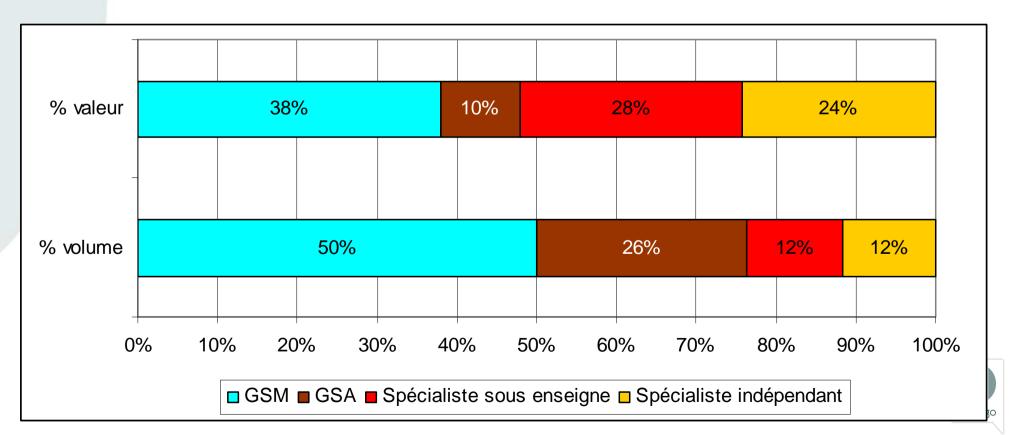
Mais un prix moyen de vente faible : 250 €

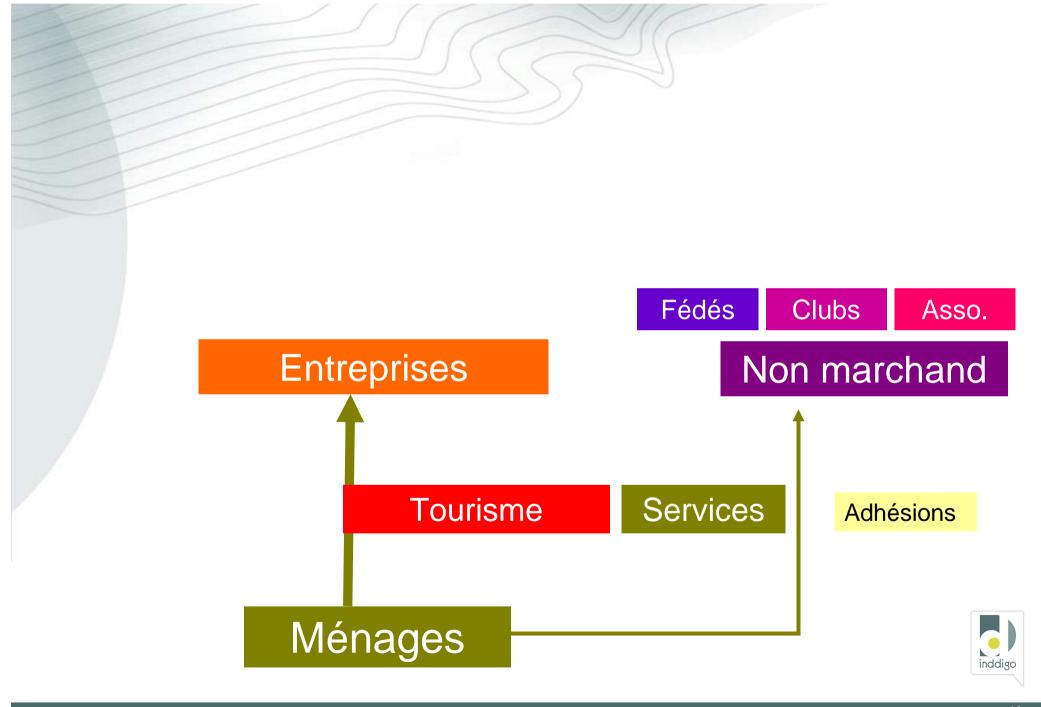




La part des GS
 Alimentaires et
 Multisports : une
 exception française
 qui tire le marché
 vers le bas

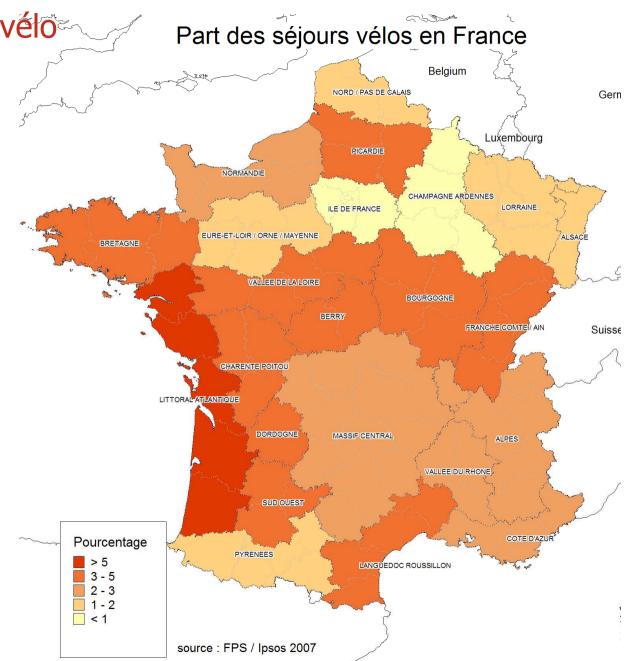




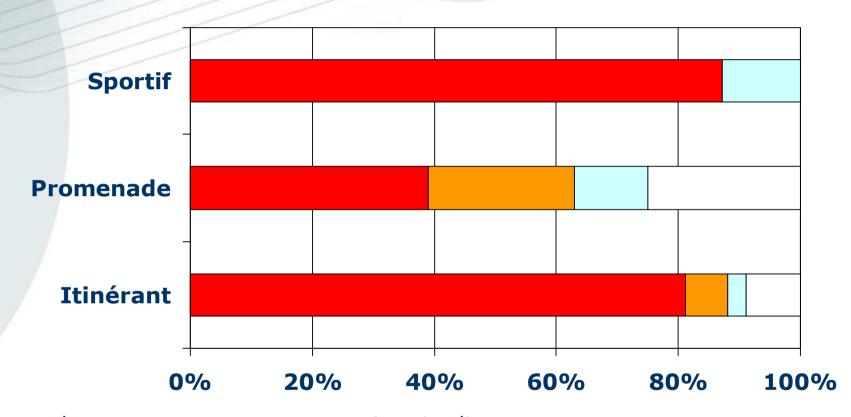


2007: 7,2 M de séjours à vélo

- 5.5 M de séjours français,1.7 M séjours étrangers
- Une dépense moyenne supérieure avec +20%
- 5.6 Md € de dépenses
- 1.9 Md € d'impact direct
- 3.5% des séjours
- 2è activité physique derrière la randonnée mais pratique utilitaire non prise en compte
- 57% des séjours sur le littoral

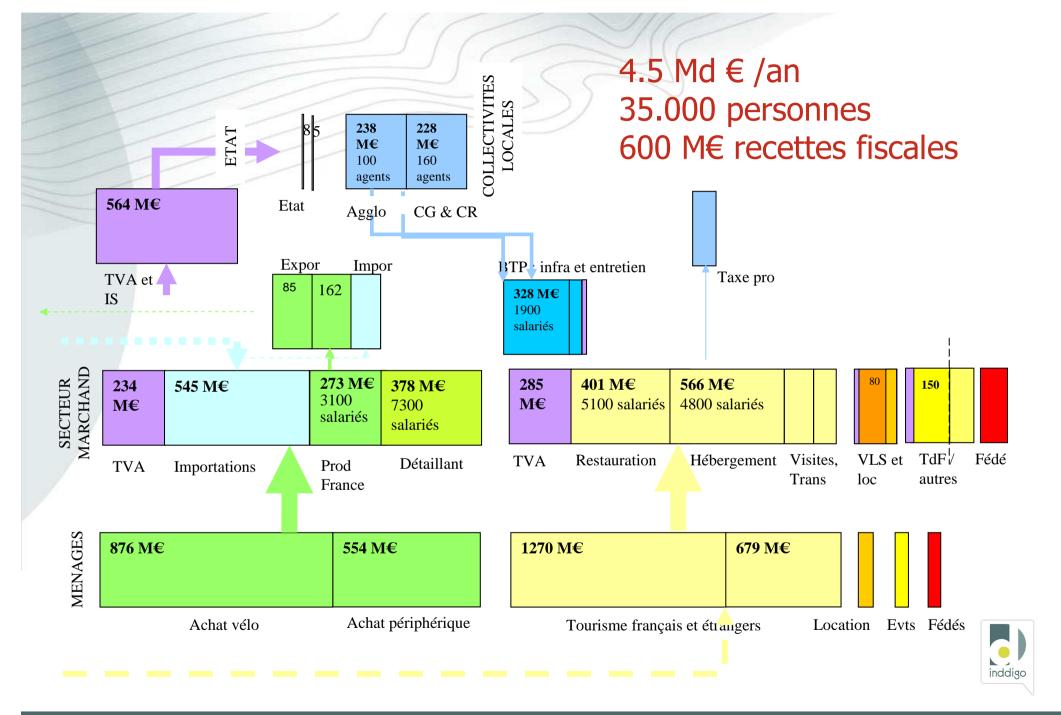


Un poids important du vélo dans le choix du séjour

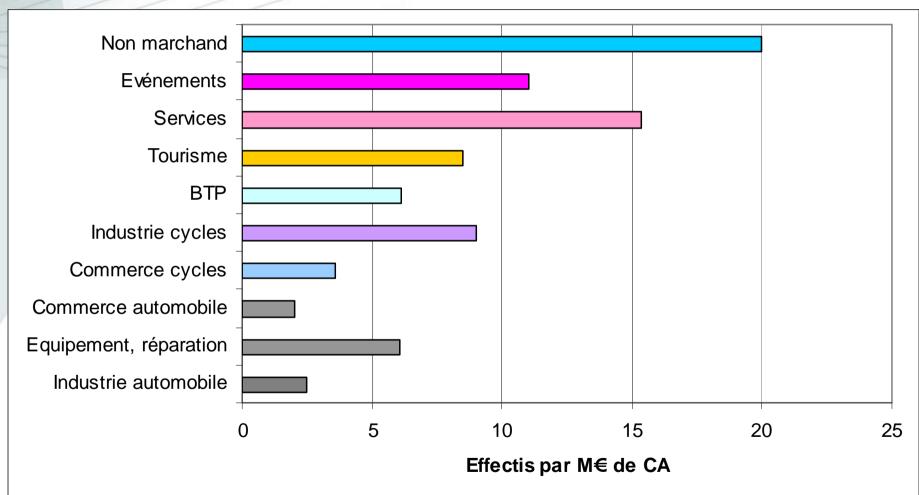


- Très important, je suis venu ici pour faire du vélo
- Assez important, les itinéraires cyclables sont un vrai plus dans le choix de cette destination
- ☐ Peu important, c'est un point positif mais de peu d'importance
- □ Non réponse





Une forte intensité en emploi





Acteurs publics

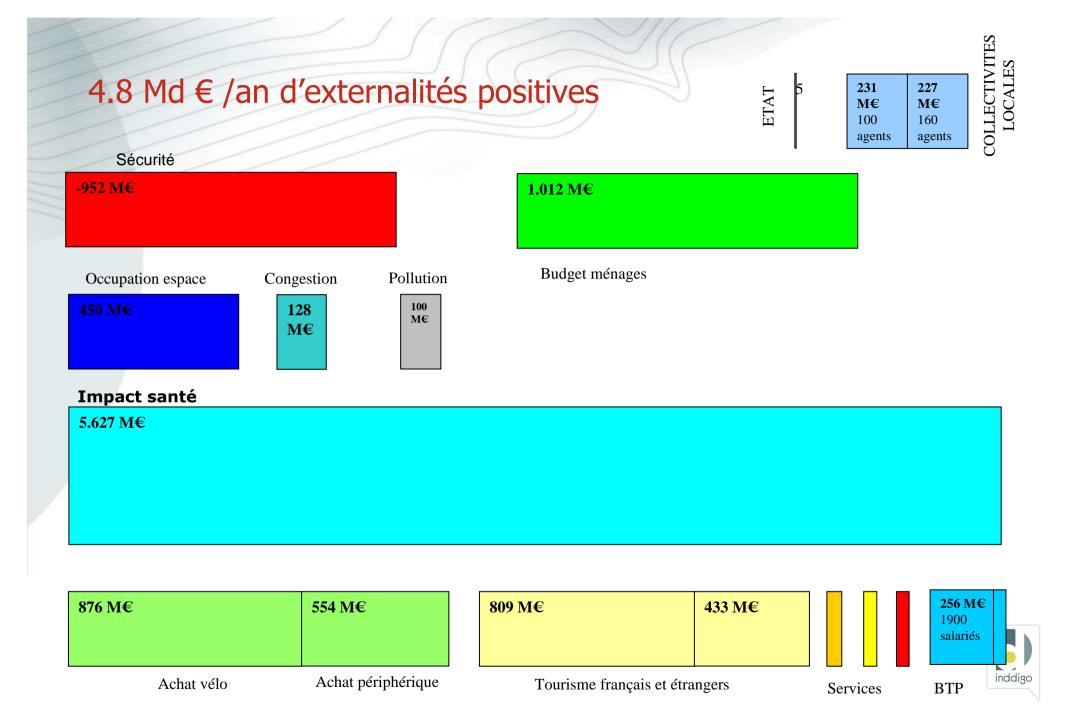
TVA

Externalités

Pollution
Occupation de l'espace
Congestion
Sécurité
Santé
Budget des ménages

Ménages





Impact santé 30mn vélo / jour

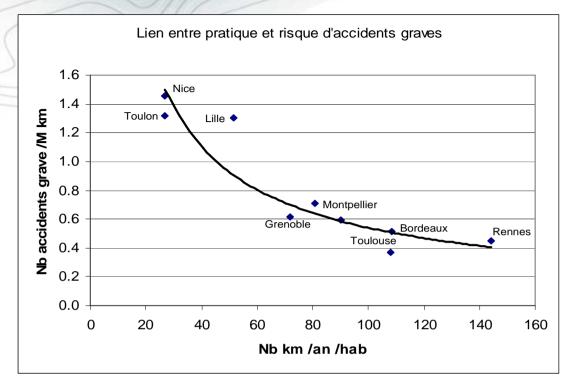
- Programme « THE PEP » de l'OMS Transport Health Environment Pan European Program (2005-2008)
- Autriche, Grande-Bretagne,
 Suisse, Pays-Bas, Suède
- 4267 études passées en revue
- Suivi de morbidité et mortalité de 30.000 personnes de 20 à 93 ans pendant 14 ans
- Echantillon de 7.000
 personnes 3h de vélo
 utilitaire/semaine
- Risque ratio de 0.72, 0.66 pour les femmes 40-70 ans

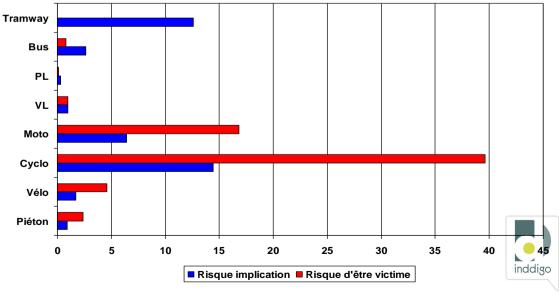
555	DK 2003	Norvège 2001	OMS 2003	Suisse 2001
Hypertensions		-30		-32
Pathologies cardio- vasculaires	-40	-50	-33	-46
Diabète de type II	->20	-50		-47
Ostéoporose	-50			-50
Cancer du sein	-50	-25	-25	-28
Cancer du colon	-50	-50	-25	-47
Dépression				-68
Affections du dos				-26

1.000 € d'économie par an de dépenses de santé (564 à 1200 € selon les Pays européens) : 0.8 à 1.2 €/km pour une pratique de 30mn /j 2/3 de coûts directs en dépenses de santé, 1/3 indirect absentéisme, productivité

Impact sécurité

- Un risque à relativiser
- Un risque grave très concentré en rase campagne, sur des personnes plutôt âgées (+45 et surtout +55 ans), faible chez les 25-45 ans
- En agglomération, des risques concentrés en intersection
- Un risque/km qui diminue avec l'augmentation de la pratique : pratique x 2 = accidents x 1.2 = risque x 0.6 (-40%)
- Des accidents vélo/PL et TC rares mais très concentrés sur les tourne à droite





Exposition au risque dans l'agglomération de Grenoble 2003-2007 comparé à la voiture = 1

7 constats

- 1. Un renouveau du vélo en ville mais une baisse continue en péri-urbain et milieu rural > stabilisation de la pratique de 1994 > 80km/an /hab
- 2. L'impact santé : entre 0.8 et 1.2 €/km = 5.6 Md €, maximum sur les personnes âgées et les femmes
- 3. Un retour sur investissement élevé pour l'Etat et les collectivités
 : 500 M€ des collectivités > 4.2 Md d'activité économique, 700 M€ de recettes fiscales, 35.000 emplois
- **4. Une haute teneur en emploi**: Economie du vélo = 10 emplois /M € contre 2.5 dans l'industrie automobile
- **5. Les aménagements cyclables augmentent la pratique** : 1m d'aménagement cyclable = 10% de part modale
- 6. Plus la pratique augmente plus le risque diminue : pratique $x^2 =$ accidents $x^2 = x^2 = x$
- 7. Le poids important du tourisme à vélo : 1.9 Md €, 16.500 emplois

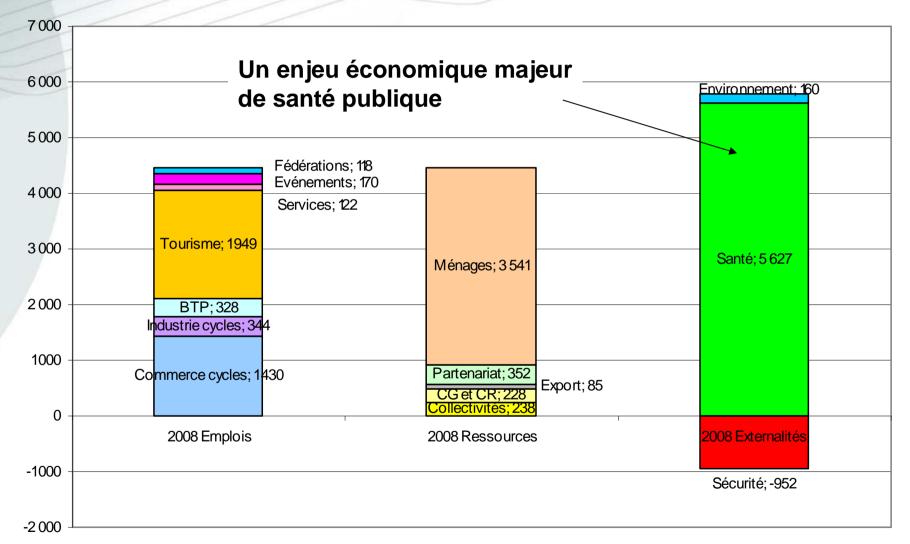


5 objectifs pour une vraie politique nationale du vélo

- Objectif n°1: Rentrer dans le peloton de l'Europe en 10 ans > 10% de part modale, 350 km/an /hab
- Objectif n°2: Rassembler tous les intervenants de la santé autour de l'objectif de 2 x 4 km/jour = 30mn, cibler en particulier les femmes et les personnes âgées. 350 km/an /hab = 0 trou de la Sécu
- Objectif n°3: 1 m d'aménagements cyclables par français en ville (contre 0.2 actuellement) = 10 € /an /hab x 10 ans
- Objectif n°4 : 95% des français à moins de 5km d'une voie verte = 60.000 km (15.000 km actuellement) > 10 € /an /hab x 10 ans
- Objectif n°5 : La France n°1 du tourisme à vélo > 10% de pratique pendant le séjour

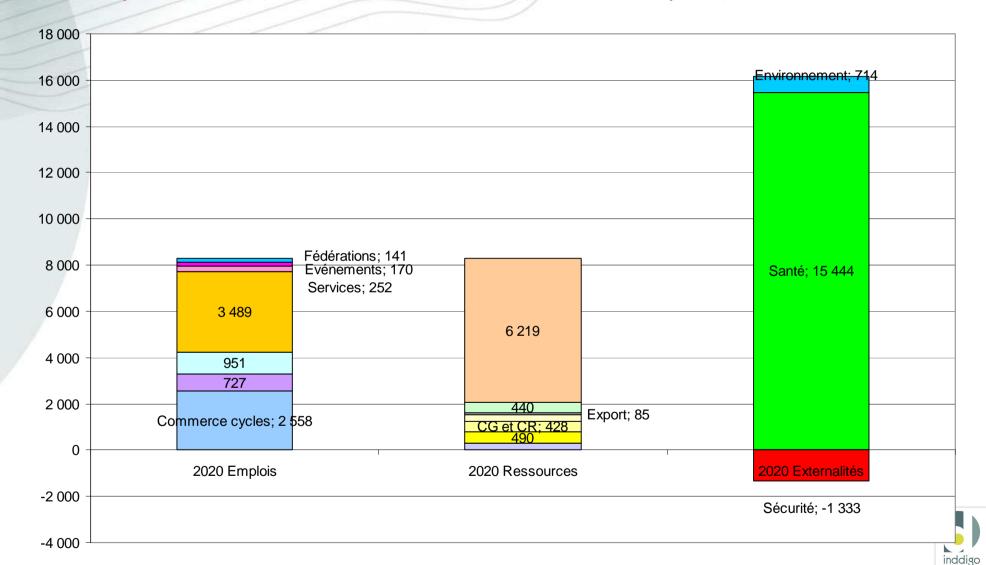


3% de part modale, 80 km/an, 5.5 Md €, 35.000 emplois, 5.6 Md € impact santé





12% de part modale, 320 km/an, 8.3 Md €, 60.000 Emplois, 15.4 Md € santé



Un facteur coût /bénéfice externe supérieur à 1/15

9 traductions opérationnelles

- 1. Construire un vrai groupe de pression autour du Ministère de la Santé, l'INPES, la CNAM, les médecins, l'Education Nationale en s'appuyant sur les recherches de l'OMS
- 2. Cibler des populations : femmes, personnes âgées, enfants
- 3. Soutenir les efforts des collectivités locales en aménagements cyclables: 35% co-financements Etat dans le Plan de relance, un très bon retour sur investissement, une forte teneur en emplois
- 4. Accompagner la remise en selle par un soutien à l'apprentissage Déployer massivement les voies vertes en péri-urbain : rôle de développement et sécurisation de la pratique
- 5. Accélérer le déploiement de stationnements vélo sécurisé en habitat collectif et près des gares
- **6. Développer une fiscalité incitative** pour les entreprises engagées dans des Plans de Déplacements volontaristes
- 7. Mettre en œuvre une véritable politique de développement touristique de la **France à Vélo**

inddigo

8. Appuyer l'industrie et la distribution dans l'évolution des produits