



# Spécial économie du vélo



Étude complète



## Réalisation pour ATOUT FRANCE

Bureau d'études Indiggo Altermodal

Nicolas MERCAT

## Comité de pilotage

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

Hubert PEIGNÉ

Jean-Louis PONS

Ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi

DGCIS

Sébastien BAHOLET

Ministère de la Santé et des Sports

Eric JOURNAUX

Jean-Luc PECQUEUX

Conseil National des Professions de Cycles

Didier HURÉ

Association des Départements Cyclables

Camille THOMÉ

Club des Villes et Territoires Cyclables

Véronique MICHAUD

Diane BOUCHENOT

ATOUT FRANCE

Monica DUMONT

Philippe MAUD'HUI

Michel WASTIAUX

## Directeur de la publication

Christian MANTEI

## Coordination éditoriale

Bénédicte MAINBOURG

Julien LOOCK



<b>1</b>	<b>Introduction</b>	<b>8</b>
1.1	Les objectifs	9
1.2	Les enjeux	9
1.3	La méthodologie	10
1.4	Le déroulement	12
1.5	Présentation du document	14
<b>2</b>	<b>La pratique du vélo en France</b>	<b>15</b>
2.1	Les sources de données	16
2.1.1	Les enquêtes transports et déplacements	16
2.1.2	Les enquêtes à vocation touristique	26
2.1.3	Les enquêtes sur les activités physiques et sportives des Français	34
2.2	Combien de Français font du vélo ?	36
2.2.1	70 % des 4<15 ans font du vélo, 40 % des 15<60 ans	38
2.2.2	Une pratique masculine un peu plus élevée	40
2.2.3	Une segmentation des pratiques du vélo en France	42
2.3	La pratique utilitaire de proximité	46
2.3.1	Les différentiels d'appréciations de la pratique utilitaire	47
2.3.2	Un retournement de tendance depuis 2002	48
2.3.3	Pratique captive et pratique choisie	52
2.3.4	Une pratique utilitaire maximale dans les années collège et lycée	53
2.3.5	Une pratique utilitaire de plus en plus féminine	56
2.3.6	Une mutation sociologique radicale du vélo dans les dix dernières années	60
2.3.7	Les différences de pratique par secteurs géographiques	66
2.4	La pratique de loisir du vélo	84
2.5	La pratique sportive du vélo sur route	91
2.6	La pratique touristique du vélo en séjour ou itinérante	97
2.6.1	Le vélo dans le suivi mensuel des séjours touristiques des Français	99
2.6.2	Les pratiques touristiques dans les enquêtes sur site	114
2.6.3	La pratique touristique des étrangers	116
2.6.4	Les séjours programmés par les tours opérateurs en France	123
2.7	Le vélo tout terrain	129
2.7.1	Une diversité de pratiques	129

2.7.2	6.6 M de pratiquants en France	130
2.7.3	Le VTT dans les pratiques touristiques de montagne	131
2.8	Synthèse des pratiques	133
<b>3</b>	<b>L'économie liée au vélo</b>	<b>135</b>
3.1	L'économie liée à la commercialisation, la distribution et la maintenance de cycles	136
3.1.1	Les sources de données	136
3.1.2	Les principaux résultats	137
3.2	Les industries du cycle, fabrication, assemblage, pièces détachées	170
3.2.1	L'industrie du vélo au niveau mondial	171
3.2.2	La structure mondiale du marché	172
3.2.3	Une part importante des composants dans la chaîne de valeur	175
3.2.4	L'évolution de l'industrie française dans le marché mondial	178
3.2.5	Une industrie nationale qui fait face à d'importantes difficultés	182
3.2.6	La comparaison avec l'industrie automobile	188
3.3	L'économie liée à la réalisation des infrastructures cyclables	191
3.3.1	Les aménagements cyclables en milieu urbain	192
3.3.2	Les aménagements cyclables en campagne	207
3.3.3	Les aménagements réalisés dans le domaine du VTT	232
3.3.4	Les opérateurs des aménagements	241
3.4	Le tourisme à vélo	251
3.4.1	Les dépenses des touristes et excursionnistes à vélo	251
3.5	L'économie liée au transport des usagers en train, bus, avion, voiture individuelle pour accéder aux sites de pratique et revenir au point de départ	268
3.5.1	Les dépenses de transport des touristes à vélo	268
3.5.2	Les inter modalités transports en commun et vélo	288
3.6	L'organisation d'événements, d'épreuves et de voyages	304
3.6.1	Les épreuves du circuit professionnel	305
3.6.2	Les épreuves et randonnées grand public organisées par les clubs, des associations ou opérateurs professionnels	313
3.6.3	Les événements grand public	321
3.6.4	Les séjours programmés par les tours opérateurs en France	329





3.7	La location de cycles en courte ou longue durée et de vélos en libre service	332
3.7.1	La définition du périmètre	332
3.7.2	Les vélos en libre service en France et en Europe	332
3.7.3	Les vélostations	348
3.7.4	Le vélo dans les entreprises et dans les collectivités	362
3.7.5	Les locations à vocation de loisir	370
3.8	L'édition de magazines spécialisés, cartes, guides, topoguides et la communication	383
3.8.1	L'édition de cartes, topoguides et magazines	383
3.9	L'économie liée aux activités associatives et fédératrices	408
3.9.1	Les fédérations	409
3.10	La formation à l'accompagnement et la maintenance des vélos	424
3.10.1	Les métiers de l'encadrement sportif et de l'animation dans le domaine du vélo	424
3.10.2	L'offre de formation dans l'encadrement sportif et l'animation	430
3.10.3	Les formations techniques	438
<b>4</b>	<b>Les externalités</b>	<b>441</b>
4.1	L'impact santé de la pratique du vélo	441
4.1.1	Les principales sources scientifiques sur le lien santé et activité physique	441
4.1.2	Les pathologies les plus directement associées à l'inactivité physique	443
4.1.3	Les effets particuliers du vélo	449
4.1.4	La nature de la relation entre vélo et santé : quel ratio dose/réponse	449
4.1.5	La modélisation de l'impact économique de la pratique du vélo	453
4.2	La sécurité des cyclistes	458
4.2.1	Les sources de données	458
4.2.2	L'évolution des accidents impliquant un cycliste	458
4.2.3	Les profils des cyclistes accidentés	460
4.2.4	Le fichier BAAC et le registre des accidents du Rhône	463
4.2.5	La monétarisation des accidents	468
4.2.6	La situation de la France en Europe	472
4.3	Les impacts environnementaux	481

4.3.1	Les impacts de la pollution locale	481
4.3.2	Les coûts externes dus au changement climatique	486
4.3.3	Les effets du bruit	487
4.3.4	Les effets sur l'occupation de l'espace	488
4.3.5	Synthèse sur les externalités environnementales	494
4.4	Le vélo dans le budget transport des ménages	495
4.4.1	Quel report modal vers le vélo ?	497
4.4.2	Quel impact macro-économique d'une politique cyclable sur les consommations dans le secteur automobile ?	501
4.4.3	Sur quels postes se réaffecteraient les gains de pouvoir d'achat ?	503
<b>5</b>	<b>Synthèse des éléments économiques</b>	<b>504</b>
5.1	Les ressources	504
5.2	Les emplois	505
5.3	Les effectifs salariés	506
5.4	L'impact des sommes investies par les collectivités et l'Etat dans le secteur vélo	508
5.4.1	Le lien entre aménagements cyclables et pratique urbaine	509
5.4.2	Le lien entre linéaire de véloroutes et voies vertes et pratique touristique du vélo	513
5.4.3	Le schéma économique du secteur vélo dans une France ayant rejoint le peloton européen	514
5.4.4	Les Implications sur les externalités	516
<b>6</b>	<b>Conclusions et perspectives</b>	<b>517</b>
6.1	Le vélo santé, priorité économique n°1	517
6.2	Le vélo mobilité, un impact économique majeur	519
6.3	Les potentialités fortes et à court terme du vélo dans le cadre des PDE	521
6.4	Le tourisme à vélo : la France a tous les atouts pour réussir	522
6.5	Une approche ciblée à plusieurs âges de la vie, des besoins d'accompagnement	524
6.6	Appuyer l'industrie européenne du vélo pour qu'elle prenne sa place dans ces changements	525





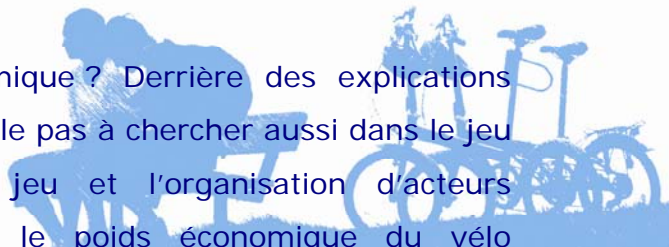
# L'économie du vélo en France

## 1 Introduction

Après des années de baisse continue de pratique, le vélo retrouve depuis peu des couleurs. Le phénomène VéloV à Lyon puis Vélib à Paris lui a donné un coup de projecteur médiatique sans égal venant accélérer une tendance déjà existante. L'intérêt du vélo est aujourd'hui largement connu et souligné, comme étant peu consommateur d'espace, peu coûteux, bon pour la santé, efficace sur les déplacements courts, comme peut être aussi souligné son faible niveau de risque. Côté vélo des champs, les investissements des collectivités locales ont permis de mettre en œuvre un réseau qui atteint plus de 8 000 km avec des résultats de fréquentation souvent inespérés.

Malgré tout, du point de vue de l'usage du vélo, la France ne fait pas la course en tête. Elle n'est même pas dans le gros du peloton européen aux côtés de l'Allemagne, de la Suisse, de la Belgique ou des Pays scandinaves tant dans sa dimension urbaine, de loisirs que touristique. Au pays du Tour de France, cette situation peut paraître paradoxale. Une des réponses souvent avancées est celle d'une absence de « culture vélo » que seuls les Néerlandais sauraient cultiver.

Qu'en est-il exactement sur le plan économique ? Derrière des explications culturelles ou sociologiques, la réponse n'est-elle pas à chercher aussi dans le jeu économique, le jeu d'investissements, le jeu et l'organisation d'acteurs économiques publics et privés ? Quel est le poids économique du vélo aujourd'hui en France ? Dans quels secteurs ? Comment d'autres pays européens jouent-ils ou non le jeu économique du vélo ? Quelles seraient les conséquences d'une véritable politique coordonnée d'investissements dans ce domaine dans le fil d'un plan de relance ?





Quelle serait la rentabilité d'un tel investissement au regard d'autres secteurs d'activités ? Telles sont les questions auxquelles cette étude tente de répondre.

## 1.1 Les objectifs

Le premier objectif de cette étude est de réaliser un état des lieux de l'économie du vélo et de ses pratiques dans ses différentes composantes urbaine, sportive, touristique ou de loisirs. Cet état des lieux concerne à la fois les impacts directs du vélo (industrie, commercialisation, événements sportifs ou grand public, activité touristique, aménagements cyclables, services de location...) et les impacts externes sur la santé, l'occupation de l'espace, la pollution, le risque routier... Le premier objectif est de réaliser une photographie de l'existant, un point 0 permettant de mesurer l'évolution de ce secteur d'activité multiforme.

Le deuxième objectif est d'évaluer l'intérêt et les conséquences économiques d'un développement de la pratique du vélo en France : impacts d'une politique de promotion du vélo, chiffres d'affaires par activité, conséquence sur **l'emploi** et **retombées fiscales** pour l'Etat et les collectivités.




Le troisième objectif, au regard de cette analyse, serait de proposer des **axes de travail** pour le développement du vélo en ciblant les mesures les plus efficaces sur le plan économique, offrant le meilleur taux de retour sur investissement.

## 1.2 Les enjeux

Les enjeux de l'étude sont triples :

- Tracer des lignes de travail permettant de **revenir de la façon la plus efficace dans le peloton des pays européens**, dans le sillage de l'Allemagne, de la Suisse ou des Pays scandinaves, en une dizaine d'années.
- Identifier **les principaux leviers économiques** permettant d'atteindre ces objectifs mais identifier aussi les points de blocages potentiels et les goulots d'étranglement probables.

- 
- Hiérarchiser l'argumentaire en faveur des politiques cyclables en l'appuyant sur une approche économique sectorielle sur les **impacts directs et indirects** d'une telle politique.

### ●●● 1.3 La méthodologie

L'économie du vélo est par nature multisectorielle. Au sein de la comptabilité nationale, seule la fabrication de bicyclettes est identifiée et isolée en tant que telle. Toutes les autres composantes (aménagement, commercialisation, stationnement, services, location, tourisme, éditions...) sont mélangées au sein de nombreuses branches et secteurs économiques.


La méthode d'analyse employée relève de plusieurs approches complémentaires que nous nous efforcerons de croiser :

- Une approche d'observatoire destinée à suivre dans le temps des indicateurs macro-économiques d'activité d'un certain nombre de branches : fabrication et commercialisation de vélos, tourisme des résidents et non-résidents pour lesquelles les données sont recueillies nationalement et peuvent faire l'objet de traitement spécifique.
- Une approche quantitative de mise en perspective de données régionales et d'éclairages micro-économiques, à une échelle nationale, permettant de recomposer à partir de données partielles, une vision sur l'ensemble du territoire, par exemple sur les aménagements cyclables, l'économie des événements...
- Une approche par analyse coûts/bénéfices permettant d'identifier le retour sur investissement d'un certain nombre de mesures, notamment pour les collectivités locales et l'Etat.

#### Les différents périmètres d'analyse

Nous prendrons en compte dans l'analyse les différents périmètres dont les intersections seront à étudier avec soin de façon à éviter tout double compte :

- Le périmètre de consommation finale des ménages.
- Le périmètre des entreprises privées concernées directement ou en second rang.

- 
- Le périmètre de l'Etat et des collectivités locales, Régions, Départements, structures intercommunales, établissements publics, communes... en prenant bien en compte les mouvements financiers des uns vers les autres.
  - Le périmètre des acteurs non marchands comme les fédérations, les associations...


### **Les champs économiques pris en compte**


Le champ de l'analyse comprendra à la fois :

- Les champs économiques directement liés au vélo : industrie, commercialisation, aménagements cyclables, location, événements, éditions, promotion.
- Les champs économiques indirects mais liés au vélo : dépenses touristiques des pratiquants, transport.
- Les externalités de la pratique du vélo sur la santé, le risque routier, la pollution, l'occupation de l'espace public pour l'individu mais surtout pour les collectivités et l'Etat.

### **Les sources de données**

Du fait de la variété des champs couverts, les sources de données sont également très diverses, à des échelles différentes (nationales et locales). Nous utiliserons notamment :

- 
- Des éléments de la comptabilité nationale et des services statistiques de l'Etat sur les quelques activités identifiées précisément, notamment l'industrie du cycle, mais aussi un certain nombre d'indicateurs et de ratios de gestion (part des salaires, effectifs, impôt sur les sociétés...) par branches d'activité.
  - Les données touristiques issues des enquêtes d'activité des touristes réalisée par TNS Sofres pour le Ministère du Tourisme.
  - Les éléments nationaux recueillis par différentes branches professionnelles, notamment sur la distribution de cycles alimentant les services statistiques de l'Etat.
  - Les enquêtes réalisées par des structures nationales (CVC-Fubicy, ADC-ADEUS, ON3V) sous forme d'enquêtes non exhaustives mais suffisamment représentatives pour être extrapolables.

- 
- Les enquêtes transport nationales ou locales répondant à des méthodologies rigoureuses autorisant des comparaisons.
  - Des enquêtes plus locales, notamment dans le domaine du tourisme, permettant de répondre à des questions précises sur les compositions de dépense, les typologies de clientèles mais dont l'extrapolation est plus aléatoire.
  - Différentes études nationales et internationales sur les externalités avec des listes de références déjà bien avancées, réalisées dans un cadre national (Etudes PREDIT sur les modes non motorisés en France, Rapport de la Documentation Française sur les externalités dans le domaine des transports) ou international (externalités santé).
  - De nombreux entretiens avec des acteurs économiques de ce secteur ont été réalisés pour mettre les chiffres en perspective et proposer des pistes d'actions.

Une approche critique sur les différentes sources sera proposée dans la première partie du document et les sources seront systématiquement précisées au long de ce document.

## ●●● 1.4 Le déroulement

Cette étude a été commandée par le Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire et pilotée par ATOUT FRANCE. Un comité de pilotage composé des acteurs importants de ce secteur (liste des participants) a suivi le déroulement de l'étude dans ses différentes phases :

- Définition du périmètre et des impacts et élaboration de la structure du document.
- Identification des sources de données.
- Identification de personnes ressource parmi les principaux acteurs du domaine.
- Recherches, compilation de données, mise en perspective.
- Relecture critique du document et de sa synthèse.







Cinq comités de pilotage et plusieurs séquences de relecture ont eu lieu au cours de l'élaboration de ce document.

Tous nos remerciements vont aux très nombreuses personnes et organismes ayant contribué à la réalisation de cette étude, en particulier Monica Dumont et Michel Wastiaux d'ATOUT FRANCE qui ont piloté l'étude, Hubert Peigné et l'équipe de la Mission vélo du MEDDAT, Camille Thomé et Frédéric Rollet de l'Association des Départements Cyclables pour l'accès aux données de l'Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes et aux données des enquêtes ADC-ADEUS, le Club des Villes Cyclables et la FUBicy pour l'accès aux enquêtes sur les villes cyclables, Nicolas Poulain de l'AF3V pour les données concernant la base de données des véloroutes et voies vertes.

Un grand merci à Didier Huré qui nous a ouvert les données de la FIEV et a participé activement à l'étude, au CNPC, aux sociétés Veloland, Mavic, Vélostation et Culture Vélo, à Eric Journaux et toute son équipe au Ministère de la Jeunesse et des Sports, à Abdel Khiati et Frédéric Tardieu du service statistique du Ministère du Tourisme, à Yoann Vachette de Bike Solutions sur le VTT, à Bertrand Rabatel du MCF, aux différents correspondants de la FFCT sur la Semaine Fédérale, la Sécurité, à Emmanuelle Amoros de l'INRETS et Bertrand Christian du CERTU sur la sécurité des cyclistes, à Marie-Odile Gascon et son équipe, notamment Jérôme Eiwinger et Jean-Marie Guidez sur le traitement des enquêtes ménages, à Francis Papon de l'INRETS sur les précisions concernant le traitement des enquêtes nationales transports, à Frédéric Héran de l'IFRESI-CNRS sur les effets de coupure et à tous les autres interlocuteurs qui ont pu nous appuyer dans la réalisation de l'ouvrage.

En l'absence de données exhaustives, un certain nombre de résultats font l'objet d'approximations. Compte tenu de la diversité des champs couverts, nous restons attentifs et intéressés sur toutes précisions et remarques ultérieures qui pourraient être apportées, permettant de limiter ces approximations dans une prochaine édition.





## 1.5 Présentation du document

Le document se présente en plusieurs volets :

- Le premier volet s'attache à quantifier et qualifier les pratiques du vélo en France et en Europe sous ses différentes formes, utilitaire, sportive, touristique ou de loisirs. Cette approche nous sera indispensable pour pouvoir extrapoler un certain nombre de données et préciser les conséquences sur le choix de telle ou telle cible de pratique.
- Le second volet analyse les composantes économiques du vélo sous ses différentes composantes : la fabrication et la commercialisation de vélos, le tourisme (hébergement, restauration, activités, transport...) en reprenant la classification en agrégats de l'économie touristique, les organisations d'événements, les services et la location (en intégrant notamment les vélos en libre service), les éditions, la formation...
- Le troisième volet s'attachera aux externalités à partir d'un certain nombre d'études nationales et internationales sous ses volets santé, pollution, risque routier, occupation de l'espace.
- La dernière partie s'attachera à imaginer les conséquences économiques d'une politique cyclable volontariste destinée à rejoindre le peloton des pays cyclables européens et d'en dégager les axes d'action les plus efficaces pour y parvenir sous un angle économique.

Chaque chapitre ou sous chapitre fait l'objet d'un court résumé sous la rubrique « à retenir » et d'un encadré mettant les données en perspective et brochant des axes de travail.

Différents interviews d'acteurs clés viennent illustrer le rapport par des angles de vues complémentaires et donner corps aux analyses.

Une synthèse de l'ensemble est proposée par ailleurs pour permettre une lecture plus rapide.



## 2 La pratique du vélo en France

Combien de Français pratiquent le vélo ? Quelle est la pratique du vélo en France ?

Pour répondre à ces questions pourtant simples, encore faut-il savoir de quoi il est question.

- De quel vélo et de quelle pratique parle-t-on ? Le vélo sport ou loisir, du vélo en ville, du tourisme à vélo, de la grande itinérance, du VTT sur des sentiers ?
- De quels Français parle-t-on ? Des plus de 5 ans, des plus de 15 ou 18 ans, des moins de 65 ans ? Quelle est la pratique du vélo par des étrangers en France ?
- De quelle fréquence parle-t-on ? D'une pratique quotidienne, régulière, exceptionnelle ?
- De quelle période parle-t-on ? Certaines données sont anciennes, d'autres très récentes. Certaines sont centrées sur la pratique en semaine, réalisées en période hivernale, d'autres tout au long de l'année.
- Quelle est la méthode d'enquête ? En face à face, par questionnaire auto-administré, sur Internet. Les questions sont-elles fermées, à choix unique ou multiple ? Quel est le niveau de relance ? Quel est la qualité de l'échantillonnage ?
- Quelle est enfin la question posée et que cherche-t-on à savoir ?

De nombreuses sources de données peuvent être mises à contribution pour répondre à ces questions. Les données disponibles sont finalement nombreuses, riches mais souvent méconnues et peu mises en perspectives les unes par rapport aux autres.





## ●●● 2.1 Les sources de données

Plusieurs types de données ont été mobilisés pour répondre à ces questions. Plusieurs méthodes d'analyse et enquêtes sont utilisées en provenance de 4 principales orientations :

- Les enquêtes à vocation transport et déplacements.
- Les enquêtes à vocation touristique.
- Les enquêtes à vocation sport ou loisirs.

### 2.1.1 Les enquêtes transport et déplacements

Les enquêtes transport auprès des ménages ont pour vocation de connaître la mobilité des Français et sont des outils très importants pour la connaissance des modes de déplacement et la planification des projets d'infrastructure. Réalisées selon des méthodes très rigoureuses elles ont l'avantage de permettre des comparaisons dans le temps et dans l'espace.

Les enquêtes sont réalisées à domicile et les membres du ménage décrivent les déplacements réalisés sur une période donnée. Elles permettent de recomposer précisément l'ensemble des déplacements d'un ménage et par extrapolation de connaître l'ensemble des déplacements sur un territoire donné.

Deux types d'enquêtes sont conduits régulièrement :

- Les enquêtes ménages déplacements.
- Les enquêtes nationales transport.

Par ailleurs, différents sondages permettent d'avoir des vues intéressantes sur la pratique utilitaire du vélo.

#### Les enquêtes ménages déplacements (EMD)

La méthode de l'enquête standard ménages déplacements est précisément décrite dans le guide méthodologique réalisé par le CERTU récemment mis à



jour.<sup>1</sup> Cette méthode strictement encadrée et contrôlée permet d'obtenir des données comparables dans le temps ou dans l'espace. Depuis le début des années soixante-dix, une centaine d'enquêtes ont été réalisées sur près de soixante agglomérations (voir carte jointe). Les données obtenues permettent d'avoir une description fiable des déplacements, des personnes et de la composition du ménage. Des questions d'opinion complètent le dispositif.

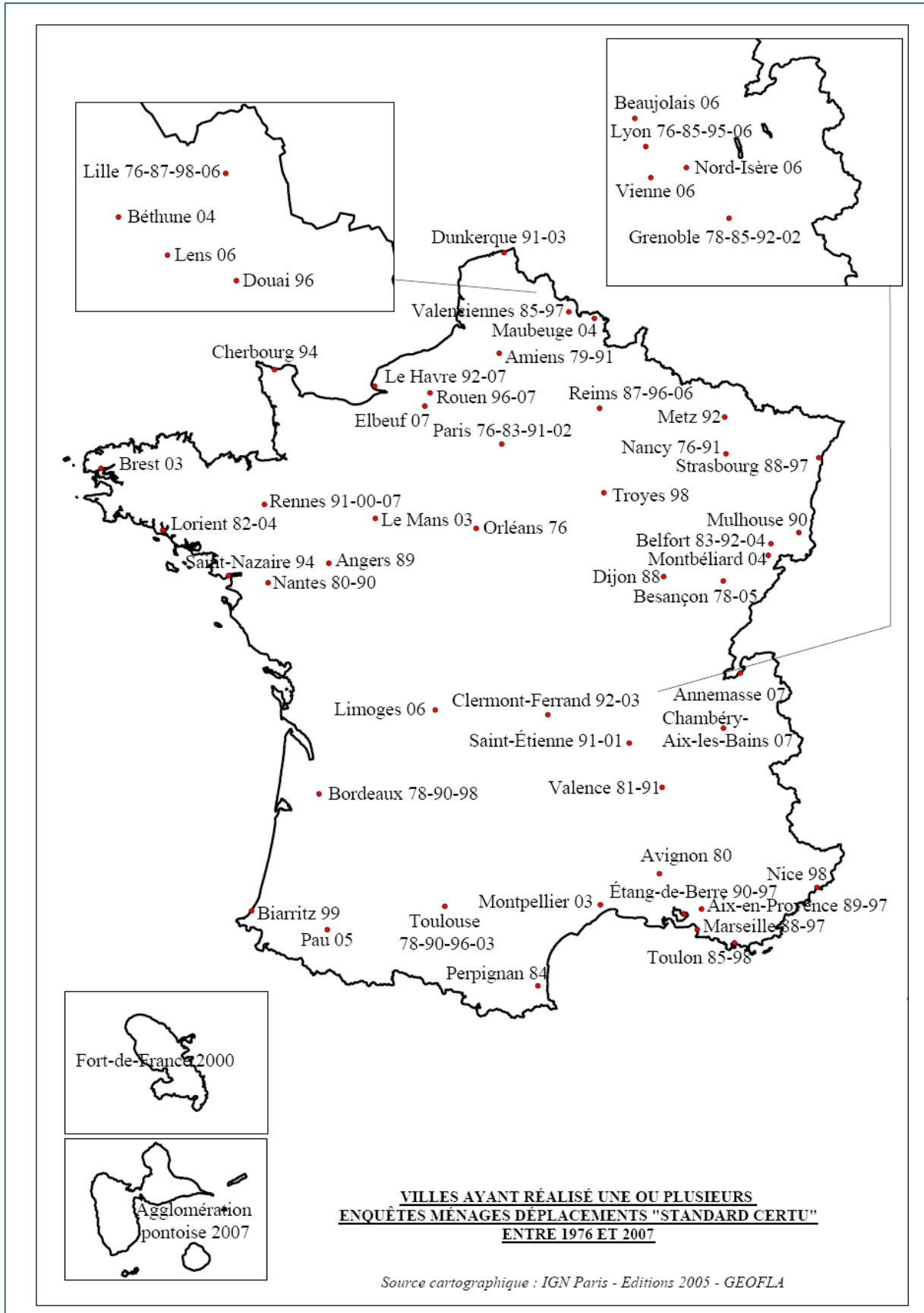
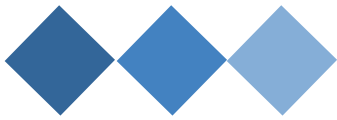
Plusieurs éléments permettent d'identifier la pratique du vélo :

- Les **déplacements à vélo** sont identifiés avec précision dans le descriptif des déplacements faits la veille et permettent de connaître la mobilité par jour, par personne, par tranche d'âge, par secteurs géographiques, par motifs... Les durées de déplacements sont connues et les distances de déplacements étaient jusqu'à présent estimées à partir de l'identification des secteurs d'origine et de destination du déplacement. Ces éléments permettent de recomposer la part de chaque mode.
- La **pratique des modes** est identifiée par une question sur la fréquence de pratique (quotidienne, hebdomadaire, mensuelle, exceptionnelle, nulle). Cette question insuffisamment exploitée permet pourtant de bien cibler la « clientèle » du vélo par fréquence de pratique et d'être moins sensible aux effets de saisonnalité. La part modale du vélo étant relativement faible les croisements entre les déplacements à vélo et les profils de personnes sont parfois difficiles à exploiter. La question de la fréquence de pratique touche en revanche la totalité des répondants et permet des croisements beaucoup plus précis.




---

<sup>1</sup> L'enquête ménages déplacements « Standard CERTU » - guide méthodologique – juin 2008 : [http://www.certu.fr/catalogue/product\\_info.php?products\\_id=2069&language=fr](http://www.certu.fr/catalogue/product_info.php?products_id=2069&language=fr)



Carte des enquêtes ménages réalisées de 1976 à 2007 – source CERTU

- 
- Plusieurs **questions d'opinions** posées de façon identique dans les différentes enquêtes concernent directement le vélo et sont elles aussi souvent peu exploitées notamment : « Solutions aux problèmes de circulation du centre ville : item vélo », « Le vélo en ville c'est l'avenir », « S'il y avait plus de pistes cyclables et de garages à vélo, j'utiliserais un deux roues plus souvent ».

### L'intérêt des enquêtes ménages

- Une méthode rigoureuse permettant un **suivi dans le temps**.
- Et des **comparaisons** entre agglomérations.

### Les limites de l'approche

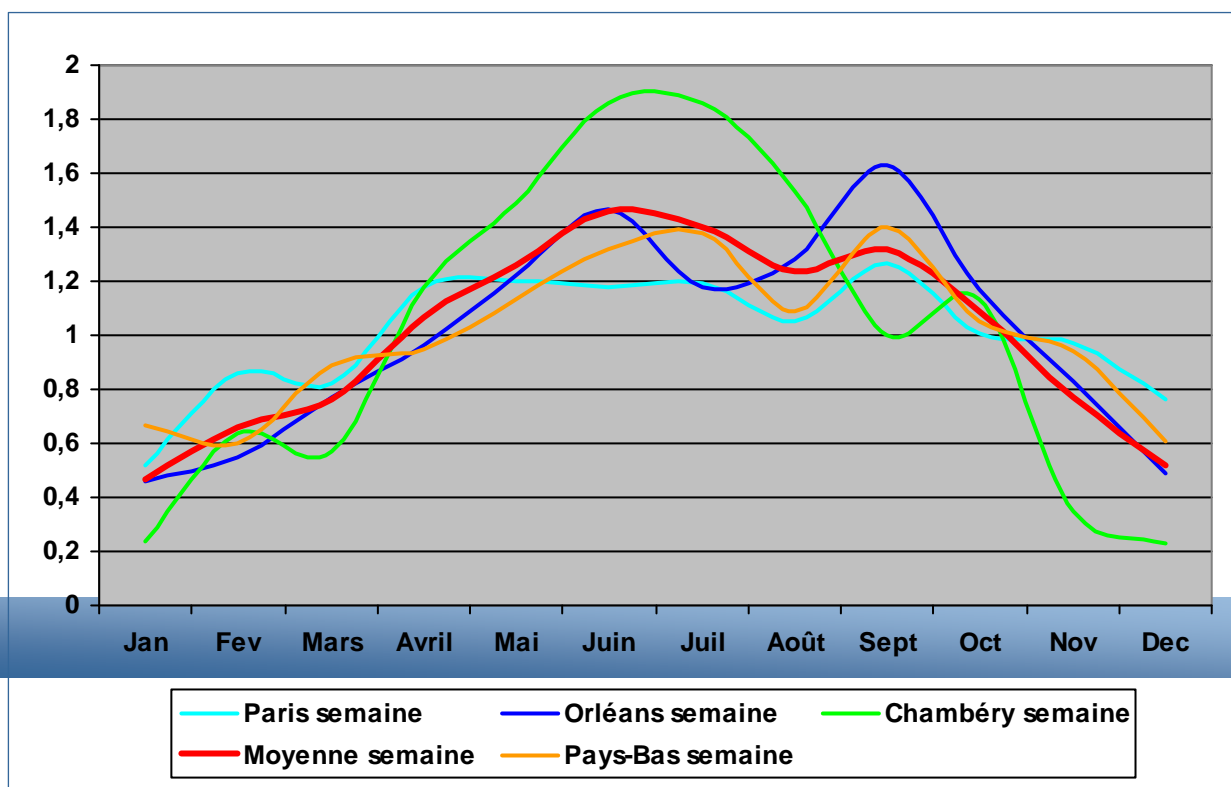
- La **saisonnalité** de la pratique du vélo n'est pas prise en compte et biaise la vision de la pratique du vélo. La plupart des enquêtes sont réalisées en période hivernale (novembre à mars) à une période où la pratique est la plus faible.
- Les **déplacements du week-end et pendant les vacances scolaires** ne sont pas pris en compte alors même que la pratique du vélo est importante et très spécifique à ces moments là.
- L'observation des pratiques sportives, touristiques et de loisirs du vélo est de ce fait très limitée.
- Les enquêtes ménages sont menées pour l'essentiel dans les **grandes villes**. Une méthodologie adaptée aux villes moyennes a cependant été élaborée récemment et a permis d'ouvrir les enquêtes ménages sur de nouveaux espaces. Le périmètre de nombreuses agglomérations comme Grenoble a été élargi à l'ensemble de la Région Urbaine et offre à présent une vision plus large de la pratique en secteur périurbain.

### Calage de la saisonnalité de la pratique

Pour obtenir une vision plus complète de la pratique du vélo en semaine, un redressement des chiffres de saisonnalité est indispensable. Deux sources sont mobilisables :



- Des **comptages automatiques** réalisés sur longue période permettent de se faire une idée des effets de saisonnalité de la pratique du vélo en semaine. Le nombre de compteurs vélo permanent bénéficiant d'un recul de plusieurs années est encore limité à quelques villes mais donne des indications intéressantes.
- L'exploitation de **l'enquête transport nationale** permet également de se faire une idée des effets de saisonnalité et de la répartition dans le temps dans la mesure où elle porte sur une année complète.




*Ecarts de fréquentation quotidienne à la fréquentation moyenne annuelle*

Les résultats portant sur les seuls déplacements de semaine montrent une saisonnalité générale très marquée mais avec des différences importantes :

- La pratique à Paris est très stable d'avril à septembre avec un écart de +20 % à la moyenne annuelle. La baisse de pratique n'est vraiment marquée qu'en janvier (-50 %) et décembre (-25 %). **L'effet de saisonnalité est de ce fait peu marqué à Paris.**




- 
- A l'inverse, la pratique de semaine mesurée sur la voie verte de **Chambéry** intégrant une part de pratique de loisirs plus importante, présente une **saisonnalité très marquée** avec une pratique de +80% en juin, juillet et août (la pratique touristique y est non significative) et de -80% en décembre et janvier.
  - La pratique mesurée à Orléans sur le pont Tinat est intermédiaire entre ces deux extrêmes avec des pointes fortes en juin (+47%) et septembre (+63%) et une baisse de -50% en décembre et janvier.
  - La moyenne de ces trois mesures se rapproche de la moyenne enregistrée aux Pays-Bas. La pratique enregistrée en semaine sur les 5 mois de novembre à mars ne représente que la moitié de la pratique enregistrée sur les 5 mois de mai à septembre. **A partir des comptages automatiques réalisés, la pratique moyenne annuelle peut être estimée à 1.56 fois celle enregistrée de novembre à mars dans de nombreuses enquêtes ménages.**

### L'enquête nationale sur les transports et les déplacements (ENTD)

L'enquête nationale sur les transports et les déplacements (ENTD) est une enquête statistique d'intérêt général pilotée par le service économie, statistiques et prospective (SESP) du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer (MEEDDM).

L'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) en est le maître d'œuvre et l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) en assure la coordination scientifique.

Renouvelée tous les 10 à 14 ans, cette enquête a pour objectif la connaissance des déplacements des ménages résidant en France et de leur usage des moyens de transport tant collectifs qu'individuels. Il s'agit de la seule enquête sur la mobilité réalisée à cette échelle et qui décrit tous les déplacements, quels que soient le motif, la longueur, la durée, le mode de transport, la période de l'année ou le moment de la journée. Elle permet d'observer les comportements de mobilité des habitants de toutes les tailles d'agglomérations et d'estimer des indicateurs de mobilité tout au long de l'année. Elle permet des comparaisons dans le temps avec les enquêtes précédentes et dans l'espace avec les enquêtes



menées à l'échelon local ou dans d'autres pays. Elle s'intéresse enfin, pour comprendre ces comportements, aux possibilités d'accès aux transports collectifs et aux moyens de transports individuels dont disposent les ménages. (Extrait de la présentation du CERTU). Une expérimentation de recueil de données par un GPS, auprès d'un sous-échantillon de personnes volontaires, devrait permettre d'obtenir des résultats beaucoup plus précis sur les distances de déplacements et plus particulièrement sur les déplacements courts.

La dernière enquête exploitable date de 1993-1994. Une série d'exploitations très fines et extrêmement intéressantes ont été réalisées par Francis Papon et publiées dans plusieurs ouvrages de référence que nous utiliserons largement :

- La marche et la bicyclette dans les enquêtes transport auprès des ménages.
- Les modes oubliés : marche, bicyclette, cyclomoteur, motocyclette<sup>2</sup>.
- La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ?<sup>3</sup>

La collecte de l'enquête 2007-2008 a eu lieu d'avril 2007 à avril 2008 mais les résultats ne seront malheureusement disponibles qu'en 2009. Leur exploitation pour le vélo permettra de bénéficier d'une vision quasi exhaustive et de compléter utilement la présente étude.

### L'intérêt de l'enquête nationale sur les transports et les déplacements

- Une méthode rigoureuse permettant un **suivi dans le temps** et des comparaisons entre grande périodes.
- Une approche des déplacements sur une année entière prenant en compte les déplacements de fin de semaine et de vacances.
- Un échantillon très important de 11 000 ménages autorisant des croisements fins, y compris sur la pratique du vélo.

---

<sup>2</sup> Papon, F. (1997). " Les modes oubliés : marche, bicyclette, cyclomoteur, motocyclette ", RTS, n°56, juillet-septembre.

<sup>3</sup> Papon, F (1999). La marche et la bicyclette dans les enquêtes ménages. Rapport de convention pour le Ministère de l'Aménagement du territoire et l'Environnement, 4 volumes.

- Une vision exhaustive de tous les espaces géographiques urbains, péri-urbains ou ruraux.

### Les limites de l'approche

- Des résultats exploitables très anciens (15 ans) rendant peu compte des évolutions récentes.
- Pas de prise en compte des déplacements touristiques des étrangers en France.
- Un échantillonnage ne permettant pas, pour le vélo, de rentrer dans un détail géographique très fin par département ou agglomération. La complémentarité avec les enquêtes ménages sera de ce fait particulièrement intéressante.


### Les sondages sur la pratique du vélo en ville et les problématiques de transport

Plusieurs sondages ont été réalisés dans les dernières années sur les questions de mobilité et de déplacement et intègrent directement ou indirectement des questions relatives au vélo :

L'intérêt principal de ces sondages centrés ou non sur le vélo, réalisés sur des échantillons généralement faibles (1000 personnes) mais représentatifs de la population française est de permettre de croiser plusieurs approches et angles de vues à partir de questions différentes.

- **Les Français et l'utilisation du vélo** commandé par le Club des Villes Cyclables et réalisé par la SOFRES en mars 2003 fait un point détaillé sur la pratique du vélo en France sous un angle transport.
- « **Les Français et le vélo** » commandité par Le Crédit Lyonnais et réalisé par CSA en mai 2006 aborde le vélo sous les différents angles transport, tourisme, sport et loisirs. C'est sans doute le sondage abordant la pratique du vélo dans ses aspects les plus larges.





Un grand nombre d'autres sondages orientés sur les transports et l'attitude vis-à-vis de la voiture intègre une dimension cyclable :

- L'Eurobaromètre « **Attitudes sur les politiques de transport** » de la CE (DGVII) et réalisé par GALLUP / EFFICIENCE 3 en mai 2007 auprès d'européens de 15 ans et plus présente l'intérêt de comparer la pratique urbaine du vélo et les perspectives d'évolution des modes doux dans les 27 pays de la Communauté Européenne avec la même méthode d'approche.
- Le baromètre annuel « **Quel conducteur êtes-vous** » commandité par l'AGF-AFPC et réalisé par ADHOC RESEARCH en octobre 2007 suit une population de 1 000 Français de 18 ans et + sur la durée à propos des comportements liés à l'automobile. Ce baromètre répond par ailleurs à la question « Faites-vous du vélo en ville ? » par une échelle de fréquence.
- « **Les Français, leur voiture et la pollution** » de Direct Assurance réalisé par l'IFOP en septembre 2006 auprès de 18 ans et + permet d'avoir des données récentes sur la pratique utilitaire du vélo. Ce même organisme a également commandité auprès de l'IFOP en janvier 2008 un autre sondage sur « **Les Français et leur budget automobile** » donnant également des indications intéressantes sur le souhait des Français de pratiquer plus le vélo pour réduire leur budget transport.
- « **Les Français et la mobilité durable** » réalisé par le CSA en juillet 2005 auprès de 18 ans et + permet de connaître le mode habituel de déplacement avec une notion de fréquence.

### L'intérêt des sondages

- Une évaluation plus récente de la part du vélo dans les déplacements que l'enquête nationale transport de 1993/1994.
- Des questions posées différentes permettant d'avoir des angles de vue différents.
- Les méthodes d'échantillonnage de ces différents sondages sont les mêmes : Méthode des quotas (sexe, âge, CSP chef de famille), stratification par Région et type d'agglomération.



## Les limites de l'approche

- Les populations interrogées sont différentes (+15 ans ou +18 ans).
- Le faible échantillonnage (généralement 1000 personnes) ne permet pas des croisements très approfondis.
- Les questions sont différentes et ces sondages ne sont donc pas clairement comparables les uns aux autres.

## Les comptages automatiques de cyclistes

Les comptages automatiques de cyclistes donnent des indications précieuses sur les effets de saisonnalité de la pratique du vélo et permettent un calage précis de comptages ou d'enquête sans lesquels aucune extrapolation fiable de données n'est possible.

Plusieurs types de compteurs sont proposés (pneumatique, hydroacoustique, pyro-électrique, reconnaissance vidéo, radar-doppler, boucle électromagnétique) mais n'ont pas tous les mêmes qualités et le même niveau de fiabilité. Un opérateur propose une gamme de compteurs automatiques performants et à présent d'un très bon niveau de fiabilité<sup>4</sup>. Leur utilisation était jusqu'à présent encore très limitée mais tend à se développer tant en rase campagne sur des itinéraires de véloroutes et voies vertes qu'en milieu urbain.

- En milieu urbain, ces compteurs sont présents à Paris, dans les agglomérations chambérienne et grenobloise, à Orléans.
- Sur véloroutes et voies vertes, leur diffusion est plus large, sur l'itinéraire EuroVelo 6 (15 compteurs installés de l'Atlantique au Rhin), sur les voies vertes de Savoie, de la Manche, de Saône-et-Loire, de Côte d'Or, du Finistère, du Morbihan, de Vendée...



---

<sup>4</sup> Ecompteurs ([www.eco-compteur.com](http://www.eco-compteur.com)) : plusieurs techniques de comptages de cyclistes sont proposées sur voies vertes ou sur route ouverte à la circulation automobile. Le plus adapté au comptage des cyclistes est le compteur par boucle électro-magnétique de type ZELT dont le principe





## L'intérêt de la méthode

- Connaître en détail les effets de saisonnalité et de météorologie de la pratique du vélo.
- Evaluer l'évolution de la pratique sur le long terme.
- Caler des données de comptage ponctuelles courtes sur l'ensemble de l'année.

## Les limites de la démarche

- Un calage technique précis doit être réalisé pour tenir compte de perturbations éventuelles (passage d'engins ou d'autres pratiques) selon les types de compteurs.
- Les comptages automatiques doivent être accompagnés d'une approche plus qualitative par comptage manuel et enquêtes.

### 2.1.2 Les enquêtes à vocation touristique

Comme sur la dimension transport, il existe des enquêtes de suivi permettant d'avoir une vue comparable dans le temps et dans l'espace sur l'évolution de la pratique du vélo par les touristes au plan national. Différentes enquêtes localisées permettent de compléter l'analyse malgré des différences de méthode et d'approches importantes.

#### Le Suivi de la Demande Touristique (SDT)

L'enquête de suivi de la demande touristique des Français (SDT), réalisée sous la responsabilité de la Direction du tourisme par la société TNS-Sofres, a pour objectif de mieux connaître les pratiques touristiques des Français et suivre la mobilité à longue distance. Elle porte sur les voyages d'au moins une nuitée passée en dehors du domicile et sur les allers-retours dans la journée à plus de 100 kilomètres du domicile réalisés par les Français. La collecte est réalisée mensuellement par voie postale. L'enquête porte sur un panel représentatif de la population française de 15 ans et plus. 20 000 Français issus d'un vivier de 20 000 ménages sont interrogés mensuellement sur leurs déplacements d'au moins une journée et 8 000 sur leurs déplacements dans la journée à plus de 100 kilomètres du domicile. Un seul individu par ménage est interrogé.



Une question porte sur « **les principales activités pratiquées personnellement** » pendant le séjour et renvoie à une liste d'activités comprenant un item vélo/VTT classée dans la rubrique « activités sportives ». Le nombre d'activités principales est limité à trois et le nombre total d'activités déclarées par les répondants se situe autour de 1.2. Les « séjours vélo/VTT » identifiés sont de ce fait une activité importante dans le séjour et une activité considérée comme activité sportive. Cette méthode sous-estime sans doute la pratique du vélo comme moyen de déplacement sur le lieu de vacances y compris des pratiques de loisirs de découverte.

### L'intérêt de la méthode

- Une méthode identique permettant un **suivi dans le temps**.
- Et des **comparaisons** très instructives entre grandes bassins touristiques.
- Avec un échantillon très important de 20.000 ménages interrogés tous les mois.


### Les limites de l'approche

- Le mode de formulation « **activité principale** » et le classement « **activité sportive** » exclue sans doute une utilisation du vélo comme mode de déplacement sur le lieu de vacances.
- **L'échantillonnage finalement réduit des pratiquants de l'activité vélo** (3.32 % sur 20 000 ménages, soit 664 ménages) limite néanmoins les possibilités d'exploitation statistique très détaillée par départements compte tenu du faible taux d'échantillonnage à cette échelle. Des regroupements de départements par bassins touristiques seront de ce fait nécessaires.

### Les enquêtes auprès des visiteurs étrangers (EVE)

L'enquête auprès des visiteurs venant de l'étranger (EVE) cherche à mesurer le volume trimestriel des flux touristiques des non-résidents à la sortie du territoire et à en observer le comportement en France métropolitaine. Elle a été réalisée pour la première fois en 2004. L'interrogation s'effectue à la sortie du territoire auprès de l'ensemble des visiteurs (touristes et excursionnistes). Pour les





touristes très majoritaires qui viennent par route, les questionnaires sont réalisés sur les aires d'autoroute depuis l'abolition des frontières physiques consécutive aux accords de Schengen. Plus de 120 000 questionnaires sont recueillis mensuellement. L'enquête vise ainsi à déterminer le nombre de visiteurs étrangers qui viennent chaque mois, par mode de transport. Elle renseigne également sur les régions visitées, sur la durée de leur séjour, sur les modes d'hébergement, sur les motivations (raisons personnelles ou professionnelles) de leur venue en France et sur les activités pratiquées.

Dans les activités pratiquées, plusieurs peuvent concerner le vélo : les activités sportives, les activités culturelles et les activités de loisirs et d'agrément sans que l'on puisse néanmoins identifier spécifiquement l'activité vélo.

### L'intérêt de la méthode

- Une méthode identique permettant un **suivi dans le temps**.
- Et des **comparaisons** entre grandes régions touristiques.
- Avec un échantillon très important de 120 000 enquêtes par an sur autoroute.



### Les limites de l'approche

- Pas d'identification spécifique de l'activité vélo.
- Pas de possibilité d'identifier la pratique itinérante des étrangers arrivant à vélo du fait d'une localisation des enquêtes sur autoroute.

### L'enquête AFIT sur le vélo en France de 1995

Une large enquête a été réalisée par l'AFIT (désormais ATOUT FRANCE) en 1995 sur la pratique du vélo en France. Centrée d'abord sur la pratique touristique et de loisirs du vélo, cette enquête aborde par ailleurs l'ensemble des formes de pratique du vélo en France. Son objectif est d'analyser la clientèle existante, de déterminer les principaux segments, de mesurer les attentes, d'identifier les produits touristiques correspondants et de proposer des orientations prospectives sur le vélo en France.





Deux phases ont été réalisées :

- Une phase qualitative par entretiens semi-directifs portant sur des espaces géographiques variés
- Une phase quantitative par questionnaire auprès de 4760 personnes représentatives de la population française de plus de 15 ans et portant sur 2 128 cyclistes Français. Les questionnaires approfondis d'une trentaine de minutes ont été réalisés à domicile, permettant une bonne qualité de réponse.

Même si l'enjeu principal reste le tourisme et les loisirs, les pratiques abordées dans l'enquête sont larges puisque la question principale d'identification est « Vous arrive-t-il, ne serait-ce que de temps en temps, de faire du vélo ? ».

L'enquête porte sur un très grand nombre de questions opérationnelles et ouvre sur de nombreuses pistes de développement de la pratique du vélo.

### **L'intérêt de la méthode**

- Des pratiques du vélo abordées très larges.
- Un échantillonnage garantissant une bonne représentativité des réponses.
- Une approche qualitative très riche sur les freins et les attentes.

### **Les limites de l'approche**

- Une enquête déjà ancienne (1994/1995).
- Une typologie des pratiques qui aurait méritée d'être creusée.
- L'enquête ne porte que sur la pratique des Français et n'aborde pas les clientèles étrangères.





## Différentes enquêtes localisées

Indépendamment des enquêtes nationales, différentes enquêtes et comptages ont été réalisés localement à différentes échelles et peuvent permettre de compléter les données d'analyse de la fréquentation dans différents cadres :

- Enquêtes terrain réalisées à l'occasion de schémas cyclables départementaux.
- Enquêtes terrain de fréquentation et d'impact économique de véloroutes ou voies vertes.
- Enquêtes par sondage sur des territoires régionaux ou départementaux.

## Enquêtes terrain réalisées à l'occasion de schémas cyclables départementaux ou régionaux

Plusieurs enquêtes ont été réalisées à l'occasion de schémas départementaux et permettent de préciser des typologies de clientèle, de donner des éléments qualitatifs approfondis sur les pratiques, les dépenses et les attentes. Ces enquêtes réalisées parallèlement à des comptages ont été réalisées sur route, piste ou voie verte dans plusieurs départements :

- Hérault en 1998
- Rhône en 2000
- Loir-et-Cher en 2001
- Finistère en 2001
- Vaucluse en 2001
- Maine-et-Loire en 2002
- Région Aquitaine en 2002
- Vosges en 2002

## L'intérêt de la méthode

- Un contenu qualitatif riche sur les typologies de clientèle.
- Des données précises sur les attentes et les priorités.
- Des éléments sur le niveau de dépense.



## Les limites de l'approche

- Un échantillonnage difficilement extrapolable du fait des biais liés à la localisation des enquêtes sur route ou voie verte.
- Un biais lié aux périodes d'enquête (généralement de mai à septembre).
- Des biais liés à des taux de réponse différents par catégorie (touristes / excursionnistes).

## Enquêtes terrain d'analyse de la fréquentation et de l'impact économique des véloroutes et voies vertes


Dans un même esprit plusieurs enquêtes ont été réalisées plus spécifiquement sur des véloroutes et voies vertes. Au fil des réalisations, la méthode d'échantillonnage et d'extrapolation des données s'est affinée. Elle a été approfondie une première fois à l'occasion de l'étude de Fréquentation et impact économique des véloroutes et voies vertes menée par l'AFIT (désormais ATOUT FRANCE) en 2002<sup>5</sup> puis précisée et validée à une échelle européenne dans le cadre du programme EuroVelo 6<sup>6</sup>. Cette méthode s'appuie sur quatre outils complémentaires permettant de corriger les différents biais :

- Des comptages automatiques sur très longue période permettant de caler les évolutions sur le long terme et corriger les biais de saisonnalité.
- Des comptages manuels permettant d'identifier visuellement les catégories d'usagers (cyclistes sportifs, itinérants, loisirs et utilitaire, non cyclistes piétons, joggers, rollers...).
- Des interviews brèves permettant de préciser les catégories d'usagers non identifiables visuellement : origine géographique, populations touristiques ou résidentes...
- Des enquêtes approfondies.



<sup>5</sup> Fréquentation et impact économique des véloroutes et voies vertes – AFIT – 2003.

<sup>6</sup> Manuel de référence d'analyse de la fréquentation et de l'impact économique des véloroutes et voies vertes - EuroVelo 6 / Région Centre - 2007.



Différentes enquêtes ont donc été réalisées sur ce principe et affinées progressivement :

- Enquête de fréquentation et d'impact économique de la voie verte du lac d'Annecy (CG74 – 1998).
- Enquête de fréquentation et d'impact économique des Avenues Vertes de Savoie (CG73 – 2000).
- Enquête de fréquentation et d'impact économique de la voie verte littorale du Var (CG83 – 2001).
- Enquête de fréquentation et d'impact économique de la voie verte Givry-Cluny (CG71 – 2002).
- Enquête de fréquentation et d'impact économique des voies vertes pour l'AFIT (désormais ATOUT FRANCE) et VNF (2002). L'enquête portait sur 4 sites complémentaires : le long de la Moselle à Thionville, à Sauveterre de Guyenne sur la piste Roger Lapébie, sur le Canal de la Marne au Rhin et le canal de Bourgogne à Dijon. Elle compilait également les résultats obtenus sur les sites précédents cités plus haut.
- Enquête de fréquentation et d'impact économique de l'EuroVelo 6 (18 partenaires, pilotée par la Région Centre). Cette enquête réalisée de juin à octobre 2006 présente l'intérêt d'avoir été menée selon la même méthode sur plusieurs Régions (Pays de la Loire, Centre, Bourgogne, Franche-Comté, Alsace) et Pays (Suisse et Allemagne) et d'offrir de ce fait des comparaisons appréciables.

D'autres enquêtes intéressantes ont été réalisées dans un cadre méthodologique proche pour le Luberon sur un itinéraire particulier ou très différent en Aquitaine avec une approche territoriale et non liée à un itinéraire :

**Enquête de fréquentation et d'impact économique du Luberon à Vélo :** cette enquête réalisée de juin à octobre 2007 sur les 236km de l'itinéraire du Luberon à Vélo et les 128km de boucles, a été pilotée par le PNR du Luberon<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Evaluation des retombées économiques du Tourisme à vélo sur l'itinéraire du Luberon à Vélo – PNR du Luberon – 2007 - Réalisation Erable, Vélo Loisir en Luberon, AlterID et Géosystème.



Elle comprenait plusieurs phases :

- Une enquête en face à face sur 12 lieux auprès de 103 personnes.
- 223 questionnaires auto-administrés à disposition des clients dans les Offices de Tourisme, les hébergements, loueurs du vélo, etc.
- La consultation de socioprofessionnels via Internet (58 établissements) par questionnaires adressés sur Internet.
- comptages automatiques.

**La pratique du vélo par les touristes en Aquitaine et par les excursionnistes régionaux.** Cette étude<sup>8</sup> pilotée par le CRT Aquitaine et le CDT Gironde comprenait :

- Une phase qualitative, réalisée grâce à 3 réunions de groupes, 24 entretiens exploratoires et 15 entretiens auprès de personnes ressources, permettant de déterminer une typologie des pratiquants et d'identifier leurs besoins et attentes spécifiques.
- Une phase quantitative a permis de valider et de quantifier la typologie dégagée et d'évaluer les volumes des différents publics de pratiquants, leur mode de consommation et leurs attentes à partir d'une extraction de l'enquête touristique réalisée de mai à septembre 2004.
- Cette étude présente l'intérêt d'éclairer les résultats qualitatifs par un calage quantitatif sur une des régions où la pratique du vélo par les touristes est la plus importante.

### L'intérêt des méthodes localisées

- Un contenu qualitatif riche et précis sur les clientèles et la segmentation des pratiques.
- Des données détaillées sur les attentes et les priorités.
- Des éléments sur le niveau de dépense.
- Une méthode de relevé et d'extrapolation des données à présent bien cadré.

---

<sup>8</sup> Tourisme à vélo : Pratiques et pratiquants en Aquitaine et en Gironde – CRT Aquitaine et CDT Gironde – 2006 – Réalisation BVA et QAPPA (partie qualitative).



## Les limites de ces approches

- Une approche bien adaptée à un itinéraire mais difficilement extrapolable à un territoire (en dehors de l'étude Aquitaine).
- Des données spécifiques à un lieu donné et pas toujours généralisables sur l'ensemble du territoire national.



### 2.1.3 Les enquêtes sur les activités physiques et sportives des Français

Le Ministère de la Jeunesse et des Sports et la Fédération des industries du Sport et des Loisirs ont tous deux besoin d'un suivi régulier des pratiques sportives des Français. Ce suivi s'est concrétisé par plusieurs enquêtes particulièrement utiles sur la connaissance de la pratique du vélo. Leurs orientations sont néanmoins différentes et expliquent des variations importantes dans l'analyse de la pratique du vélo. La comparaison des deux enquêtes Ministère a fait l'objet d'une publication particulièrement intéressante sur le plan méthodologique<sup>9</sup>.

#### L'enquête sur les pratiques physiques et sportives des Français de 2000

Le Ministère de la Jeunesse et des Sports et de la Vie Associative a mené en collaboration avec l'INSEP une enquête lourde spécifiquement ciblée sur ces pratiques. Il s'agit d'une enquête téléphonique auprès de 6526 personnes de 15 à 75 ans.

La première question de l'enquête qui qualifie l'activité physique ou sportive est : « Au cours des douze derniers mois, avez-vous fait même occasionnellement ou même pendant vos vacances, des activités physiques et sportives ou d'autres activités de ce type, en dehors des cours obligatoires d'éducation physique et sportive à l'école ? ».


L'orientation sportive de l'enquête est de ce fait clairement affichée.

La réponse est ensuite une réponse ouverte sur les activités pratiquées, à l'initiative du répondant. Les formulations concernant la pratique du vélo peuvent

---

<sup>9</sup> Truchot, G. et Mignon, P. (2005). In « La pratique des activités physiques et sportives en France », Ministère de la Jeunesse et des Sports et de la Vie Associative – INSEP, chapitre 11.





donc être larges « je fais du vélo », « je pratique le cyclisme », « je fais du VTT »... Une grille de 400 activités permet ensuite de codifier l'activité. Les répondants évaluent donc eux-mêmes le caractère sportif ou non de l'activité, ce qui peut avoir un impact important sur la pratique du vélo dans la mesure où une personne utilisant le vélo pour ses déplacements quotidiens ne considère pas cette activité comme spécifiquement « sportive ». Par ailleurs, une question de relance est prévue pour ceux qui répondent non avec citation d'une trentaine d'activités dont « le vélo, le bi-cross, le VTT, le cyclotourisme ».

### **L'enquête « Participation culturelle et sportive » des Français de 2003**

Cette enquête pilotée par le Ministère de la Jeunesse et des Sports en partenariat avec le Ministère de la Culture et de la Communication, en collaboration avec l'INSEE s'intègre dans l'enquête permanente sur les conditions de vie des ménages. Il s'agit d'une enquête réalisée en face-à-face auprès de 5626 personnes de 15 ans ou plus. Les questions concernant les pratiques sportives et culturelles sont intégrées à la fin d'une enquête d'une quarantaine de minutes. La question posée est en revanche la même que pour l'enquête de 2000.

En revanche, la réponse n'est pas ouverte mais encadrée par une liste de 27 activités. De ce fait, certaines activités considérées comme non sportives par les répondants de l'enquête 2000 peuvent être intégrées dans l'enquête 2003.

Plusieurs questions spécifiques permettaient d'identifier les autres pratiques utilitaires du vélo :

- « Quel(s) moyen(s) de transport utilisez-vous habituellement pour vous rendre sur votre lieu de travail ? », avec une grille de réponse comprenant le vélo, le roller, la marche à pied.
- « En dehors de vos trajets domicile-travail ou études, choisissez-vous de marcher ou d'utiliser le vélo pour vous déplacer et faire de l'exercice ? ».
- Le taux de pratique est donc plus large dans l'enquête 2003 que dans l'enquête 2000. Le différentiel de « récupération » de pratiquant dans la partie variable de relance porte surtout sur des personnes plus âgées, moins diplômées, plus féminisées ayant une vision différente du caractère « sportif » de l'activité.

## L'observatoire du sport FPS/IPSOS de 2007

La Fédération des industries du Sport et des Loisirs (FPS) a des besoins importants de données régulières et comparables sur les activités sportives, les tendances, les achats. Elle a donc souhaité mettre en place un observatoire de suivi utilisant les mêmes méthodes d'échantillonnage, d'enquête et de questionnement pour pouvoir comparer les études les unes aux autres. La FPS a donc mis en place en 2002 avec IPSOS un dispositif récurrent d'observation. Trois enquêtes sont aujourd'hui disponibles en 2002, 2004 et 2007. La dernière portait sur un échantillon de plus de 5 000 personnes de 4 à 65 ans. Cette enquête a par ailleurs l'intérêt de prendre en compte les enfants de 4 à 14 ans. Elle ne prend en revanche pas en compte les plus de 65 ans. La pratique du vélo est différenciée selon le type de terrain ou d'engins (VTT, vélo tous chemins, vélo de route). Cette différenciation potentiellement ambiguë entre lieu de pratique et engins peut poser des difficultés d'interprétation. L'enquête est réalisée par un questionnaire on line auto-administré. Les réponses sont fermées sur une grille de pratiques.

## 2.2 Combien de Français font du vélo ?

Entre 23 et 25 millions de Français de 4 ans et plus ont une pratique régulière du vélo, soit environ 40 % de la population française totale (entre 41 et 44 % des plus de 4 ans), auquel on peut sans doute ajouter 10 millions de personnes ayant une pratique très occasionnelle (annuelle ou moins).

Les enquêtes et sondages sont assez convergents sur ces chiffres une fois les corrections de tranche d'âge et de fréquence de pratique corrigée :

Nom de l'enquête	Les pratiques sportives des Français	Les Français et le vélo	Observatoire du sport
Commanditaire	Ministère J&S et Communication	Le Crédit Lyonnais	Fédération des Professionnels du Sport





Institut	INSEE EPCV	CSA	IPSOS
Période de réalisation	Mai	Mai	Mai-juin
Année	2003	2006	2007
Nb personnes interviewées	5626	1000	5249
Personnes interrogées	15 ans et +	15 ans et +	4 ans à 65 ans
Question posée	Avez-vous pratiqué une activité sportive au cours des 12 derniers mois ? (27 items dont vélo)	Faites-vous du vélo ?	Quelle activité physique ou sportive pratiquez-vous ?
Données brutes	38 % pratique du vélo	40 % de pratique régulière, 20 % pratique exceptionnelle, Jamais 40%	44,8 % pratique du vélo, 65,5 % des 4<9 ans, 69,5 % des 10-14 ans
Corrections	Intégration de la pratique 4<14 ans à partir des données FPS	Intégration de la pratique 4<14 ans à partir des données FPS, non prise en compte de la pratique exceptionnelle.	Intégration de la pratique des +65 ans à partir des données INSEE
Données corrigées par âges, % de pratiquants de 4 ans et +	42 %	44 %	41 %
Nombre de pratiquants de 4 ans et + en M	24	25	23

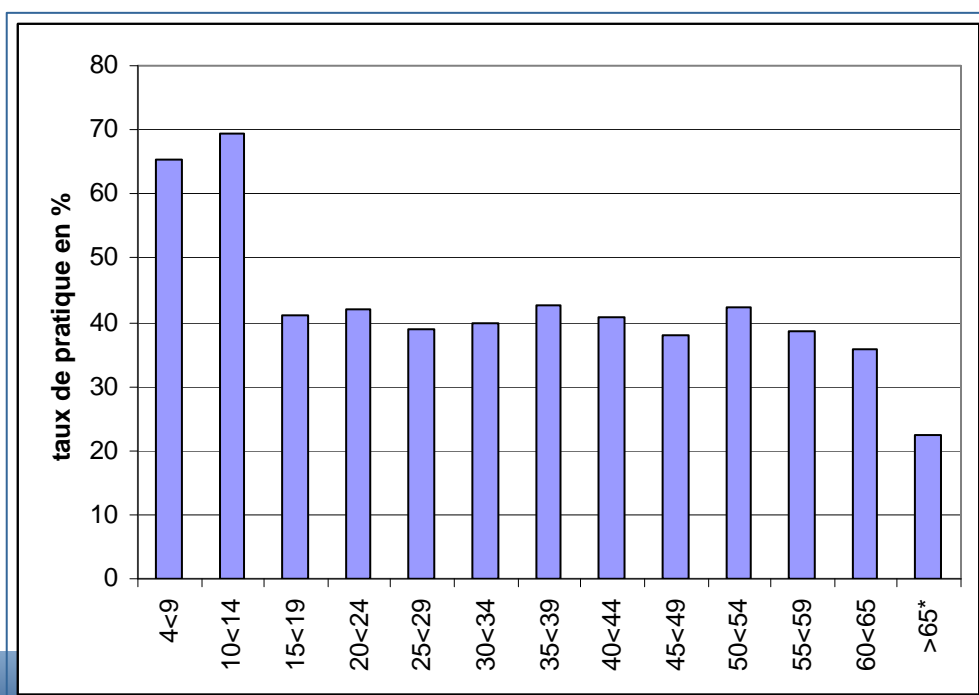


Les deux enquêtes du Ministère de la Jeunesse et des Sports et de la FPS ont une entrée résolument physique et sportive et liée à une pratique dans les 12 derniers mois. La première comprend une relance sur la pratique utilitaire du vélo.

Le sondage LCL a quant à lui une vision très large des pratiques et aboutit à un taux de pratique beaucoup plus élevé (60 %) si l'on intègre les pratiques considérées comme exceptionnelles de une ou deux fois par an (20 %) à comparer avec les résultats de l'enquête AFIT (désormais ATOUT FRANCE) de 1995 aboutissant, une fois corrigées les données par tranche d'âge à près de 50 % de pratiquants.

### 2.2.1 70 % des 4 < 15 ans font du vélo, 40 % des 15 < 60 ans

La pratique du vélo est très liée à l'âge. Elle est maximale entre 10 et 14 ans avec près de 70 % de pratique et diminue fortement à 15 ans autour de 40 % pour rester très stable jusqu'à 60 ans et décliner ensuite progressivement.



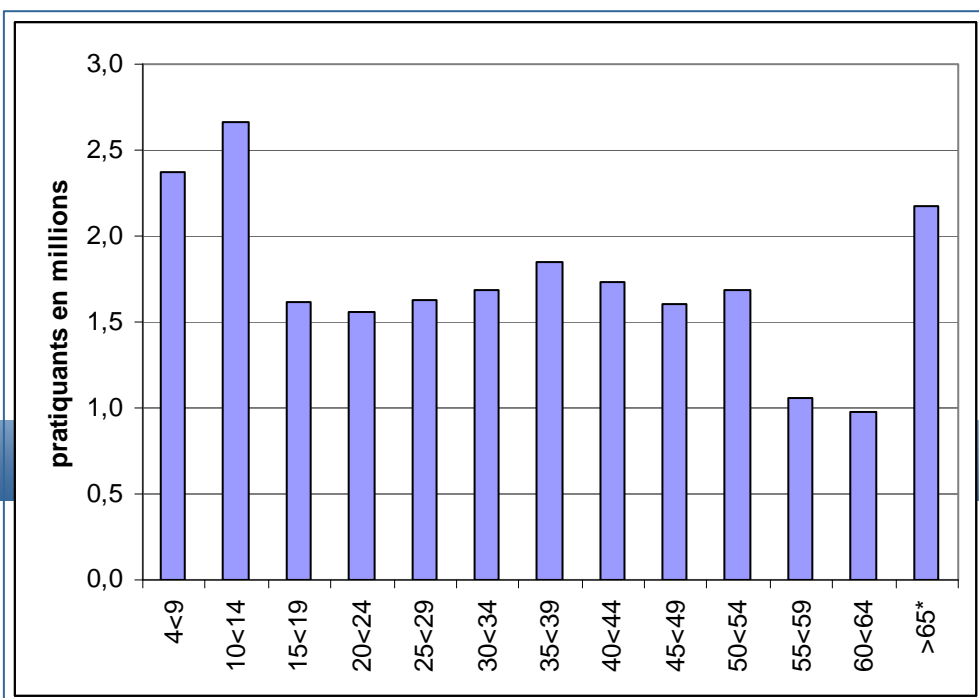
*Taux de pratique du vélo par tranche d'âge source FPS 2007, ATOUT FRANCE pour les plus de 65 ans*



**A retenir :**

Deux tiers des enfants font du vélo. La pratique chute après 15 ans pour rester stable à 40% de pratique jusqu'à 60 ans et décliner ensuite progressivement.

Compte tenu des effets démographiques, le nombre de pratiquants en millions se répartit selon le graphe suivant :



*Nombre de pratiquants du vélo par tranche d'âge source FPS 2007, ATOUT FRANCE pour les plus de 65 ans*

Les deux graphiques mettent en évidence, deux âges « frontière » dans la pratique du vélo : une baisse de pratique de 57 % à 15 ans, surtout chez les filles et une nouvelle baisse plus progressive après 55 ans.

**A retenir :**

24 millions de français font régulièrement du vélo, soit 42 % des français de plus de 4 ans. 10 autres millions en font sans doute très occasionnellement.

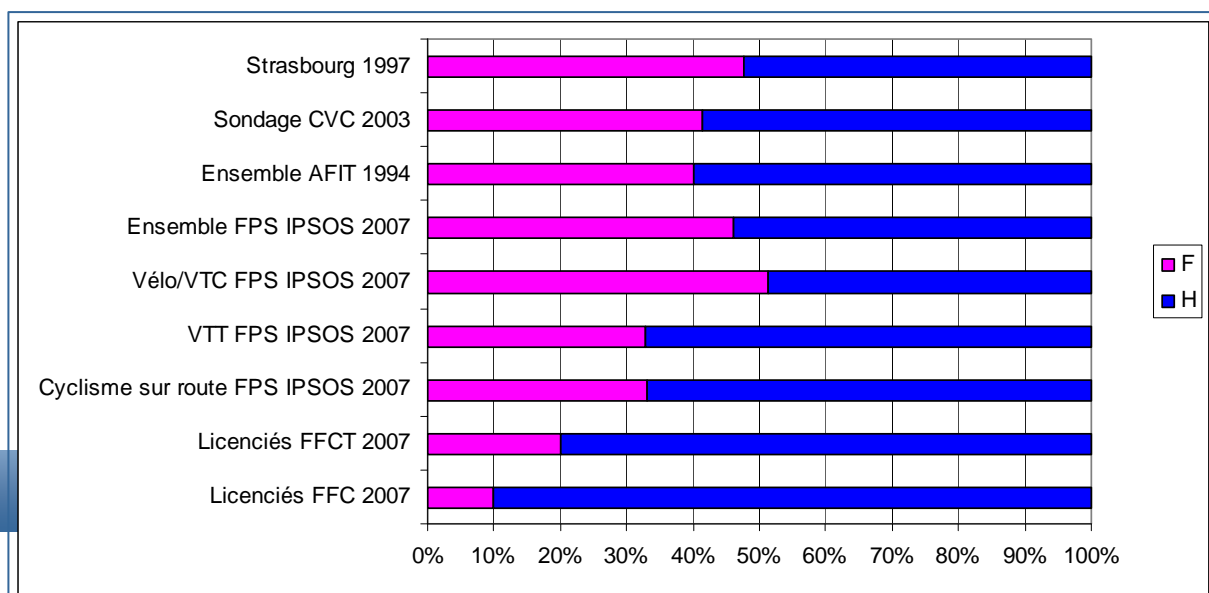


## 2.2.2 Une pratique masculine un peu plus élevée

La pratique par sexe varie beaucoup selon la typologie de pratique.

Selon l'enquête FPS 2007, l'écart global est limité avec 48,5 % des hommes et 41,2 % des femmes pratiquant le vélo. Cet écart par sexe tend sans doute à se réduire puisque les pratiques déclarées dans l'enquête AFIT (désormais ATOUT FRANCE) de 1994 étaient respectivement de 50 % pour les hommes et 40 % pour les femmes.

Il est particulièrement important par type de pratique. La pratique du VTT et du vélo de route, la pratique en club et en compétition est très nettement plus masculine avec 90 % d'hommes parmi les compétiteurs. La pratique du vélo utilitaire est également plus masculine mais dans une moindre mesure. Plus la pratique utilitaire du vélo augmente, plus elle se féminise comme à Strasbourg quasiment équilibrée entre hommes et femmes (48/52), données que l'on retrouve dans les pays du nord de l'Europe.



*Par des hommes et des femmes dans la pratique du vélo. Sources EMD-CERTU, sondages CVC 2003, AFIT 1994 (désormais ATOUT FRANCE), FPS 2007*



#### A retenir :

11.4 millions de Français et 9.7 millions de Françaises de 4 à 65 ans pratiquent le vélo. Contrairement à la pratique sportive très masculine, la pratique de loisirs est majoritairement féminine. En ville plus la pratique augmente, plus elle se féminise.



#### Conclusions et perspectives sur la pratique du vélo en France :

24 millions de Français soit 42% des résidents de plus de 4 ans pratiquent le vélo en France. Près de 70% des enfants de moins de 15 ans pratiquent le vélo même occasionnellement. La pratique sportive, sur route ou VTT et dans une moindre mesure la pratique urbaine sont nettement plus masculine.

Les Français parcouraient 85 km par an et par habitant (enquête CE 1997) contre 300 km dans la plupart des pays du nord de l'Europe (Allemagne, Suisse, Scandinavie, Belgique), sans parler des Pays-Bas et du Danemark qui parcourent 800 à 1 000 km.

Cette faible distance parcourue s'explique surtout par une **fréquence de pratique faible**, -malgré un taux d'équipement en vélos élevé, une pratique sportive forte et une non pratique finalement limitée- qui s'explique notamment par une faible pratique du vélo pour les déplacements urbains.

Une augmentation générale de la pratique passe par une augmentation de la fréquence de pratique parmi les occasionnels, au travers notamment des déplacements urbains et par le développement d'une pratique même occasionnelle parmi les non pratiquants.



### 2.2.3 La segmentation des pratiques du vélo en France

La pratique du vélo recouvre des réalités extrêmement différentes. Quel rapport y a-t-il entre une pratique compétitive de haut niveau sur des vélos de plusieurs milliers d'euros à plus de 40km/h et une pratique utilitaire de proximité pour aller à l'école ou faire des courses ?

Après avoir balayé les différents critères de segmentation possibles, nous tenterons de définir une segmentation opérationnelle sur le champ économique plus agrégée.

#### Les critères de segmentation

Quatre principaux critères nous semblent pouvoir être relevés pour caractériser les différentes pratiques.

##### 1. Les motifs de pratique

Deux grandes familles de motifs segmentent très fortement la pratique :

- **La pratique utilitaire** pour des motifs variés travail, scolaire, achats, démarches, accompagnement est majoritairement réalisée en ville et plus en semaine, sur des distances très majoritairement courtes (<10km) mais nous verrons qu'une partie de cette pratique est aussi réalisée en milieu rural, le week-end et pendant les vacances. A noter que le motif de déplacement loisir au sens « accès à une activité de loisirs » représente une part croissante des déplacements de semaine. Les déplacements de promenade de semaine sont par ailleurs identifiés spécifiquement dans les enquêtes transports auprès des ménages.
- **La pratique de loisirs** au sens où le vélo n'est pas un moyen de déplacement mais une pratique de promenade ou de sport en tant que telle, recouvre des réalités très différentes : sport en compétition, tourisme à vélo, promenade, VTT...



## 2. Les lieux et les sites de pratique :

Les lieux et sites de pratique forment deux nouveaux points de segmentation.

- **Urbain et rural** : la pratique peut être urbaine, pour l'essentiel pour des motifs utilitaires mais le développement de réseau de voies vertes et ville montre que la pratique de promenade et même touristique et de VTT peut aussi s'y développer (quais du Rhône à Lyon, tours guidés à Paris, Strasbourg, Bike parks urbains...) ou plutôt en rase campagne, lieu principal de pratique.
- **La route et les voie vertes** : la pratique du vélo était jusqu'à présent majoritairement réalisée sur route, avec ou sans aménagements cyclables mais dans les dix dernières années, le développement important du linéaire de voies vertes a fait émerger une pratique touchant des publics nouveaux, plus féminine, avec un retour de personnes âgées mais aussi d'enfants vers la pratique.
- **Les sites aménagés** : l'apparition de nouvelles formes de pratiques du VTT s'est accompagnée du développement de nouveaux sites spécifiques pour le VTT (bike parks) s'ajoutant aux anneaux de vitesse sur piste et aux sites de BMX.

## 3. Les moments de pratique : semaine, week-end, vacances, saison

Les périodes de pratique structurent très fortement la segmentation du vélo :

- Les déplacements de semaine sont très majoritairement utilitaires (88 % des déplacements et 72 % des distances) mais une partie non négligeable (12 % des déplacements) se fait aussi pour motifs sport-promenade.
- Le week-end, la proportion s'inverse avec 73 % des km parcourus (mais seulement 27 % du nombre de déplacements) pour motifs sport-loisirs-promenade
- La pratique pendant les vacances est plus difficile à mesurer mais les sondages montrent qu'une partie non négligeable des Français ne pratiquent que pendant les vacances (27 % des 20 % de cyclistes occasionnels).
- Par ailleurs une partie (55 % des 20 % de cyclistes occasionnels) ne pratique que pendant la « belle saison » d'avril à octobre. La fréquence de

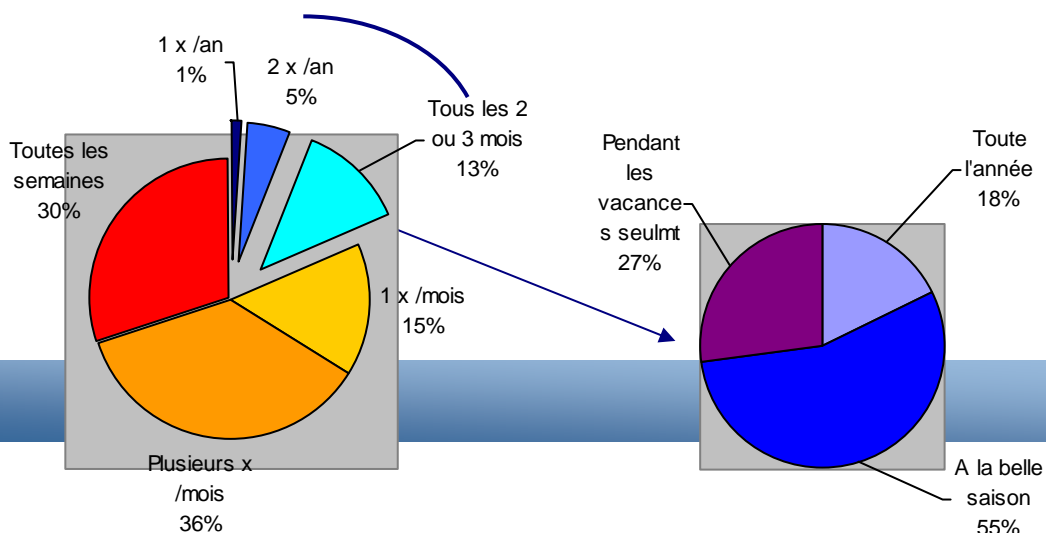


pratique des cyclistes réguliers varie néanmoins aussi très fortement comme le montrent bien les relevés de compteurs automatiques (voir p. 6 les courbes de saisonnalité).

#### 4. L'intensité de pratique

Le niveau d'intensité de pratique est lui aussi extrêmement variable. Si la moyenne de distance parcourue par un français mesurée dans l'enquête nationale transport de 1993-1994 est de 87 km, la distance moyenne des 42 % de pratiquant est de 207 km avec des variations importantes :

- Les cyclistes que nous qualifions de « sportifs » parcourent plusieurs milliers de km par an, avec une fréquence de pratique de plusieurs fois par semaine en saison.
- Les cyclistes utilitaires réguliers parcourent eux aussi des distances élevées, souvent proche des distances de cyclistes « sportifs ». Un cycliste parcourant 5 km tous les jours pour se rendre à son travail va parcourir plus de 2 000 km par an. La fréquence de pratique des cyclistes utilitaires est souvent très supérieure à celle des cyclistes sportifs même si les distances parcourues sont plus faibles.
- La majorité des cyclistes a une fréquence de pratique allant de plusieurs fois par mois à une pratique très occasionnelle.



Fréquence de pratique du vélo en France – observatoire FPS IPSOS 2007





L'ensemble de ces critères va influencer fortement sur les éléments économiques de la pratique :

- Les pratiquants sportifs de forte intensité ont un niveau de dépense dans le matériel 4 fois supérieur à la moyenne.
- Interrogés sur leurs dépenses pendant leurs randonnées, les touristes et surtout les pratiquants itinérants vont avoir un niveau de dépenses très supérieur aux autres en hébergement, restauration...
- La pratique occasionnelle de faible intensité sur voies vertes va en revanche toucher un nombre très important de personnes et avoir un impact de santé public fort sur des personnes cible (femmes, personnes âgées).
- La pratique utilitaire aura un impact économique direct limité en achat de matériel et consommation mais des externalités fortes.


De ces différents critères croisés, nous proposons une segmentation opérationnelle adaptée à notre objectif d'analyse économique.

### Une segmentation opérationnelle sur l'économie :

6 catégories opérationnelles vont nous guider dans l'analyse.

- **La pratique utilitaire de proximité** est réalisée pour des motifs utilitaires (les motifs promenade-sport-loisirs étant exclus) et à proximité du domicile (les motifs utilitaire sur le lieu de vacances étant rattachés à la pratique touristique).
- **La pratique de loisirs d'excursion à la journée** est réalisée sur des courtes distances (pratique sportive exclue), au départ de son domicile (sans hébergement) sur route ou voie verte revêtue ou non mais hors sentier/terrain naturel (pratique VTT exclue).
- **La pratique sportive sur route** (VTT exclue) est une pratique de forte intensité (distances supérieures à 70km) à partir de son domicile.
- **La pratique touristique en séjour** peut être utilitaire, de promenade, sportive, en VTT mais elle est réalisée à partir d'un hébergement fixe (pratique itinérante exclue) engendrant des dépenses spécifiques.



- 
- **La pratique itinérante** est une pratique touristique caractérisée par le fait de changer quasiment chaque soir de lieu d'hébergement. Elle génère une économie très spécifique (hébergement, restauration, transport, guidage) dans laquelle le rôle du vélo et de l'itinéraire est très important.
  - **La pratique du VTT** est caractérisée par une pratique hors route et voie verte. L'économie de l'aménagement est différente des autres pratiques.

## ●●● 2.3 La pratique utilitaire de proximité

La pratique utilitaire du vélo concentre de très nombreux enjeux :

- La France accuse beaucoup de retard dans ce domaine au regard des pays du Nord de l'Europe et c'est sans doute sur cette forme de pratique que le potentiel de développement est le plus élevé.
- Les enjeux environnementaux de cette pratique en termes de consommation d'espace, de pollution mais aussi d'efficacité en proximité sont considérables.
- La distance totale parcourue pour motif utilitaire est très importante, beaucoup plus que la pratique sportive ou de loisirs à l'échelle nationale et l'impact en termes d'activité physique et de santé publique est lui aussi potentiellement très important.

Malgré les enjeux, les indicateurs de pratique sont différents et parfois divergents selon que l'on aborde :

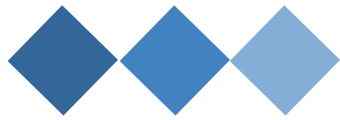
- La part modale du vélo dans l'ensemble des déplacements de proximité mesurée dans l'enquête nationale transport de 1993/1994 mais non encore disponible pour la période 2007/2008.
- La part modale du vélo dans l'ensemble des déplacements de semaine en période hivernale, mesurée dans les enquêtes ménages, qui sous estime fortement la pratique moyenne.
- La fréquence de pratique déclarée du vélo par les personnes interrogées dans les enquêtes ménages ou des sondages.
- Les distances parcourues.



### 2.3.1 Les différentiels d'appréciation de la pratique utilitaire

- La part modale du vélo dans les déplacements de semaine à moins de 80km du domicile, mesurée dans l'enquête nationale transport, est de **2.85 % des déplacements dans l'enquête 1993/1994** (4.53 % en 1981/1982) et ne représente que 0.88 % des distances parcourues.
- Dans les enquêtes ménages méthode CERTU la part du vélo varie considérablement d'une agglomération à une autre. La mobilité exprimée en nombre de déplacement par jour et par personne varie ainsi de 1 déplacement /100hab à Marseille à plus de 26 dans l'agglomération strasbourgeoise, soit **une variation de 0.25 % à 7.5 % de part modale** tous modes (y compris piétons). Cette donnée est nettement sous estimée du fait des dates hivernales de réalisation de la plupart des enquêtes ménages. La compilation des enquêtes réalisées dans les 54 agglomérations qui ont engagé une enquête ménage (représentant près de 20M d'habitants) faisait état, en prolongeant les tendances enregistrées entre deux enquêtes, d'une part modale approchant les 2.2 % en 1994, une fois corrigée des variations saisonnières.
- La mesure de fréquence de pratique du vélo déclarée dans les enquêtes ménages est plus encourageante. Globalement, **33 % des personnes interrogées dans les enquêtes ménages pratiquent même occasionnellement le vélo en semaine. 5 % déclarent pratiquer quotidiennement**, 7 % une ou plusieurs fois par semaine, 5 % au moins une fois par mois soit 17 % de pratiquants réguliers, 21 % pratiquent occasionnellement (moins d'une fois par mois) et 66 % ne pratiquent jamais le vélo en semaine dans les agglomérations concernées par les enquêtes ménages.
- Ces chiffres sont corroborés par les sondages réalisés dans les dernières années avec des variations selon les questions posées, les tranches d'âge des personnes interviewées et les tranches de fréquence utilisées : **30 à 36 % des personnes interrogées utilisent le vélo comme moyen de déplacement**, 5 % quotidiennement, les autres avec une fréquence plus limitée.





Nom de l'enquête	Année	Personnes interrogées	Question posée	Quotidienne	Hebdomadaire	Mensuelle	Exceptionnelle	Jamais
Quel conducteur êtes-vous ? Baromètre annuel AGF-AFPC ADHOC RESEARCH	2007	18 ans et +	Circulez vous en ville à vélo ?	5%				70%
Les Français et la mobilité durable CSA	2005	18 ans et +	Habituellement, utilisez-vous pour vous déplacer :	5%	12%	9%	11%	63%
Enquêtes ménages déplacements CERTU	2000 à 2007	5 ans et +	Quelle est votre fréquence de pratique du vélo	5%	7%	5%	21%	66%

*Comparaison de données de sondages en enquêtes – Altermodal 2008 – sources détaillées en annexe*

**A retenir :**

Plus de **30%** des Français utilisent le vélo pour se déplacer mais seulement **5%** l'utilisent quotidiennement. La part modale du vélo dans les déplacements s'établit autour de **2.5%**. A peine **1%** des distances sont parcourues à vélo.



**2.3.2 Un retournement de tendance depuis 2002**

Analysée à partir des enquêtes ménages CERTU, des enquêtes nationales transport ou d'autres sondages et enquêtes, la pratique du vélo comme mode de déplacement n'a cessé de se dégrader depuis les années 50 jusqu'au début des années 2000.

Un travail de compilation des données de mobilité par personne à partir des enquêtes ménages menées depuis 1976 permet de suivre les grandes tendances. Malgré les réserves liées à l'effet de saisonnalité, la pratique du vélo a diminué dans presque toutes les agglomérations analysées avec des chutes plus ou moins brutales d'une agglomération à une autre :

- Division par 4 de la pratique à Belfort entre 1983 et 2004 et à Amiens entre 1979 et 1991.
- Division par 3 à Lyon de 1976 à 1984.
- Diminution de moitié à Grenoble de 1978 à 1985, à Lille de 1976 à 1998, à Paris de 1976 à 1991.



Une première stabilisation à un niveau bas s'est amorcée dans le milieu des années 90 à Grenoble, Rennes, Valence, Toulon, malgré des baisses encore enregistrées à Strasbourg pourtant engagée dans une politique forte de promotion du vélo.

Les dernières enquêtes ménages sont enfin encourageantes avec des progressions notables<sup>10</sup> :

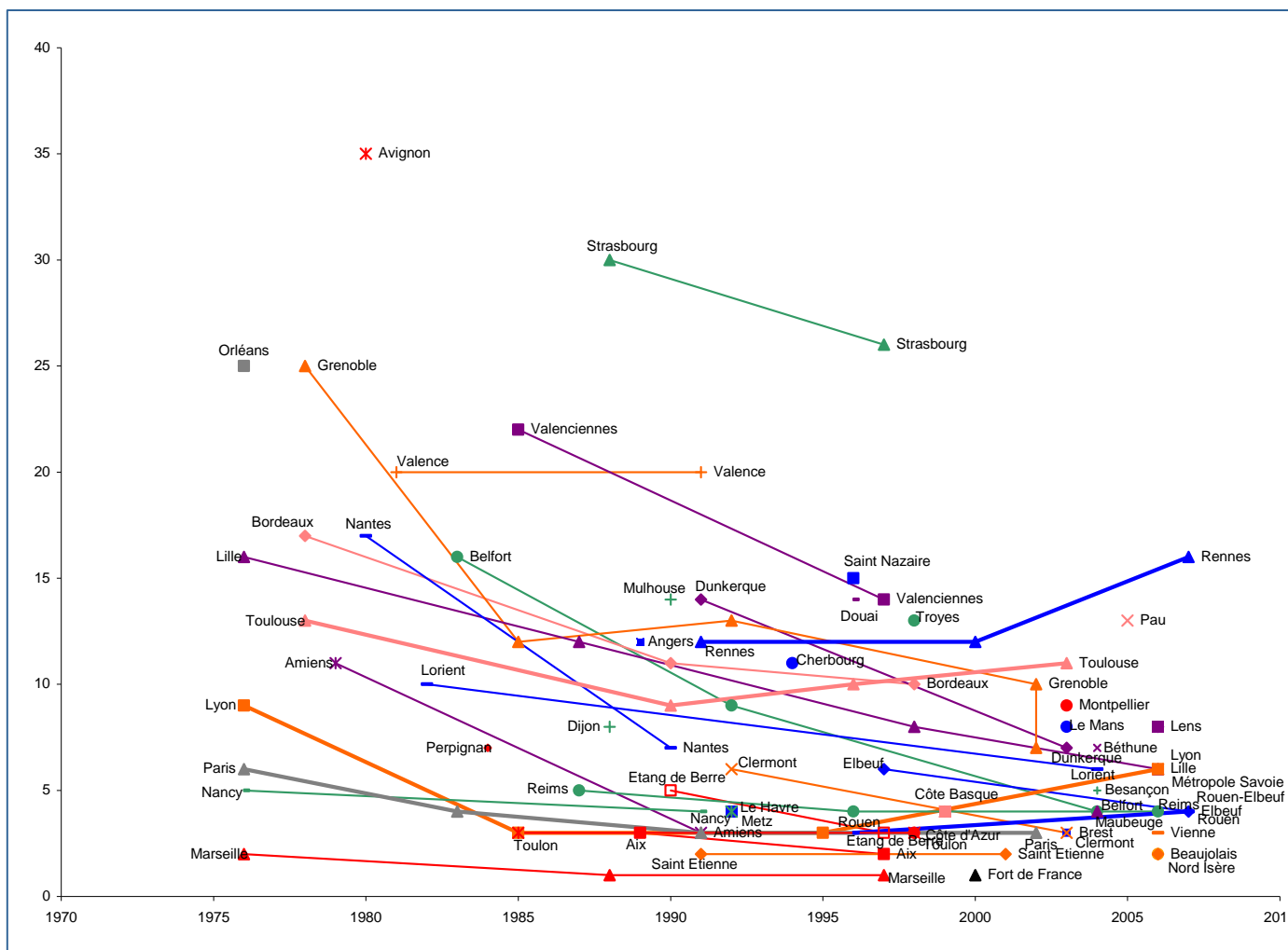
- +22 % à Toulouse entre 1990 et 2003 de 9 à 11 déplacements/jour/100 hab.
- +33 % à Rennes entre 2000 et 2007 de 12 à 16 déplacements/jour/100 hab.
- +50 % à Lille entre 1998 et 2006 de 6 à 9 déplacements/jour/100 hab.
- A Paris la pratique a été multipliée par 3 en 10 ans de 1991 à 2001.
- A Lyon et Villeurbanne la pratique a été multipliée par 4 de 1995 à 2006 passant de 2 à 8 déplacements/jour/100 hab.

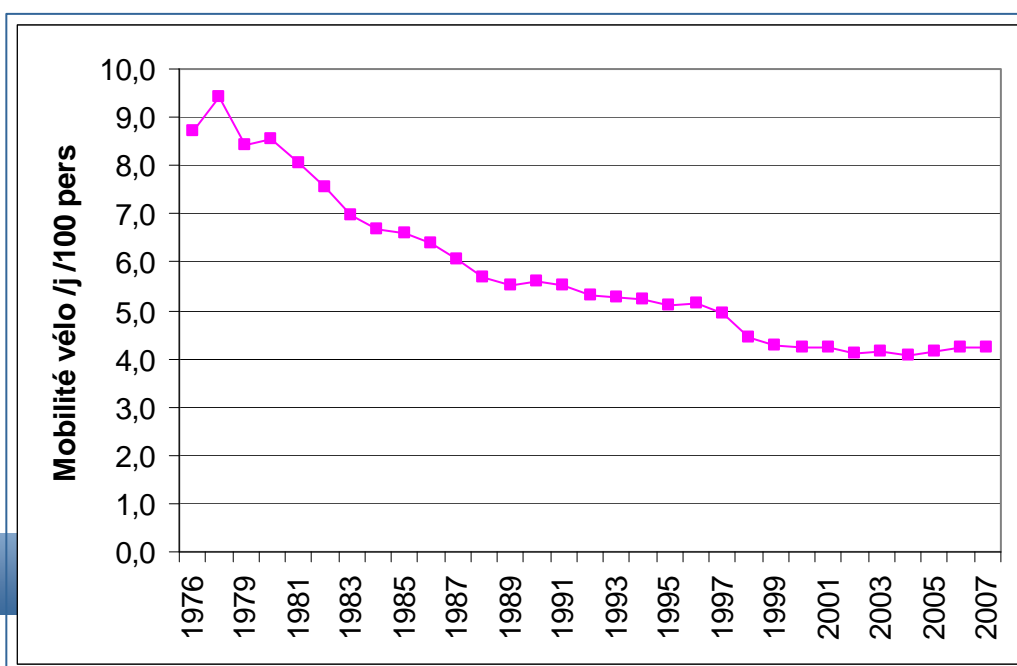
Ces résultats sont confirmés par quelques comptages automatiques et manuels réalisés ces toutes dernières années dans différentes agglomérations (Grenoble, Orléans, Paris, Lyon, Chambéry...). Ils ne doivent cependant pas faire oublier les biais importants liés à la localisation des relevés : les évolutions peuvent être différentes voir divergentes entre les secteurs d'une même agglomération.

---

<sup>10</sup> GUIDEZ, JM, CERTU, 2007 : le tournant du vélo ?, in Transports Urbains n°111 (septembre 2007).







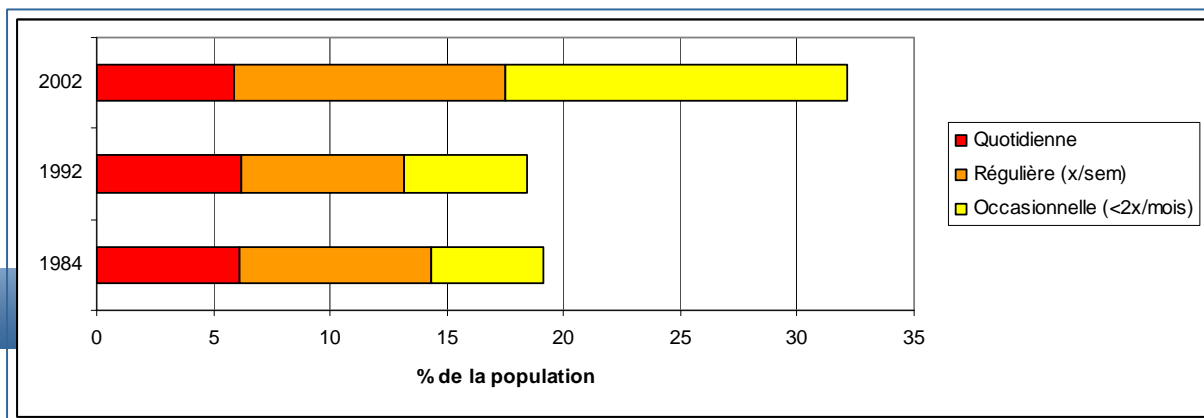
*Evolution de la mobilité quotidienne à vélo dans les enquêtes ménages dans les 54 agglomérations (20M hab en 2007) ayant réalisé une enquête ménage de 1976 à 2007*

Les résultats de l'enquête nationale transport 2007-2008 sont attendus avec impatience pour confirmer ces tendances et préciser les mutations intervenues dans les 10 dernières années. Une exploitation aussi précise et pertinente que celle réalisée par Francis Papon sur l'enquête 1993-1994 aurait tout lieu d'être conduite dès la publication des résultats en juin 2009.

Autre élément encourageant à noter, les non-pratiquants reculent dans la plupart des agglomérations. Dans l'agglomération grenobloise, malgré une légère baisse de part modale et une stagnation de la pratique quotidienne entre les deux enquêtes, les pratiquants du vélo ont augmenté de façon notable passant de 18 à 32 %.







*Evolution de la fréquence déclarée de pratique dans l'agglomération Grenobloise (EMD 1984, 1992, 2002)*

#### **A retenir :**

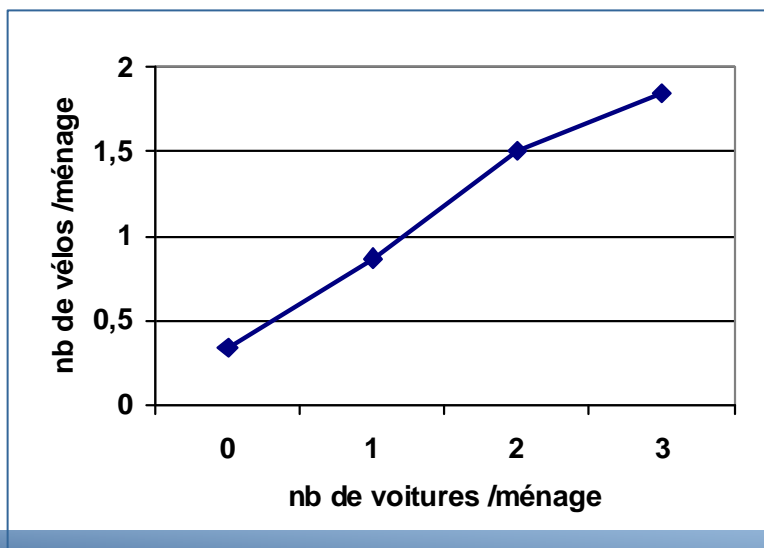
Après une chute brutale dans les années 70 à 80, la pratique du vélo dans les agglomérations engagées dans des enquêtes ménages a commencé à se stabiliser à la fin des années 90. Une véritable inflexion s'est engagée dans nombre de grandes villes ces dernières années avec des progressions très importantes à Paris, Lyon, Lille, Rennes, Toulouse...

### **2.3.3 Pratique captive et pratique choisie**

L'image du vélo utilitaire a longtemps été associée à une pratique subie de captifs n'ayant pas accès à la circulation motorisée, scolaires, ouvriers, inactifs et retraité(e)s sans permis n'est plus du tout confirmée par les chiffres :

- Le taux d'équipement des ménages en vélo croît avec le taux de motorisation et les ménages non motorisés sont aussi les plus faiblement équipés en vélos.





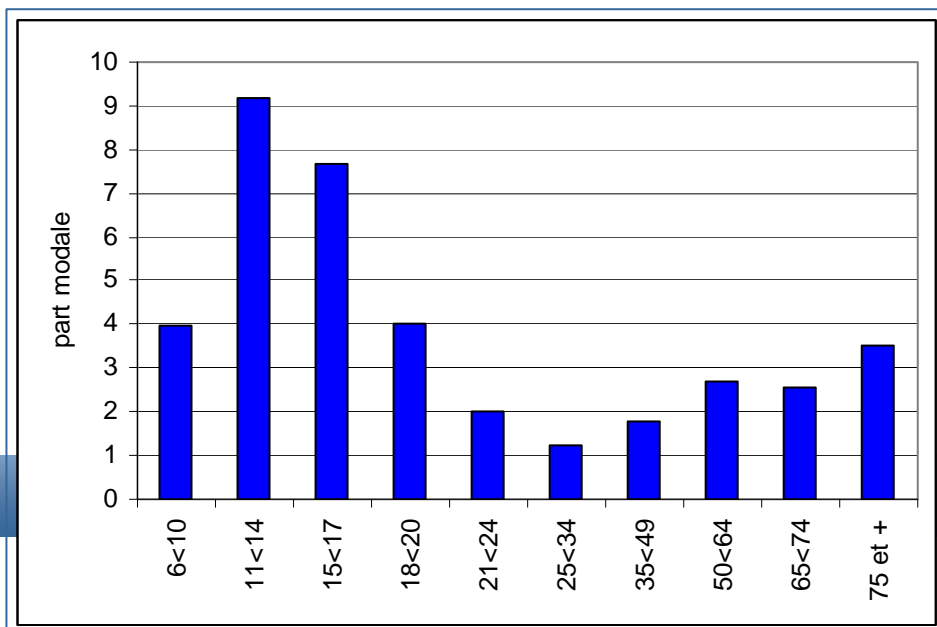
*Lien entre taux d'équipement des ménages en voitures et en vélo – Enquête Nationale Transport 1993-1994, Francis Papon « Les modes oubliés »*



- Dès l'enquête de 1993-1994, la part des déplacements choisis, réalisés par des personnes ayant accès à l'automobile, étaient majoritaires dans les déplacements à vélo. Francis Papon introduit ainsi une différenciation entre une classe de cyclistes usuels n'ayant pas accès à l'automobile et une classe de cyclistes « optatifs » ayant accès à l'automobile et prenant le vélo par choix délibéré.
- Le taux de pratique du vélo a beaucoup augmenté parmi les cadres et professions intermédiaires mais aussi beaucoup diminué parmi les scolaires, les lycéens, les ouvriers, les inactifs.

### **2.3.4 Une pratique utilitaire maximale dans les années collège et lycée**

La pratique de semaine mesurée au travers de l'enquête nationale transport montrait en 1994 un très fort différentiel de pratique par tranche d'âge. La pratique est maximale parmi les collégiens de 11 à 14 ans, puis la tranche des 15<17 ans. En revanche la pratique était minimale parmi les 25<34 ans avec juste 1 % de part modale



Part modale du vélo par tranche d'âge – source ENT 1993-1994, traitement F. Papon dans « les modes oubliés »

En mettant en perspective l'enquête AFIT (ATOUT FRANCE) de 1995 et l'enquête FPS de 2007 (plus restrictive), malgré la divergence de méthode, on note :

- Une hausse de la pratique parmi les 50-65 ans de 37 à 39% de pratique.
- Mais une baisse du nombre de pratiquants de la classe 15<24 ans de 67 % à 42 %.

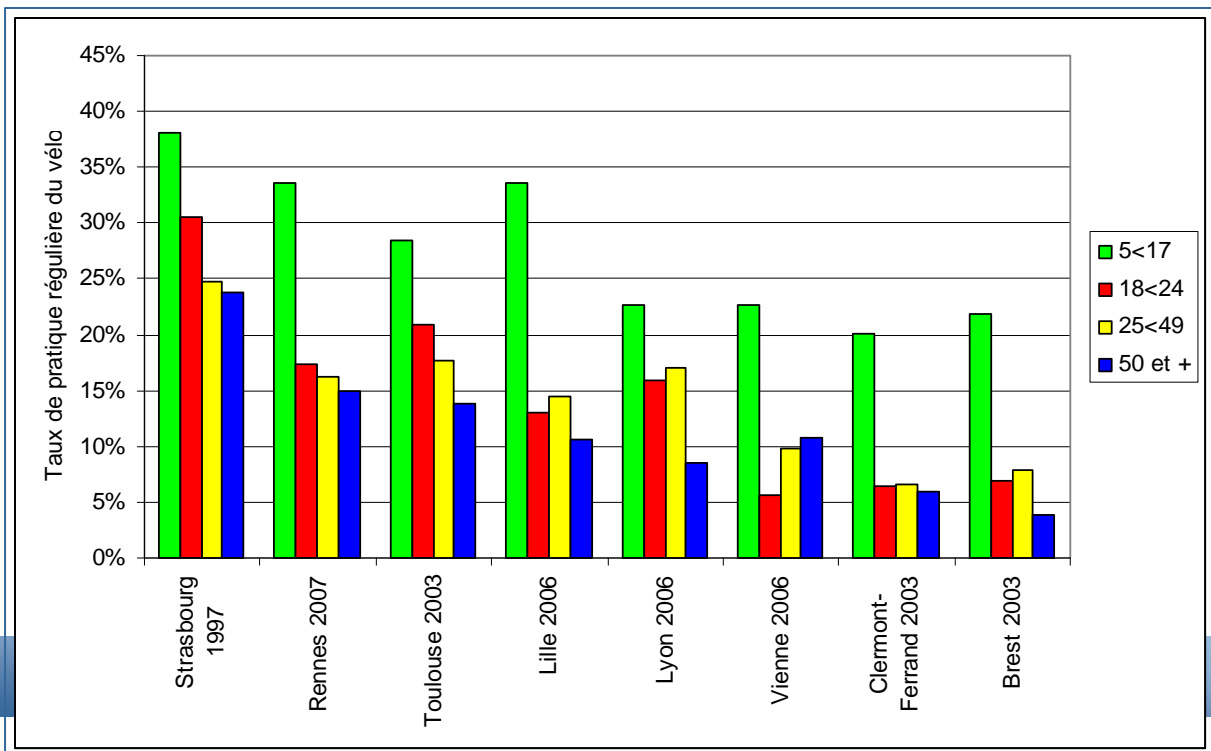
Plus le taux et la fréquence de pratique augmentent, plus l'écart entre tranches d'âge diminue. Ainsi à Strasbourg, où le taux de pratique est très élevé, le différentiel de pratique entre les 25<50 ans et les 5<17 ans est limité (-30 %) alors que dans les agglomérations où la pratique est faible, ce différentiel est considérable (-65 % à Clermont-Ferrand). Entre Strasbourg et Clermont-Ferrand, le différentiel de pratique des mineurs est inférieur à 2 alors que la pratique des jeunes de 18<24 ans ou des 25<50 ans est supérieure à 5. A Lille, la pratique des <18 ans est presque aussi importante qu'à Strasbourg, alors que la mobilité vélo y est entre 3 et 4 fois inférieure.

C'est donc bien surtout sur les actifs que se joue la part modale du vélo et sur la capacité à maintenir une pratique importante après 15 ans et après 18 ans. Le

développement de la pratique passe très certainement par la capacité à maintenir un taux de pratique élevé après 15 ans et surtout après 18 ans.

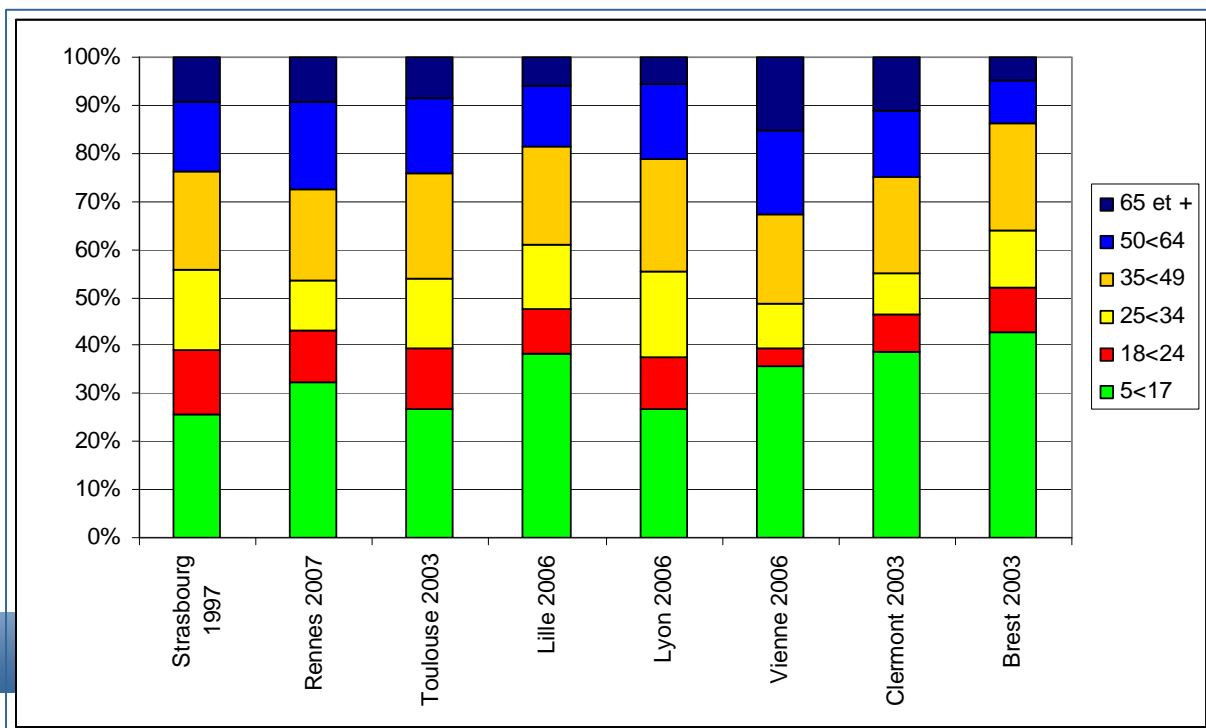
**A retenir :**

La pratique du vélo mobilité se joue dans la capacité à maintenir une pratique importante de 15 à 25 ans au moment de l'entrée au Lycée, à l'Université et dans la vie active. Lycéens, étudiants et jeunes actifs doivent être des cibles privilégiées, ce que réussissent relativement bien Strasbourg, Toulouse ou Lyon.



Taux de pratique régulière du vélo par tranche d'âge (au moins 2 fois par mois) dans différentes enquêtes ménages (sources EMD-CERTU)

Dans les agglomérations ayant un taux de pratique élevé du vélo, la part des plus de 18 ans est nettement plus importante (73 % à Strasbourg contre 58 % à Brest ou 60 % à Clermont-Ferrand).



Répartition par tranches d'âge des pratiquants réguliers du vélo (sources EMD-CERTU)

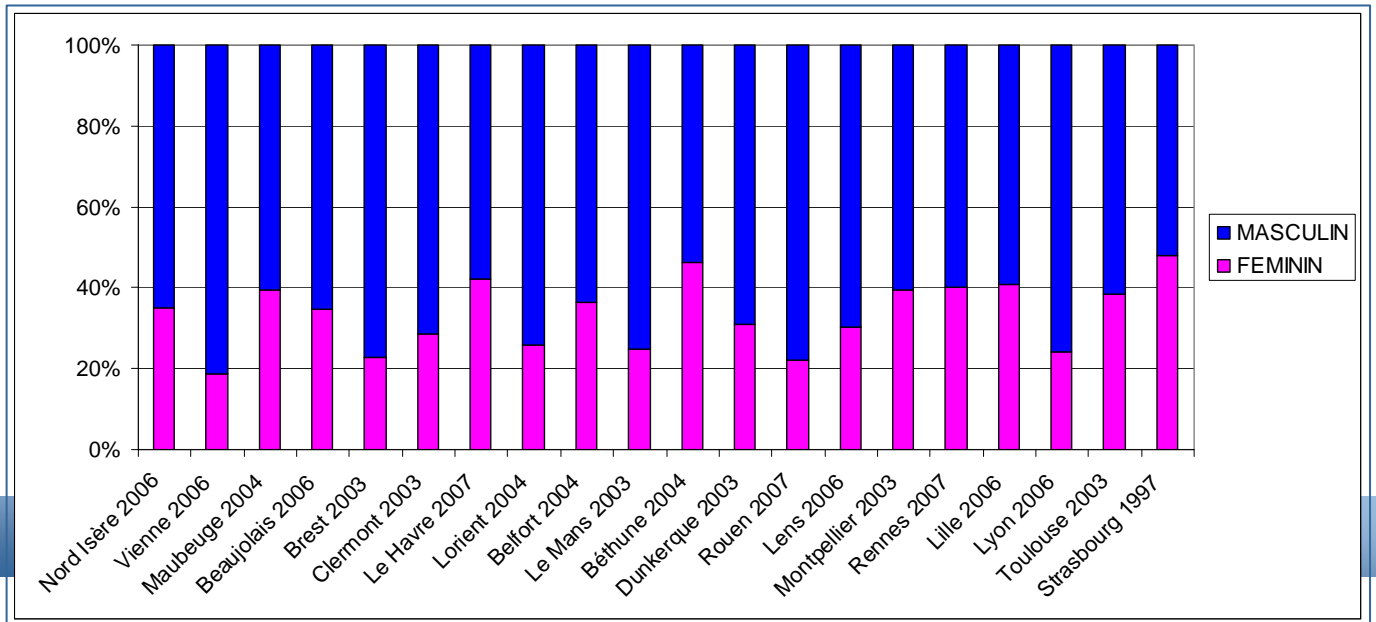
### 2.3.5 Une pratique utilitaire beaucoup plus féminine

La pratique par sexe varie beaucoup selon la typologie de pratique.

Selon l'enquête FPS 2007, 48,5 % des hommes et 41,2 % des femmes pratiquent le vélo. 46 % des cyclistes de 4 à 65 ans sont des femmes. Cet écart par sexe tend sans doute à se réduire puisque les pratiques déclarées dans l'enquête AFIT (désormais ATOUT FRANCE) de 1994 étaient respectivement de 50 % pour les hommes et 40 % pour les femmes.

Cet écart est particulièrement important par type de pratique. La pratique du VTT et du vélo de route, la pratique en club et en compétition est très nettement plus masculine. La pratique du vélo utilitaire est également plus masculine mais dans une moindre mesure. En analysant plus finement la pratique de semaine mesurée au travers des enquêtes ménages, il est particulièrement intéressant de noter que plus le taux de pratique du vélo augmente, plus sa pratique se féminise pour devenir comme à Strasbourg quasiment équilibrée entre hommes et femmes (48/52), données que l'on retrouve dans les pays du nord de l'Europe. A l'inverse, dans des villes où la pratique est faible comme à Clermont-

Ferrand ou Marseille, la pratique est très peu féminine (34/6). Les femmes sont l'avenir du vélo en ville.

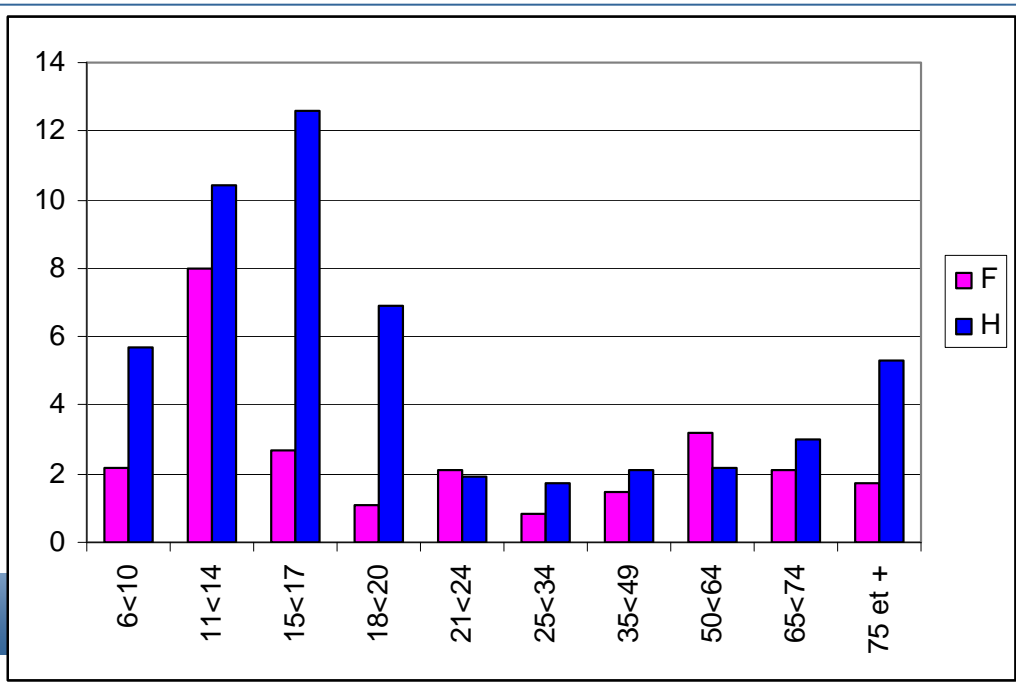


Part des hommes et des femmes dans la pratique du vélo. Sources EMD-CERTU

**A retenir :**

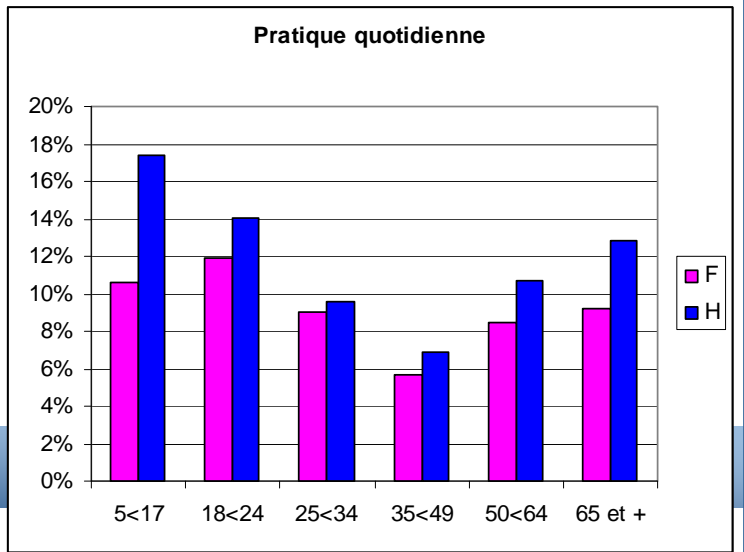
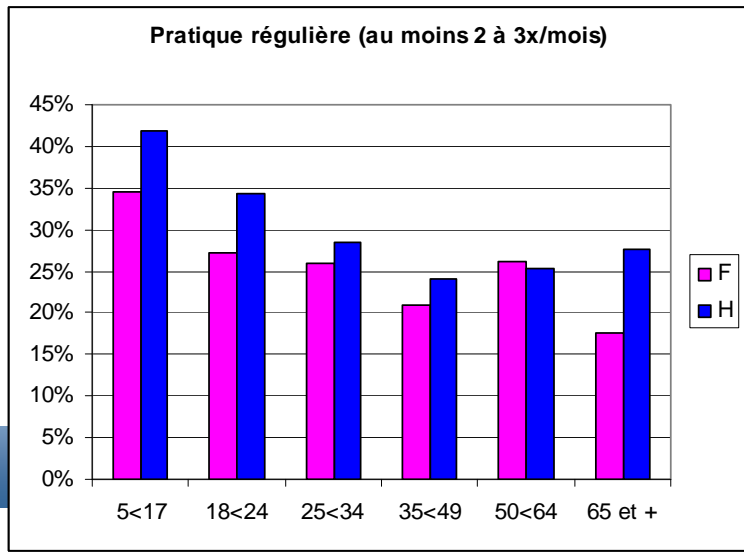
La pratique utilitaire du vélo est majoritairement masculine mais les femmes sont plus représentées dans les agglomérations où la pratique est forte comme à Strasbourg qui atteint presque la parité.

L'écart de pratique par sexe et par tranche d'âge mesurée dans l'enquête transport nationale de 1994 (déplacements en semaine) montrait un écart par sexe très marqué selon les tranches d'âge. L'écart de part modale du vélo était ainsi maximum parmi les 15<20 ans et les plus de 75 ans. Il est en revanche faible parmi les 21<75 ans. Le passage au Lycée paraissait ainsi déterminant dans la chute de pratique des filles de 15 à 17 ans. A noter que cette chute ne s'est pas traduite par une augmentation de la pratique des deux roues motorisés qui a plus diminué encore que le vélo.



Part modale par sexe et par tranche d'âge dans les déplacements de semaine. Source Enquête Nationale Transport 1993-1994, exploitation F. Papon (INRETS), les modes oubliés

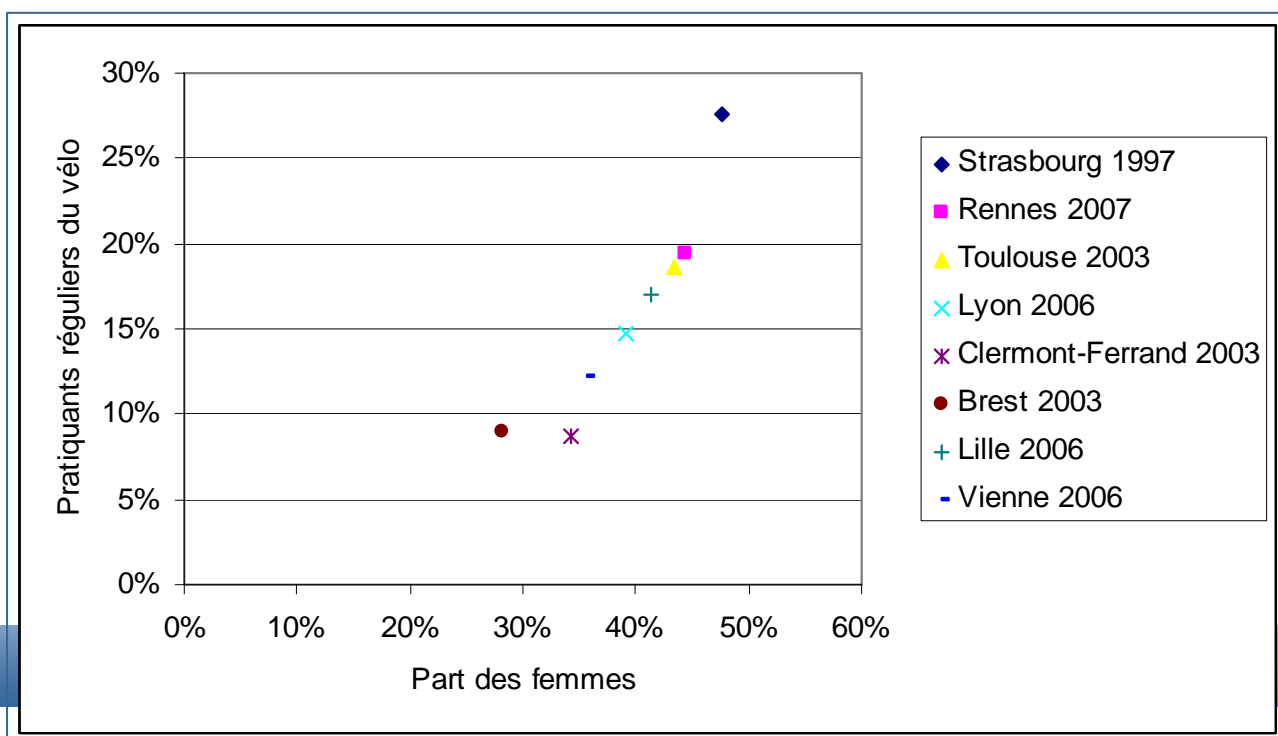
**A retenir :**  
 Le différentiel de pratique du vélo entre hommes et femmes est surtout marqué entre 15 et 20 ans et après 75 ans. Les femmes de cet âge sont aussi deux cibles prioritaires en matière de prévention santé par l'activité physique.



Taux de pratique régulière (quotidienne, hebdomadaire ou mensuelle) et taux de pratique quotidienne à Strasbourg en semaine. (EMD Strasbourg 1997)



Les écarts de pratique par sexe à Strasbourg sont très limités avec des écarts maximum de 40% pour la tranche des 5<17 ans. Les écarts sont inférieurs à 15% parmi les 18<64 ans. En revanche les écarts de pratique homme/femmes sont très importants dans les agglomérations où la pratique est faible. Le lien taux de pratique et taux de féminisation est élevé : plus la pratique augmente, plus elle se féminise.



*Lien entre taux de pratique régulière (au moins plusieurs fois par mois) et taux de féminisation de la pratique. (Données EMD-CERTU)*

**A retenir :**

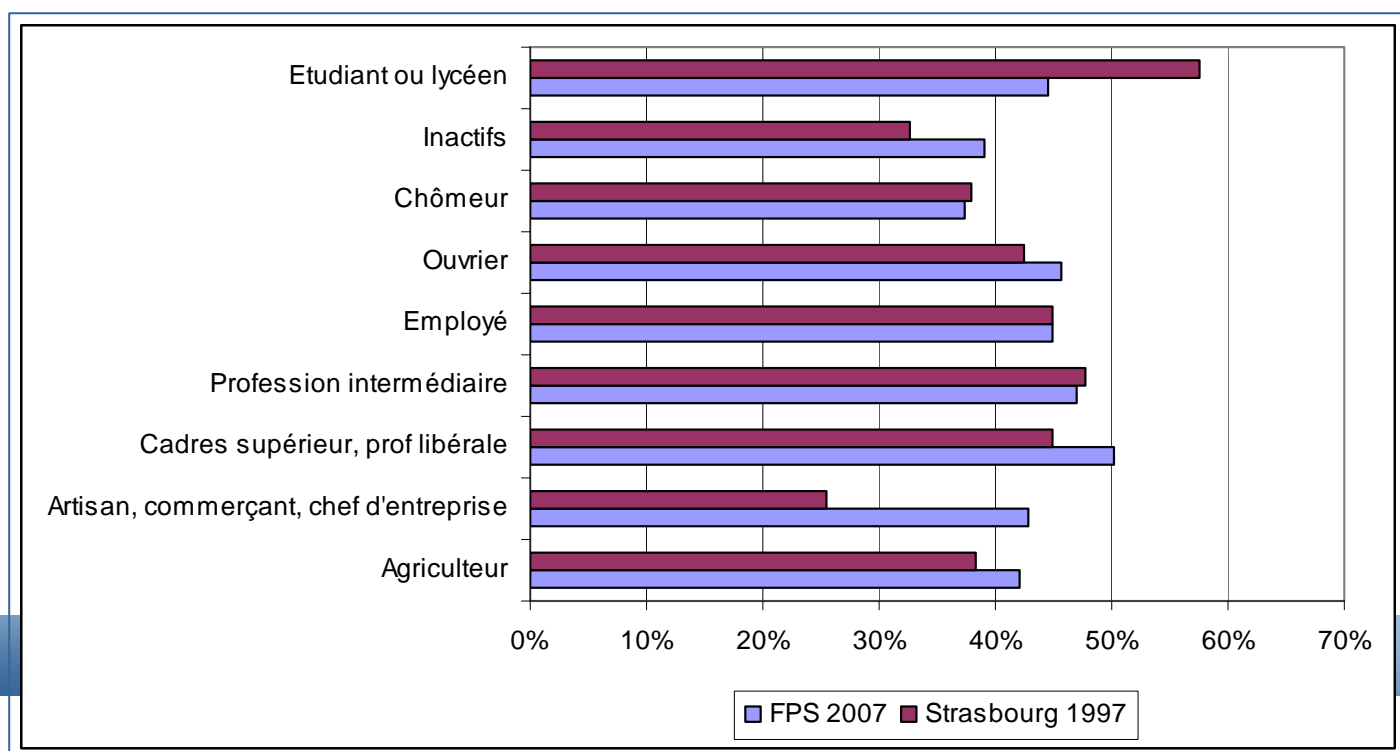
Les femmes sont l'avenir du vélo mobilité : la pratique du vélo en ville est d'autant plus importante que la part des femmes est élevée.



### 2.3.6 Une mutation sociologique radicale du vélo dans les dix dernières années

Longtemps considéré comme le moyen de transport du pauvre et l'activité sportive des catégories ouvrières, la pratique du vélo a connu une profonde mutation dans ces 20 dernières années.

Contrairement à nombre d'autres activités physiques et sportives, la pratique du vélo dans son ensemble ne présente pas de caractéristiques très marquées, même si elle reste plutôt plus importante parmi les cadres supérieurs, professions libérales et professions intermédiaires.



*Taux de pratique du vélo quelle que soit la fréquence de pratique (activité sportive FPS 2007 et pratique utilitaire à Strasbourg en 1997)*





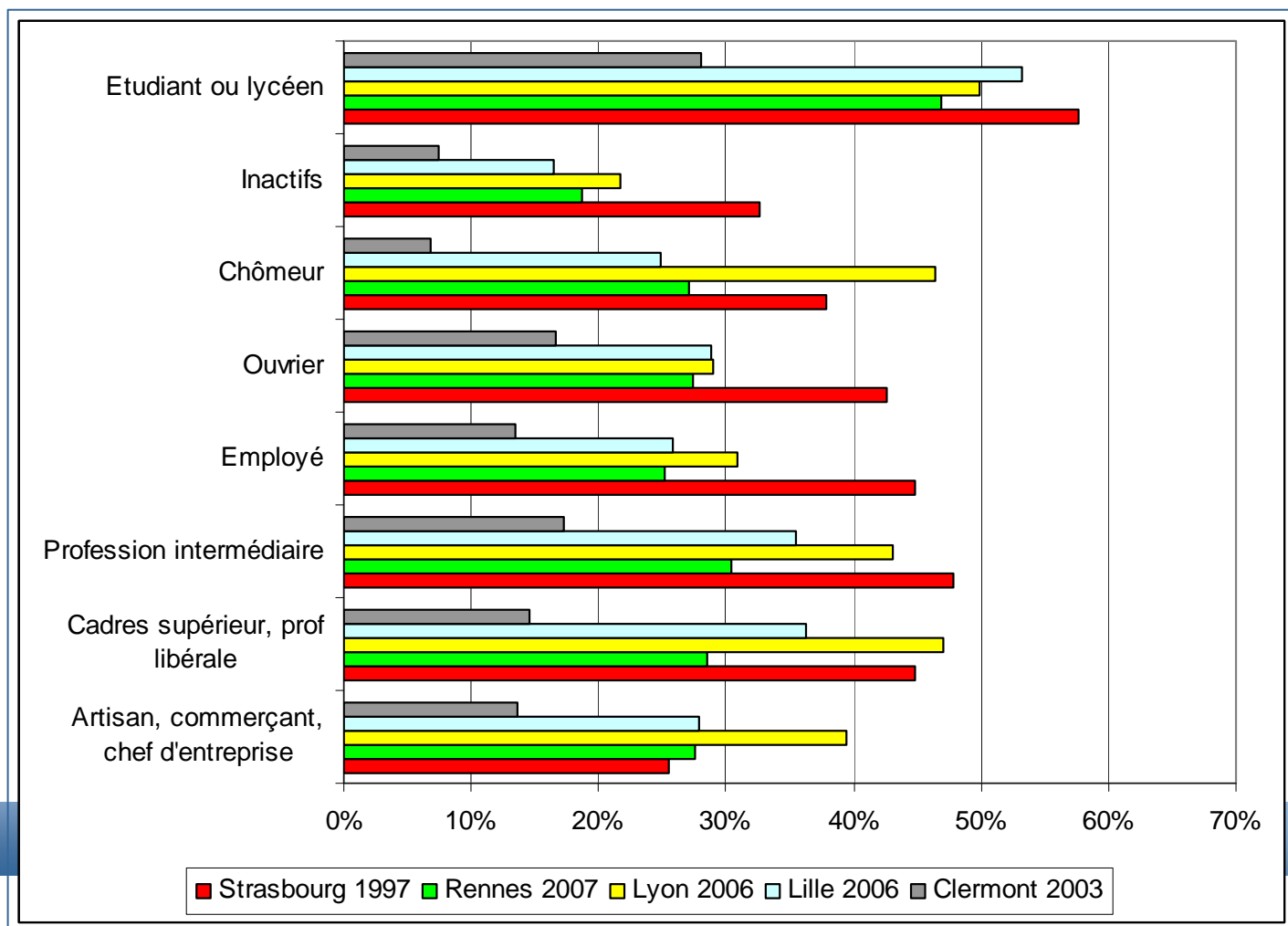
L'agglomération de Strasbourg réussit à mobiliser en ville la très grande majorité des cyclistes : le passage de la pratique loisir à l'usage en ville y est certainement beaucoup plus fréquent qu'ailleurs.

Le taux de pratique sportive parmi les cadres atteint 50 % contre 40 % parmi les inactifs et les chômeurs, soit des variations relativement limitées.

La pratique utilitaire (quelque soit la fréquence de pratique) relevée à Strasbourg en 1997 présentait des caractéristiques assez similaires avec néanmoins un taux plus élevé parmi les étudiants et lycéens (58 %) et une pratique nettement plus faible parmi les artisans, commerçants et chefs d'entreprise (25 %).

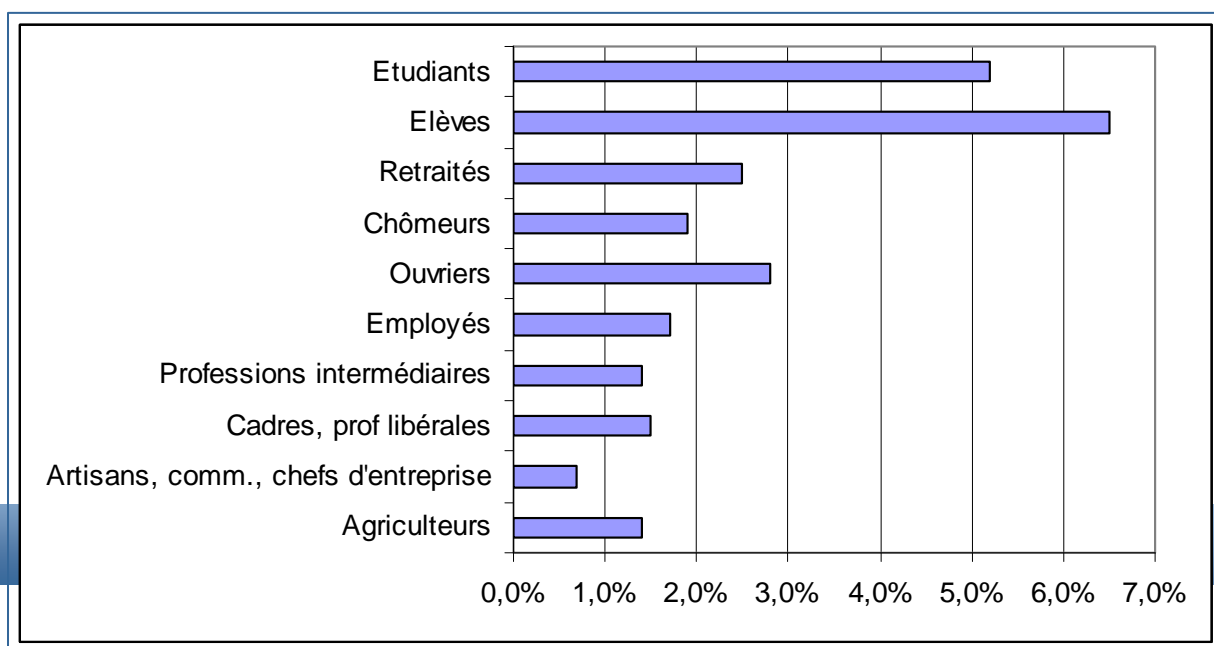
En élargissant le regard sur la pratique utilitaire à un plus grand nombre d'agglomérations, des variations par activités professionnelles se dessinent fortement. Les agglomérations à pratique élevée comme Strasbourg, dans une moindre mesure Rennes, sont caractérisées par des niveaux de pratique régulière très homogènes.

A l'inverse, dans les agglomérations où la pratique est plus faible, les différences par CSP augmentent avec une part plus faible des ouvriers, des employés et des inactifs. Lyon est caractérisée par un niveau de pratique élevé des cadres, des artisans et commerçants mais aussi des chômeurs. En revanche, la pratique des ouvriers et des employés y était faible en 2006. Lille présente des caractéristiques similaires de forte pratique parmi les cadres et plus faible parmi les ouvriers et employés.



*Taux de pratique du vélo quelque soit la fréquence de pratique (source EMD-CERTU)*

Ces résultats sont assez radicalement différents de ceux obtenus dans l'enquête nationale transport de 1993-1994. La part modale des étudiants, des élèves et des inactifs y était encore très nettement supérieure à celle des actifs et parmi les actifs, la part modale des ouvriers restait deux fois supérieure à celle des cadres et des professions intermédiaires.



Part modale du vélo suivant la profession (source ENT 1993-1994)

A Lyon, agglomération assez emblématique des mutations sociologiques du vélo au même titre que Paris, Toulouse ou Bordeaux la fréquence de pratique, comme le taux de pratique, reste nettement plus élevée parmi les cadres, professions intermédiaires et étudiants.

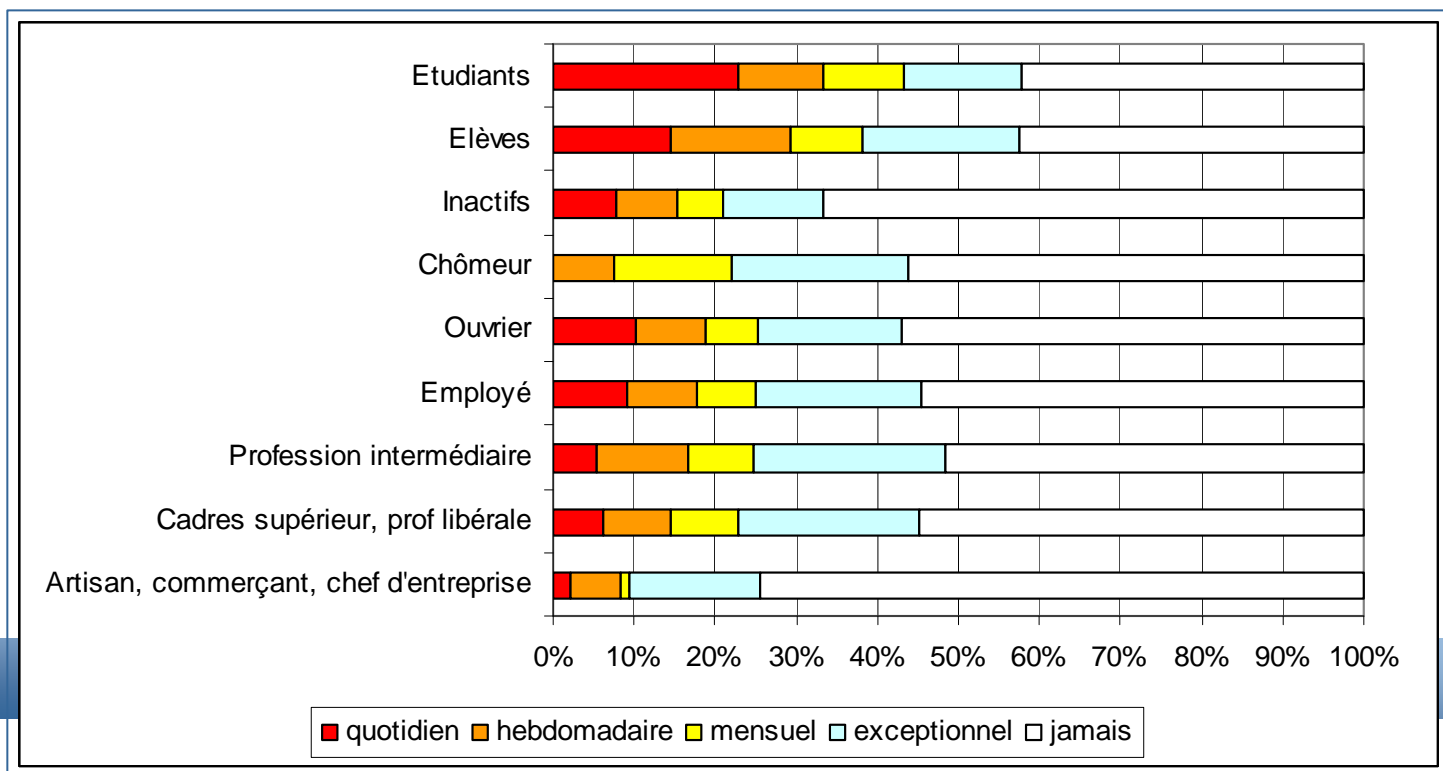
**A retenir :**

Le vélo urbain a connu une mutation sociologique majeure ces dernières années. Déplacement du pauvre autrefois, il se développe aujourd'hui surtout parmi les cadres, professions libérales et professions intermédiaires ainsi que chez les étudiants.



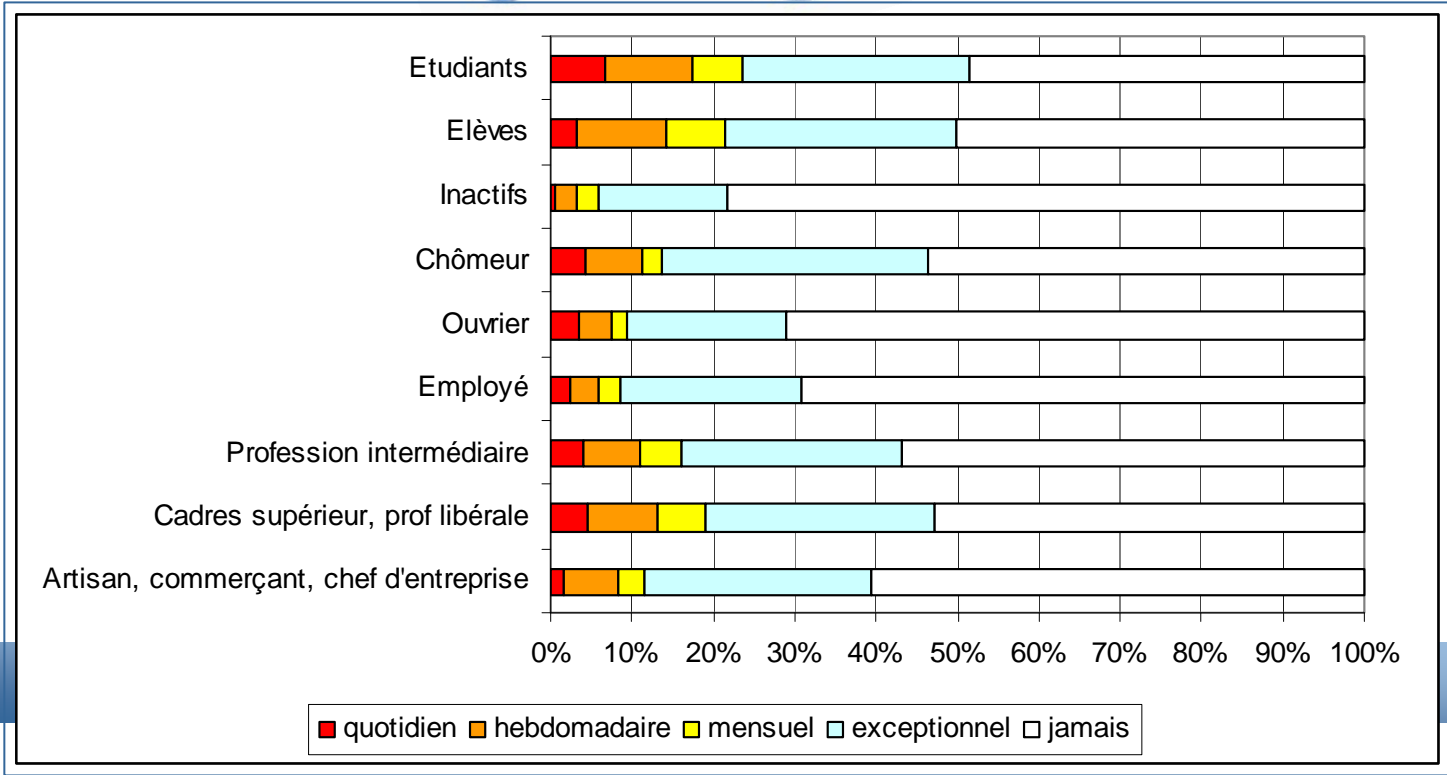
A Strasbourg, en revanche, même si la part des pratiquants est légèrement plus élevée parmi les cadres et professions intermédiaires, la fréquence quotidienne de pratique de ces catégories est néanmoins plutôt plus faible. Le taux de pratique des ouvriers est plus limité mais leur fréquence de pratique quotidienne est plutôt plus élevée. La pratique régulière (au moins une fois par mois) est très homogène parmi les actifs.

Dans les agglomérations où la pratique est faible comme Clermont-Ferrand, ne résiste qu'une part résiduelle traditionnelle d'élèves et d'ouvriers.



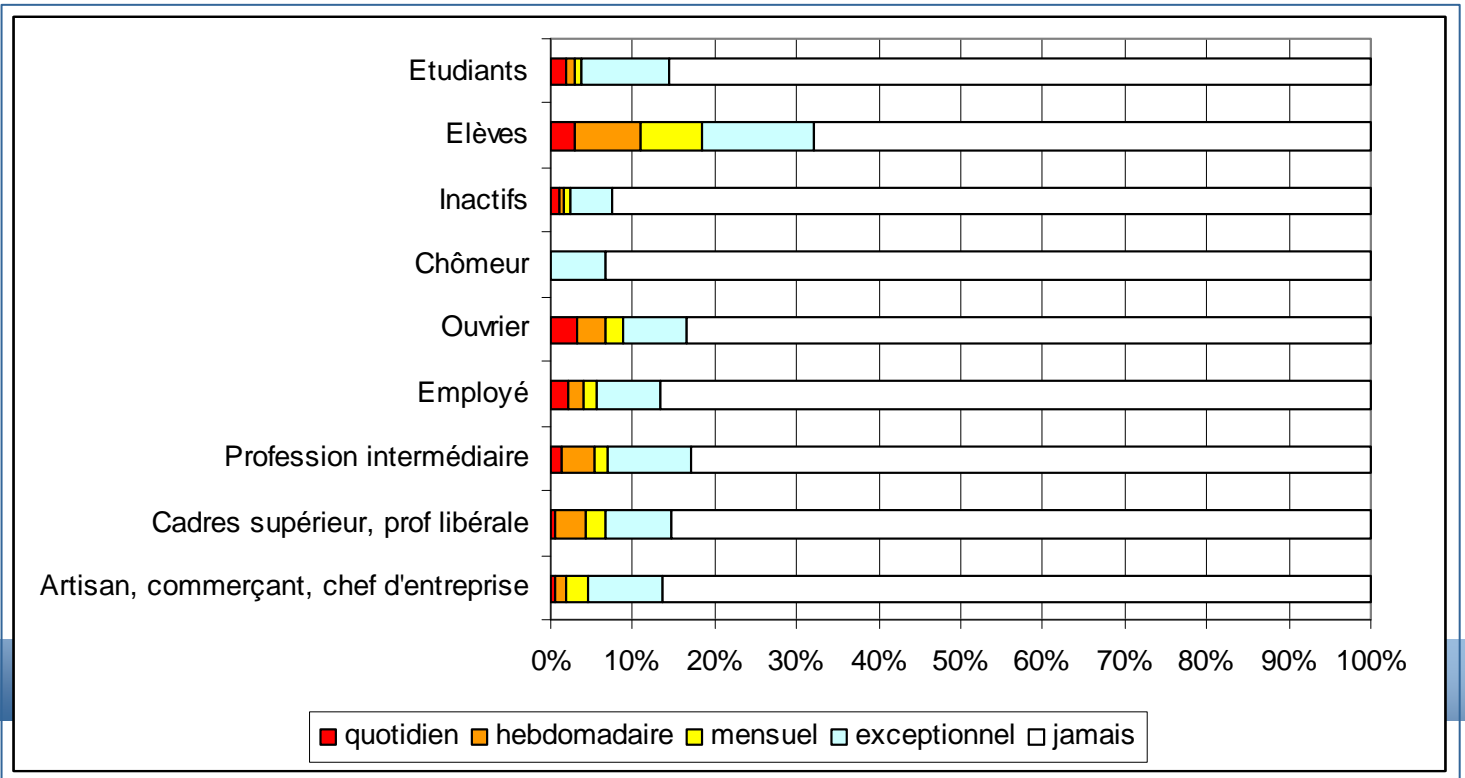
*Fréquence de pratique du vélo à Strasbourg (EMD 1997)*

La pratique est très importante parmi les élèves et étudiants (près de 45 % de pratiquants réguliers parmi les étudiants et 40 % parmi les élèves) et très homogène parmi l'ensemble des actifs à l'exception des artisans, commerçants et chefs d'entreprise.



Fréquence de pratique du vélo à Lyon (EMD 2006)

Comme à Strasbourg, la pratique est maximale chez les étudiants et élèves mais avec une fréquence globalement deux fois plus faible. A l'inverse de Strasbourg, la pratique est très hétérogène parmi les actifs avec une pratique deux fois plus élevée parmi les cadres (fréquence de pratique proche de celle enregistrée à Strasbourg) que parmi les ouvriers et employés (2 à 3 fois plus faible).



Fréquence de pratique du vélo à Clermont-Ferrand (EMD 2003)

La fréquence de pratique n'est significative que parmi les élèves. Elle est très faible (3 fois plus faible qu'à Strasbourg) parmi toutes les autres catégories.

**A retenir :**

Le développement du vélo passe par les actifs et non par une intensification de la pratique chez des captifs (scolaires, personnes à bas revenu). Dans les villes où la pratique du vélo est élevée, la part des actifs est toujours importante.

**2.3.7 Différences de pratique par secteurs géographiques**

La pratique urbaine mesurée dans les enquêtes ménages montre en effet des écarts de pratique très importantes sans qu'une explication simple soit suffisante.



Strasbourg vient largement en tête de l'ensemble des villes françaises malgré une baisse enregistrée entre les deux dernières enquêtes ménages.

## Peu de lien entre taille d'agglomération et pratique

### Aucun lien avec la taille de l'agglomération n'apparaît clairement :

L'enquête nationale transport de 1993-1994 montrait une part modale :

- Maximale dans les ZPIU (zones de peuplement industriel et urbain définies par l'INSEE) supérieures à 300 000 habitants (3,4 %) qui ont pourtant le réseau de transport urbain le plus dense.
- Légèrement plus faible dans les ZPIU de 50 à 300 000 habitants.
- Nettement plus faible dans les agglomérations de taille inférieure à 50 000 habitants avec 2.7 % où la voiture domine largement.
- Nettement plus faible en Ile de France avec 1.7 % où la marche et les transports collectifs sont très importants.

L'analyse des enquêtes ménages récentes montre des situations plus contrastées et des changements importants dans ces dix dernières années.

- La pratique du vélo à Paris a beaucoup augmenté depuis, la mise en œuvre du service Vélib ne faisant qu'accélérer un mouvement déjà en cours.
- Dans les grandes agglomérations (>400 000 habitants), nous trouvons des espaces à pratique élevée comme Strasbourg, significative à Toulouse, Bordeaux, modérée comme à Lille ou Lyon et faible à très faible à Marseille ou Nice Côte d'Azur. Dans les agglomérations de 200 à 400 000, même constat avec des agglomérations à pratique significative comme Rennes, Grenoble, Valenciennes, modérée comme à Nantes ou Montpellier et des agglomérations à faible mobilité vélo comme St Etienne, Clermont-Ferrand, Toulon, Rouen...
- Même constat dans les agglomérations de plus petite dimension (<200 000), où des pratiques significatives comme à Avignon (déjà ancienne), St Nazaire, Valence, Orléans, Pau, Troyes se rencontrent autant que des agglomérations à faible pratique comme Reims, le Havre, Amiens, Metz, Nancy, Perpignan...





- Les enquêtes menées dans des secteurs ruraux ou périurbain lointain comme le Beaujolais, le Nord Isère ou le secteur de Vienne, la mobilité et les parts modales du vélo sont faibles (moins de 2 déplacements à vélo /jour/100 hab).

### Une forte pratique en Alsace mais pas de zones de pratiques évidentes

**Aucune grande zone géographique française ne se dégage véritablement.**

L'enquête nationale transport montrait aussi une part modale :

- Nettement plus significative dans l'ouest, le nord et l'est, la Grande couronne et le Bassin parisien (supérieure à 3 %), comme le montrent aussi les résultats de l'enquête FPS toutes pratiques du vélo confondues.
- Plus faible dans le bassin Méditerranéen, le sud-ouest, le centre-est avec des parts comprises entre 1,5 et 3 %
- Une part très faible dans Paris et la première couronne où les résultats se sont fortement accrus depuis.
- Le grand Est et l'Ouest présentent une pratique générale plus élevée mais des villes à forte pratique (Strasbourg, Mulhouse dans l'est, Rennes ou St Nazaire dans l'ouest) côtoient des agglomérations à très faible pratique (Metz, Nancy dans l'est, Brest dans l'ouest).
- A l'inverse le sud présente une pratique plus faible que l'on note à Marseille, Toulon ou Nice mais aussi des agglomérations où la pratique est élevée comme Avignon, Valence, Bordeaux ou Toulouse.
- Dans le Nord, la pratique semble plus homogène mais n'empêche pas des variations importantes de pratique, plus forte à Valenciennes, plus faible à Maubeuge.

#### **A retenir :**

Les écarts de pratique du vélo sont considérables d'une agglomération à une autre et même au sein d'une même agglomération sans que se dessinent de critères géographiques très clairs.

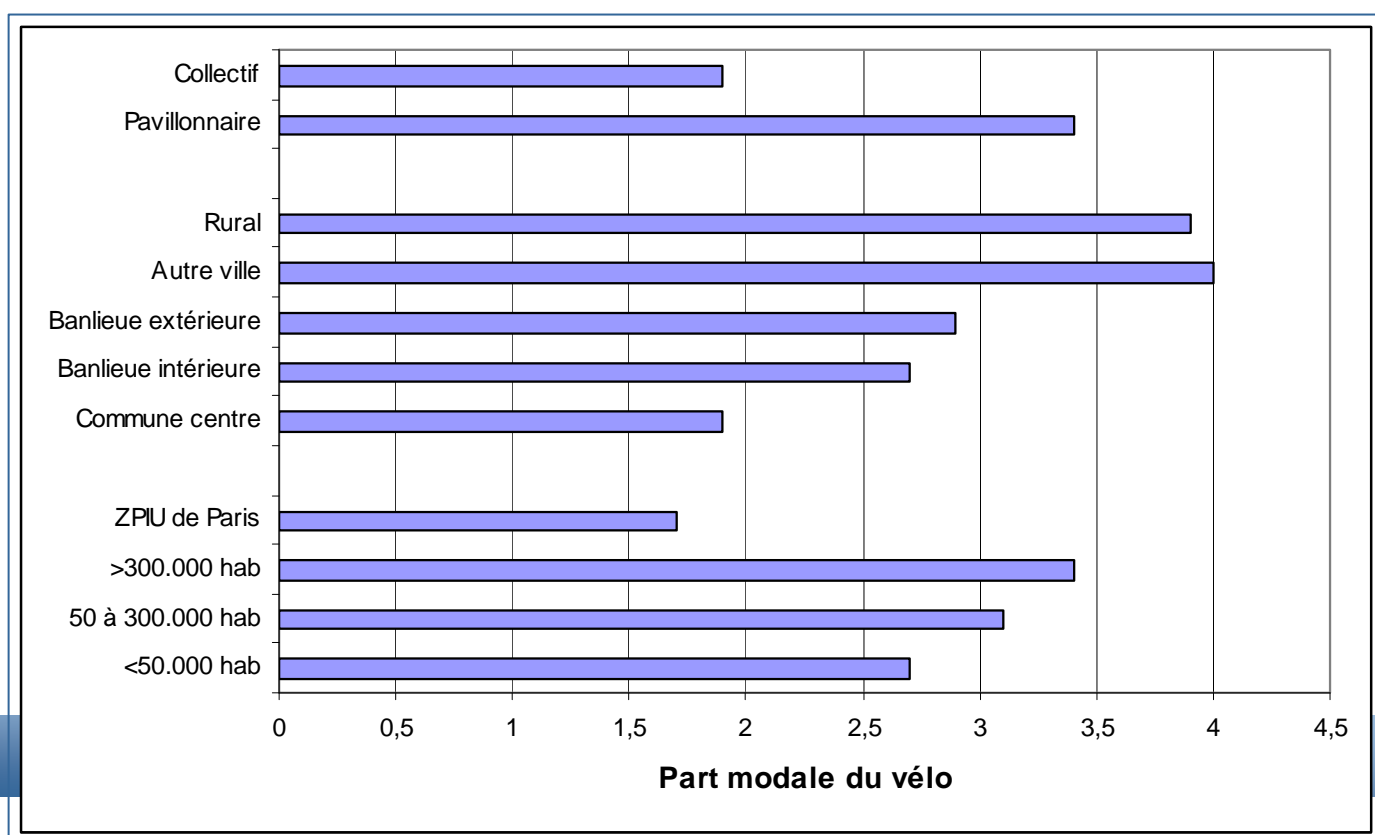




## Pratique de centre-ville et péri-urbain

### Des écarts très importants au sein d'une même agglomération.

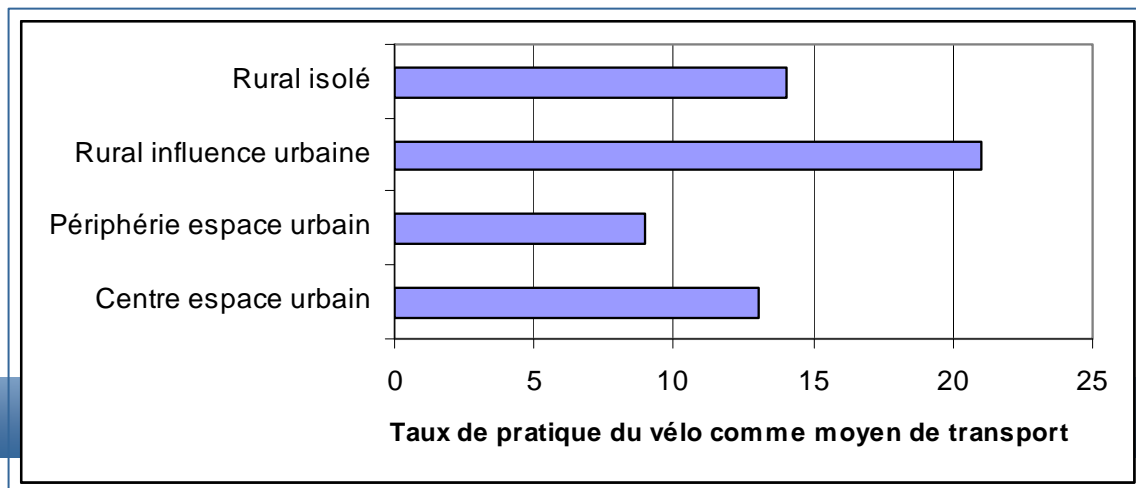
L'enquête nationale transport de 1993-1994 relevait une part modale du vélo nettement plus élevée du vélo en habitat pavillonnaire (3,4%) où l'utilisation de la voiture est dominante qu'en habitat collectif où la marche et l'utilisation des transports en commun dominant. Ces résultats montraient également une part modale du vélo plus élevée en secteur rural et petites villes que dans les communes centres des grandes villes.



*Part modale du vélo en semaine selon les types de localisation (ENT 1993-1994 – traitements Francis Papon, INRETS)*

Le sondage CVC SOFRES de 2003 portant sur la pratique du vélo comme moyen de transport montre une pratique plus élevée en secteur rural sous influence urbaine et une pratique minimale dans les espaces urbains périphériques. Malgré les différences de méthode notamment dans la définition des espaces, ce sondage montre sans doute une modification de tendance de pratique de 1994 à

2003 entre ville centre et banlieue avec un retour du vélo dans les villes centre des grandes villes et une baisse en banlieue.



*Utilisation du vélo comme moyen de transport – Sondage CVC TNS Sofres 2003*

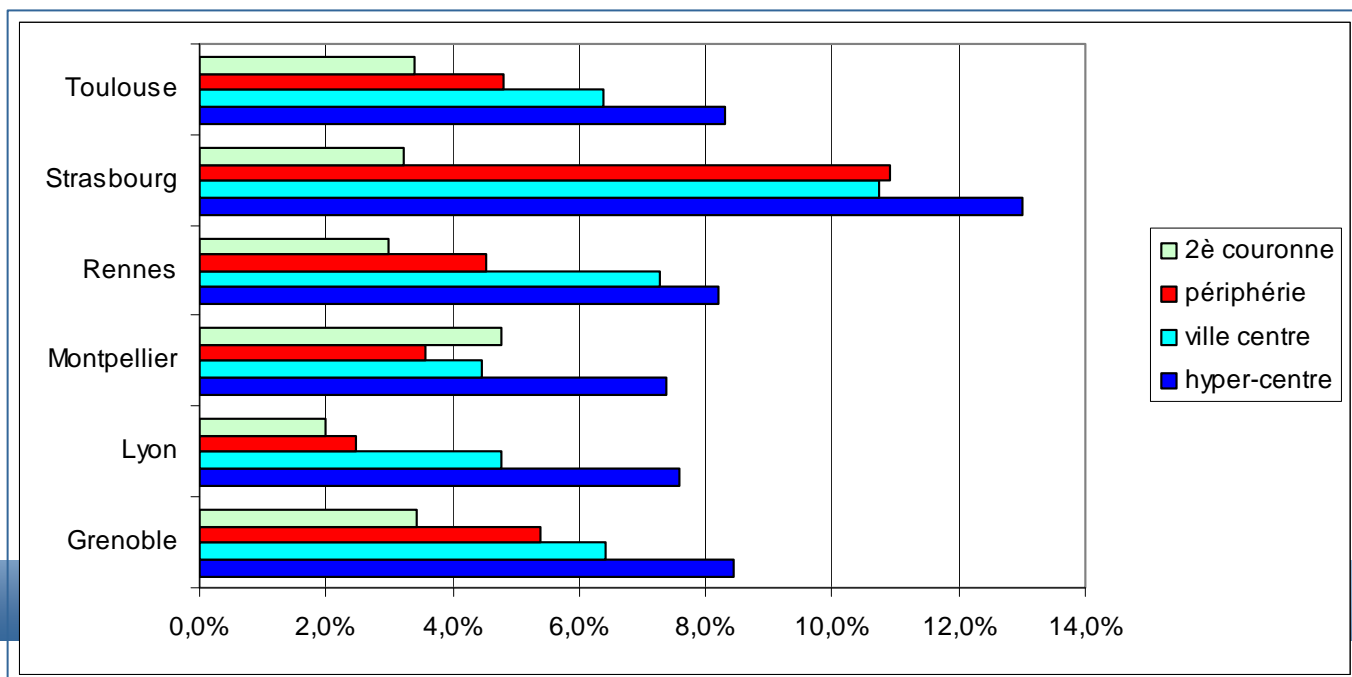
Les enquêtes ménages les plus récentes corroborent cette tendance d'une **croissance de la pratique du vélo dans le centre des grandes villes et une baisse sensible en 1<sup>ère</sup> couronne.**

Au sein d'une même agglomération, des écarts très importants se dégagent entre l'hyper-centre, la ville centre, la première couronne (généralement l'agglomération) et la seconde couronne (région urbaine).

Dans la presque totalité des grandes villes où la pratique du vélo est significative (Grenoble, Montpellier, Rennes et Toulouse) mais aussi dans d'autres grandes villes comme Lyon, la pratique quotidienne du vélo décroît au fur et à mesure de l'éloignement du centre.

- 8 % des habitants de l'hyper-centre font du vélo quotidiennement. L'écart entre les 5 villes est très réduit (de 7,4 à 8,4 %).
- 6 % des habitants de la ville centre (hors hyper-centre) pratiquent quotidiennement avec des écarts qui se creusent à Lyon (4,8 %) et Montpellier (4,5 %)
- La pratique chute au delà de la ville centre : 4 % des résidents de l'agglomération hors ville-centre pratiquent quotidiennement.
- 3 % des habitants de la région urbaine (hors agglomération) pratiquent quotidiennement le vélo.

Les écarts de pratique entre centre et périphérie varient donc de 1,5 à Montpellier 3,8 à Lyon.



Taux de pratique quotidienne du vélo dans 6 grandes villes – EMD-CERTU

Strasbourg fait la différence avec les autres agglomérations moins dans l'hyper-centre (+50%) qu'en périphérie (+90%).

Ces écarts peuvent introduire **un biais important dans la perception de l'évolution du vélo** qu'une analyse fine des enquêtes ménages peut révéler. Ainsi, il est possible de relever visuellement ou par des comptages une augmentation forte de la pratique du vélo dans le centre, tout en enregistrant une baisse de la pratique du vélo dans les enquêtes ménages. De fait, si la perception de la pratique est généralement forte en centre-ville, elle est faible en périphérie. Hors c'est dans ces espaces que l'augmentation démographique est la plus forte.

A Grenoble par exemple, l'hyper-centre ne représente que 3 % de la population de l'agglomération, 5 % à Lyon, 6 % à Rennes, 9 % à Toulouse. Les villes centres ne représentent que 37 % de la population de l'agglomération de Grenoble, 31 % à Lyon, 39 % à Montpellier, 46 % à Toulouse.

### A retenir :

La pratique du vélo est aujourd'hui plus élevée dans le centre des grandes villes et a fortement augmenté ces 5 dernières années. Le phénomène « VéloV » accompagne de fait un mouvement préexistant.



### **Une pratique élevée dans toute l'agglomération strasbourgeoise mais faible en 2<sup>e</sup> couronne.**

Le cas de Strasbourg est particulièrement intéressant puisque la pratique du vélo reste élevée dans tous les secteurs de l'agglomération, dans le centre historique, la commune centre et la première couronne. Ainsi, le différentiel de pratique quotidienne du vélo dans Strasbourg n'est pas beaucoup plus élevé que dans les 5 autres agglomérations étudiées (13% contre 8%). Il est en revanche très élevé dans l'ensemble de l'agglomération hors ville centre (11% contre 4% dans les 5 villes) et c'est là en périphérie que la différence se joue entre Strasbourg et les autres villes cyclables. La pratique chute en revanche très fortement à Strasbourg en 2<sup>e</sup> couronne, ce qui explique d'ailleurs la baisse de part modale enregistrée entre 1990 et 1997 malgré une augmentation visible de la pratique dans la ville centre.

### **Des résultats centre/périphérie divergents dans le nord**

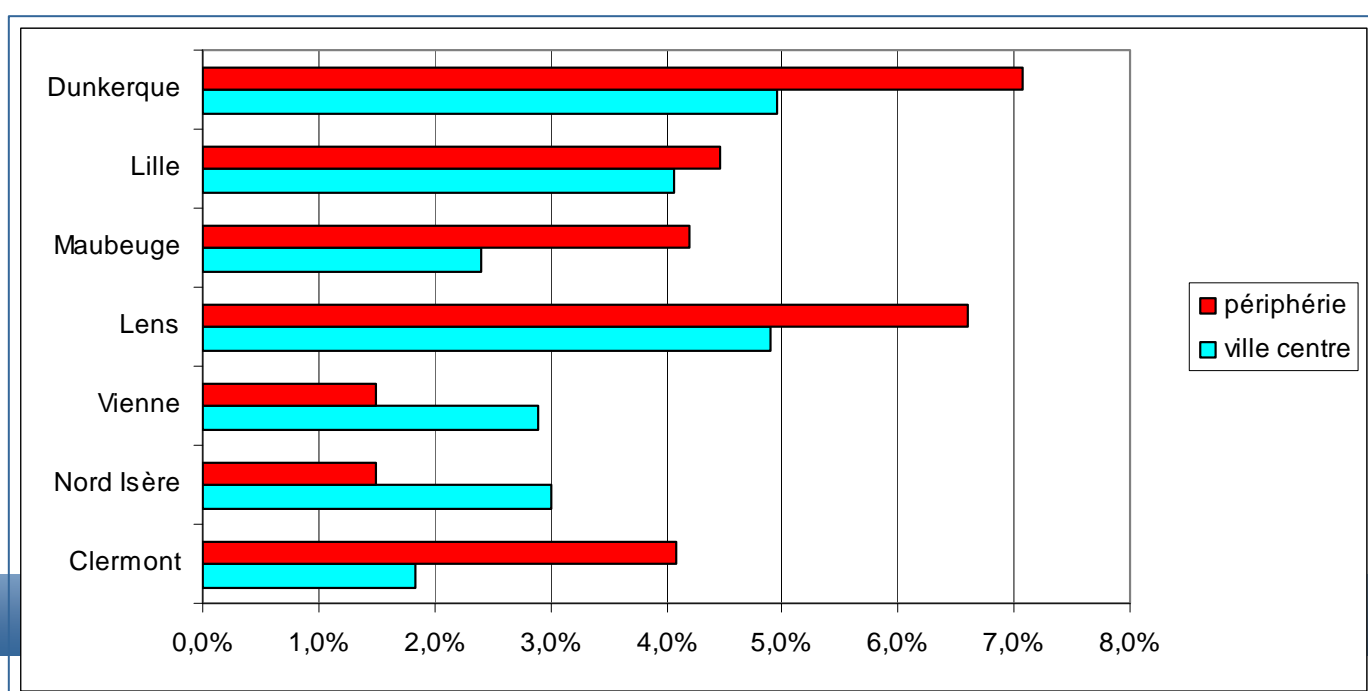
Les résultats divergent dans les secteurs ruraux sous influence urbaine. Si les données du sondage CVC TNS SOFRES de 2003 montrent une pratique maximale dans les secteurs ruraux sous influence urbaine la pratique quotidienne relevée dans de nombreuses EMD y est souvent particulièrement faible : 3,4 % de pratique quotidienne dans la Région urbaine de Grenoble contre 8,4 % dans le centre. Les tendances sont identiques dans les EMD réalisées en périphérie de grandes villes avec 1,5 % de pratique dans les secteurs ruraux sous influence urbaine du Nord Isère (contre 3 % en villes centre), 1,5 % dans les secteurs ruraux de l'EMD de Vienne (contre 3 % dans la ville centre), ou dans le Beaujolais (2,2 %).



Le différentiel entre pratique au centre et pratique en périphérie n'est pas toujours aussi marqué et peut même s'inverser. Ainsi à Clermont-Ferrand, la pratique du vélo en périphérie où certains secteurs sont plats est plus importante qu'au centre plus vallonné.

Toutes les enquêtes ménages réalisées dans le Nord de la France montrent une pratique en périphérie systématiquement plus élevée que dans les villes centre.

L'analyse de la prochaine enquête nationale transports permettra de préciser ces évolutions.



*Taux de pratique quotidienne du vélo – données EMD CERTU*

Dans la plupart des agglomérations du Nord, la pratique du vélo est plus importante en périphérie que dans la ville centre, contrairement à la plupart des grandes villes françaises et aux petites agglomérations de Vienne et Nord-Isère.

En revanche, si l'on s'intéresse non plus à la pratique quotidienne mais à la pratique occasionnelle, les écarts entre ville centre et périphérie diminuent très fortement.

### A retenir :

Si la pratique du vélo se développe aujourd'hui dans les grands centres-villes, une part globale élevée du vélo passe nécessairement par son développement en périphérie.



### Le relief est un élément majeur

Le relief pèse fortement sur la part du vélo. De fait :

- Les villes les plus cyclables comme Strasbourg, Rennes, Bordeaux, Toulouse, Grenoble, St Nazaire ayant plus de 10 déplacements/jour/100 hab sont toutes des villes plates.
- Les villes à très faible pratique avec moins de 3 déplacements/jour/100 hab comme Marseille, St Etienne, Clermont-Ferrand, Rouen, Nice sont en revanche des villes présentant un relief marqué.

Pourtant, des villes présentant un relief faible comme Amiens, Perpignan, Maubeuge, Belfort ont aussi un faible taux de pratique. Par ailleurs, certains secteurs plats d'agglomérations à relief marqué peuvent avoir aussi localement des taux de pratique élevé.

### A retenir :

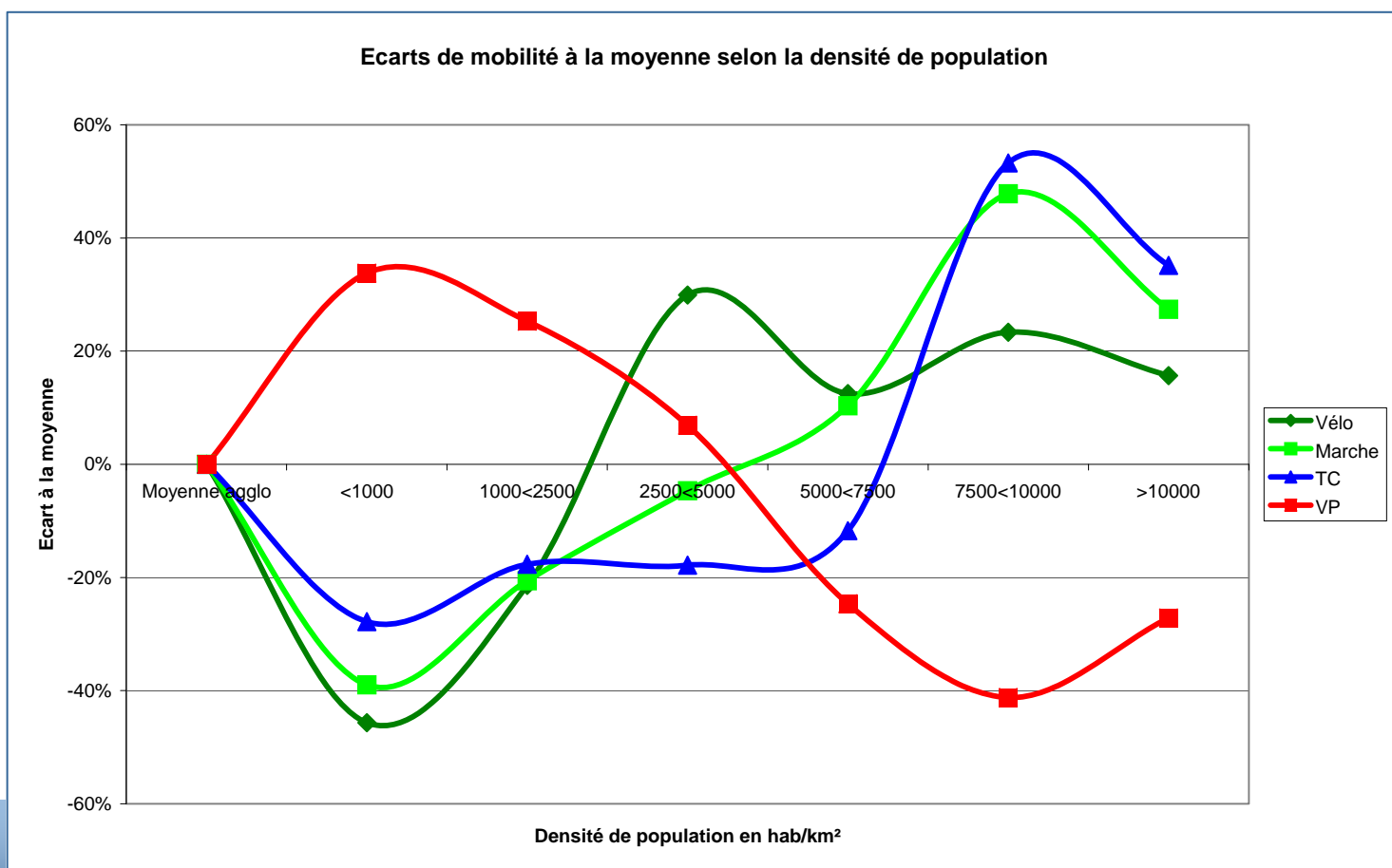
Oui, le relief est un facteur limitant au vélo mais certaines villes plates ont une pratique faible et même au sein d'agglomérations vallonnées, il est presque toujours possible de trouver des secteurs relativement plats.

### Le vélo, un mode adapté à des densités de population intermédiaires

Outre les questions de relief évoquées plus haut, la divergence des taux de pratique entre centre et périphérie tiennent en grande partie à des variations de densité de population. Une étude approfondie réalisée dans l'agglomération



Grenobloise<sup>11</sup> croisant la densité de population des zones urbaines (densité des seules zones bâties) et les parts modales montre un taux de pratique maximum du vélo dans les secteurs de densité intermédiaire entre 25 et 75 hab/ha. En deçà la voiture est totalement dominante. Au-delà, les transports en commun et la marche dominent largement : nombre de déplacements sont plus courts, l'offre de transports en commun y est importante, la densité d'arrêts et la fréquence élevés.



*Comparaison de la mobilité par mode selon la densité de population (données EMD 2002)*

<sup>11</sup> Volet modes doux de la révision du PDU de Grenoble – Altermodal 2005.





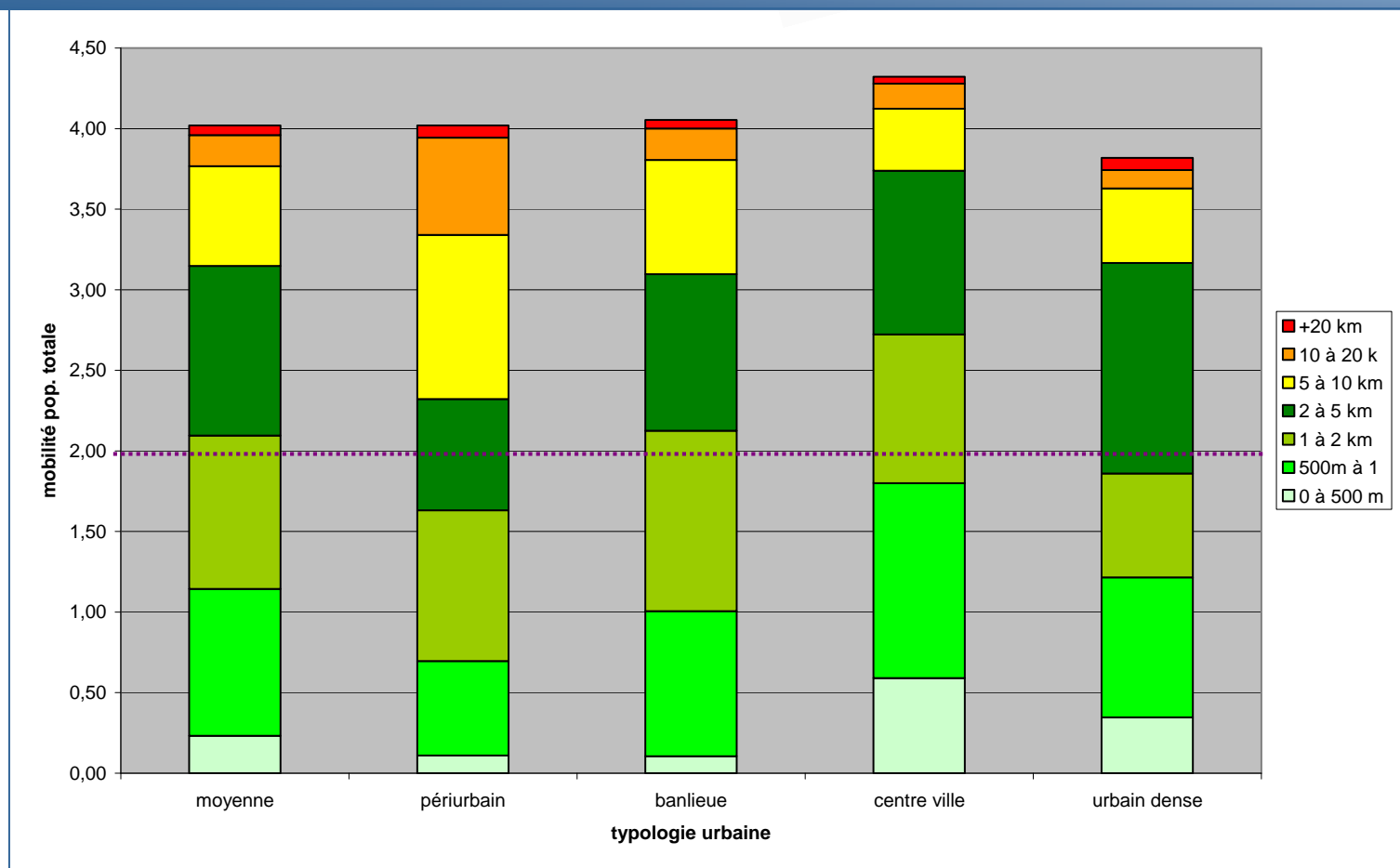
**La part des déplacements courts reste élevée même en secteurs périurbains.** L'analyse de la mobilité

par tranches de distance des déplacements apporte elle aussi des résultats intéressants (figure suivante).

**Paradoxalement, le nombre de déplacements courts (<2km) réalisés par jour et par personne varie peu selon la typologie urbaine** (de 1,6 à 2,1 déplacements par jour, sauf dans le centre où ce chiffre monte à 2,7) même si la variation est en revanche plus importante sur les déplacements très courts de moins de 1km. La périurbanisation disqualifie plus la marche que le vélo. La part des déplacements cible du vélo (entre 1 et 5 km) varie extrêmement peu d'un secteur à un autre (de 1,9 à 2,1 déplacements par jour sauf en périurbain 1,6).

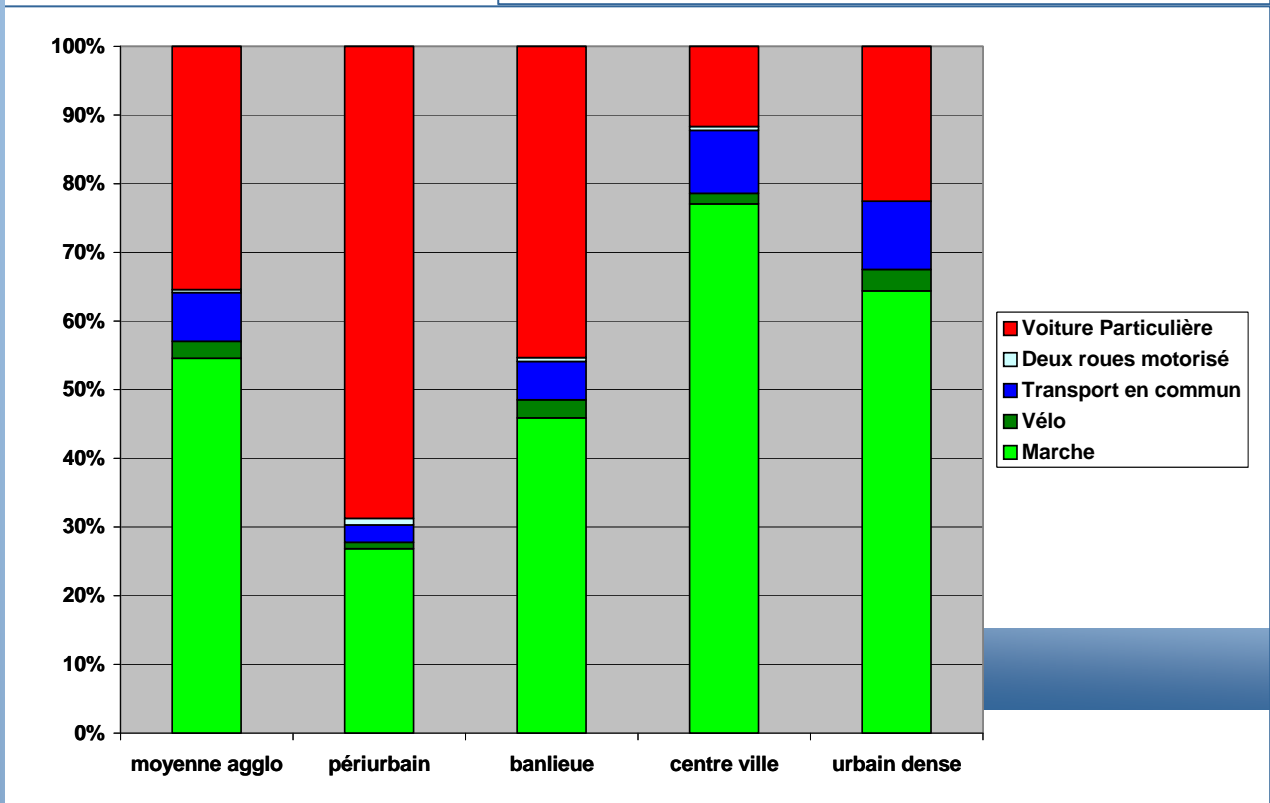
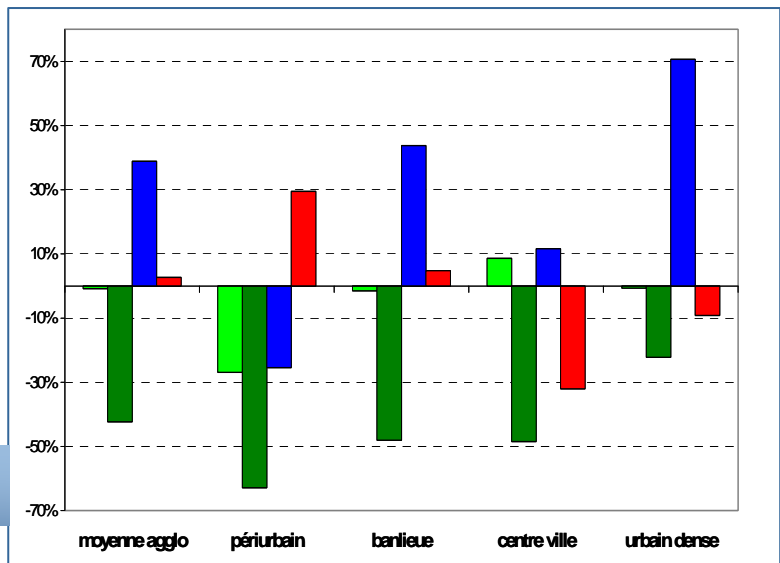
Globalement, tous les ménages, quelle que soit leur localisation ont une mobilité de proximité (<2km) minimale de 1,6 déplacements/jour, avec au moins 2,3 déplacements de moins de 5km. **Même au sein d'un ménage périurbain, le nombre de déplacements courts est important et représente plus de 50 % des déplacements.**

A noter que plus l'on s'écarte du centre, plus la taille moyenne des secteurs d'analyse (appelées zones de tirage) augmente, et plus la méthode de calcul des distances tend à sous-estimer les déplacements courts internes aux zones ou limitrophes. Les remarques formulées sur la part importante des déplacements courts en périurbain et banlieue n'en seraient que renforcées avec une correction de ce biais.



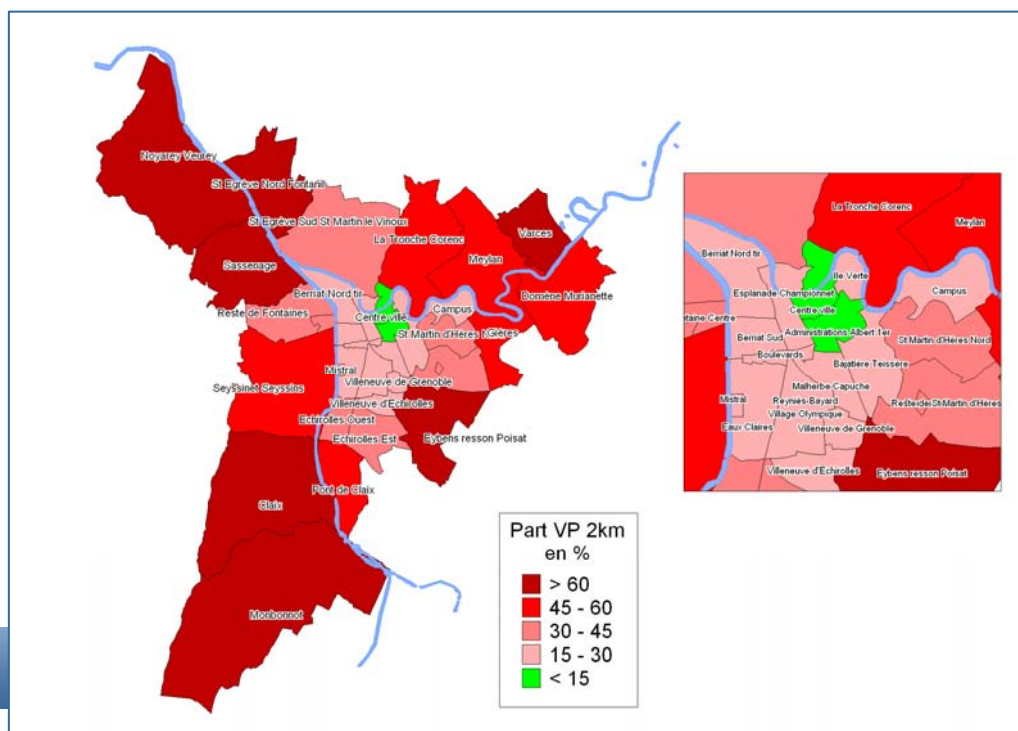
*Nombre de déplacements par jour et par personne par tranches de distances selon le type de zone de domicile (données EMD Grenoble 2002)*

Sur les déplacements de proximité (moins de 2 km), la part de chaque mode est en revanche extrêmement variable d'un secteur urbain à un autre. 70 % des déplacements courts des habitants du périurbain sont effectués en voiture, contre 10 % en centre ville. Cette dichotomie centre périphérie est encore plus marquée en 2002 qu'en 1992.



Part de chaque mode dans les déplacements de moins de 2 km selon le type de zone de domicile (données 2002 à gauche ; évolution 1992 – 2002 à droite)





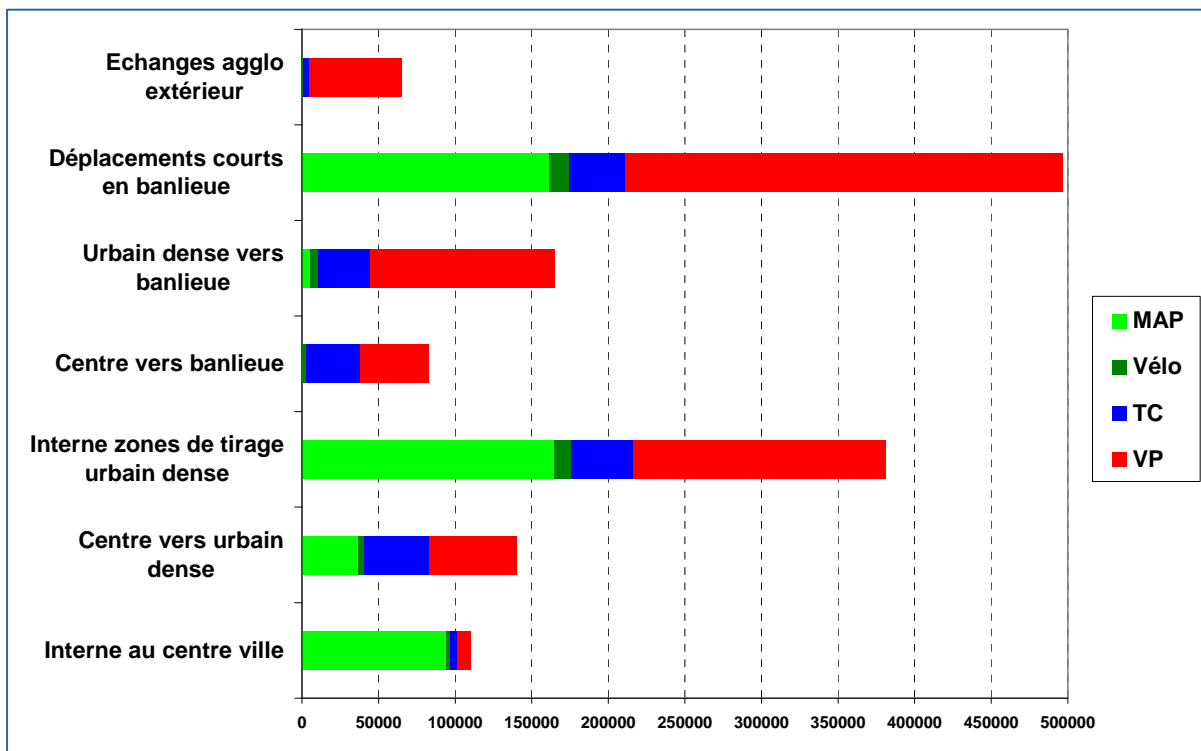
*Part VP dans les déplacements de moins de 2 km selon la zone de domicile. Les habitants du centre-ville sont moins de 15% à prendre la voiture dans les déplacements de moins de 2 km contre plus de 60% dans les secteurs périphériques*

On retrouve les mêmes tendances pour les déplacements de moins de 1 km : 65 % des déplacements de moins d'un km sont réalisés en voiture

### **Le vélo à un potentiel considérable dans les mouvements internes à la banlieue et les mouvements banlieue à banlieue**

Les analyses portant sur les typologies de déplacements sont malheureusement rares. L'étude réalisée dans l'agglomération grenobloise trace des pistes de travail très claires. Sur les déplacements radiaux centre / périphérie, les transports en commun font leur meilleure part modale mais la part de ces déplacements tant en nombre qu'en distance reste limitée. La part des déplacements courts en banlieue et en urbain dense réalisés en voiture est en revanche considérable tant en nombre de déplacements qu'en kilomètres parcourus. C'est là que se situe clairement l'avenir du vélo. C'est aussi sur ces déplacements que l'agglomération de Strasbourg fait la différence.

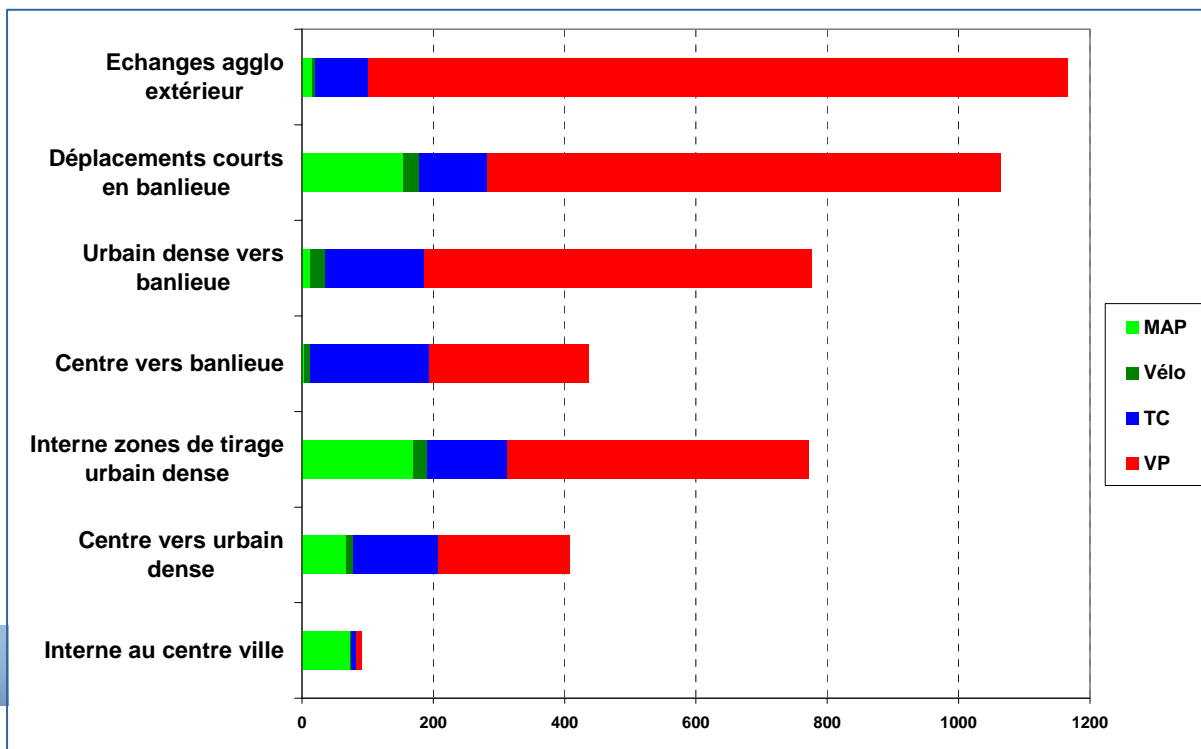




Volumes de déplacements selon le type et le mode (données EMD 2002)

L'analyse des distances cumulées de déplacement pour ces types d'échanges permet de vérifier que l'impact en termes de km VP économisé est loin d'être marginal (figure suivante).





*Distances cumulées de déplacements en milliers de km par jour selon le type et le mode (données EMD 2002)*

Note : les déplacements courts de banlieue comprennent des déplacements entre zones de tirage limitrophes.

**L'analyse en distances (ci-dessus) confirme l'enjeu important des déplacements courts de banlieue, qui totalisent des distances équivalentes en masse aux échanges avec l'extérieur de l'agglomération.**

**De même, les déplacements internes aux zones de tirage de l'urbain dense totalisent des distances importantes, dans un contexte urbain moins favorable a priori à l'automobile.**

### La facilité de stationnement de la voiture conditionne

L'autre critère majeur révélé dans cette étude est lié aux conditions de stationnement : l'usage de la voiture et la plus faible part du vélo est fortement corrélée aux facilités de stationnement. Plus le stationnement gratuit est important, plus la part de la voiture augmente, y compris pour des déplacements courts. Ce lien était déjà clairement établi par Vincent Kaufmann dans l'étude



comparative réalisée par l'EPFL entre villes françaises et suisses : la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail selon que le salarié a ou non un stationnement à disposition sur son lieu de travail varie très peu d'une ville à l'autre. Elle double quasiment avec un stationnement gratuit à destination.

### Un lien majeur avec l'efficacité relative de la voiture

Dernier critère à prendre en compte, la vitesse moyenne des déplacements en voiture conditionne très largement son usage. La part relative de la voiture est faible dans les déplacements internes au centre et les déplacements radiaux banlieue/centre pour lesquels la vitesse de la voiture est la plus réduite. Elle est en revanche dominante dans les autres types de déplacements pour lesquels la vitesse reste élevée, même pour des déplacements courts.

#### A retenir :

Le potentiel de développement le plus important du vélo se situe dans les déplacements courts de 1<sup>ère</sup> couronne et dans les déplacements périphérie-périphérie. Il ne se développera que si les conditions de déplacements en voiture (vitesse, stationnement) sont moins favorables.



### Perspectives sur l'évolution du vélo-mobilité

Parmi les différents motifs d'utilisation du vélo (loisirs, sport, tourisme...), le vélo « mobilité » recouvrant l'ensemble des motifs de déplacements à caractère utilitaire est celui qui représente le plus fort potentiel de croissance en terme de distances parcourues. Il représente 72 % des distances parcourues et semaine, plus de 50 % le samedi et encore 20 % le dimanche<sup>12</sup>. Rattraper la pratique du peloton des pays d'Europe du Nord passe nécessairement par un développement du vélo mobilité.

<sup>12</sup> Typologie des cyclistes, Francis Papon, actes du séminaire Prospective de la mobilité des métropole, 2000.





De nombreuses analyses convergentes ont montré le potentiel considérable du vélo dans les déplacements courts : dans la plupart des enquêtes ménages, l'analyse des distances montre que 50 % des déplacements urbains font moins de 5 km et 30 % moins de 3km.

Le vélo peut faire partie du bouquet d'offre alternative à la voiture individuelle sur les déplacements courts.

Un transfert de 4.5 % des véh.km voiture vers le vélo porterait l'usage du vélo en France de 87 à 300 km/an/habitant suffirait à hausser la part modale du vélo de 2.8 % à plus de 12 %<sup>13</sup>.

Atteindre une part modale de 12 à 15 % comme dans le peloton de tête de l'Europe n'a rien d'impossible et le potentiel de déplacements théoriquement transférables (distance faible, relief modéré, pas de charge importante à transporter, pas d'accompagnement, conditions météorologiques clémentes) reste considérable.

### Conclusions et perspectives sur le vélo mobilité :

Après des années de baisse, la pratique du vélo relevée dans les enquêtes ménages commence à remonter. Plusieurs enquêtes menées dans des grandes villes montrent même des progressions très importantes comme à Paris, Lyon, Bordeaux, Rennes... Dans des conditions de circulation très contraintes, le vélo garde une efficacité importante.

Le nombre de déplacements courts (moins de 5 km) réalisés en voiture reste pourtant considérable, notamment en banlieue, dans les premières couronnes des grandes villes et en secteur péri-urbain. Les déplacements tangentiels courts de banlieue à banlieue comme les déplacements de péri-urbain à banlieue sont très importants mais difficilement mobilisables par les transports en commun. Dans ces secteurs de moindre densité, le vélo peut avoir toute sa place et représente un enjeu en nombre de déplacements comme de km/voyageurs plus important encore qu'en centre-ville. Atteindre un objectif de 300 km/an /hab en France passe nécessairement par une **croissance des parts modales du vélo**

<sup>13</sup> Plan "Transports, urbanisme, gaz à effet de serre" CERTU, novembre 2007.





**en banlieue et dans le péri-urbain.** De fait la différence entre Strasbourg et les autres grandes villes françaises tient avant tout à la différence de pratique du vélo en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronne.

Les objectifs de croissance de la pratique passent également par de **nouveaux publics**, notamment les **femmes** mais également un retour du vélo parmi les actifs, et plus particulièrement les ouvriers et les employés et pas seulement les cadres et les étudiants.



## ●●● 2.4 La pratique de loisir du vélo

La pratique de loisir du vélo recouvre dans notre segmentation les utilisations de promenade du vélo, à l'exclusion des pratiques sportives intensives et des pratiques touristiques. La frontière relativement ténue entre pratiques loisirs et sportives marque néanmoins une différenciation très forte dans les modes de consommation et l'économie de la pratique comme nous le verrons dans la 3<sup>ème</sup> partie.

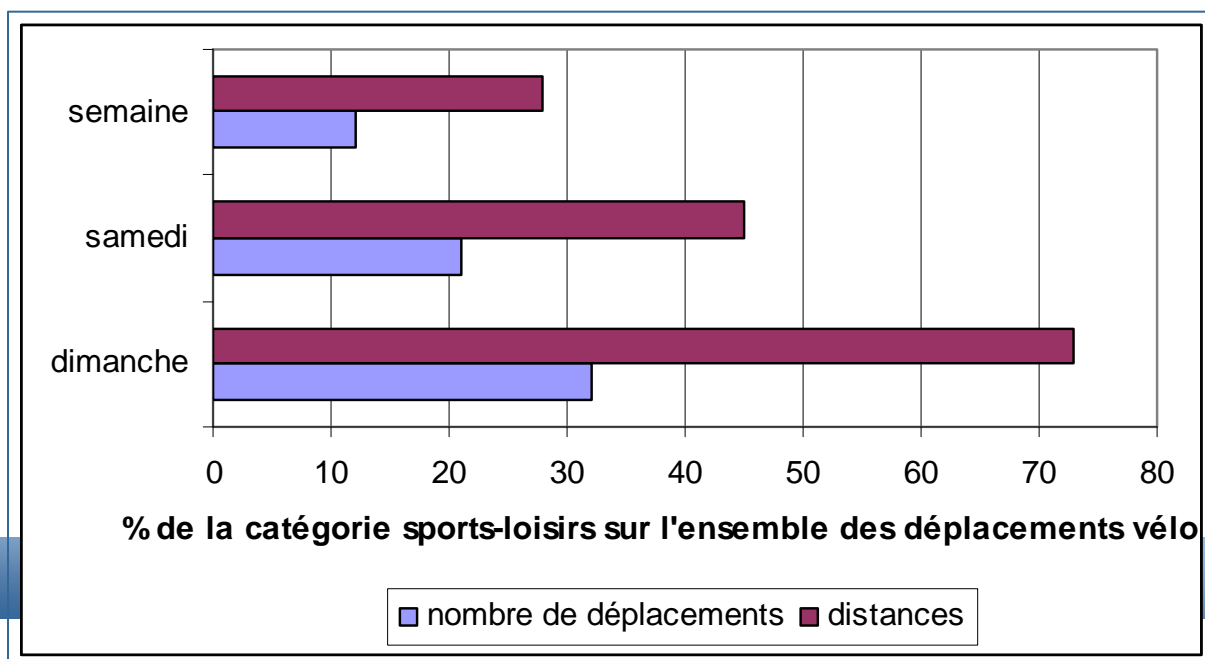
### La pratique sportive-loisirs dans les enquêtes transport

Dans une vaste analyse de la pratique de la marche et du vélo dans les enquêtes transports, Francis Papon<sup>14</sup> a une appréciation large de la pratique sportive définie par le motif « faire du sport » ou « loisir » avec une distance supérieure à 10 km. Les autres boucles sont considérées comme utilitaires. Cette classe représentait lors de l'enquête 1993-1994, 73 % des distances parcourues le dimanche et 28 % en semaine. Ce sont pour l'essentiel des hommes actifs le dimanche, retraités en semaine, âgés pour la plupart de 35 ans.

---

<sup>14</sup> Papon, F & Julien, A (1999). La marche et la bicyclette dans les enquêtes ménages. Rapport de convention pour le Ministère de l'Aménagement du territoire et l'Environnement, 4 volumes. Relevé de conclusions, typologie des cyclistes.





*Part des cyclistes sportifs sur l'ensemble des cyclistes en nombre de déplacements et en distances par type de jours – Sources Papon, F (1999), La marche et la bicyclette dans les enquêtes ménages de 1993-1994*

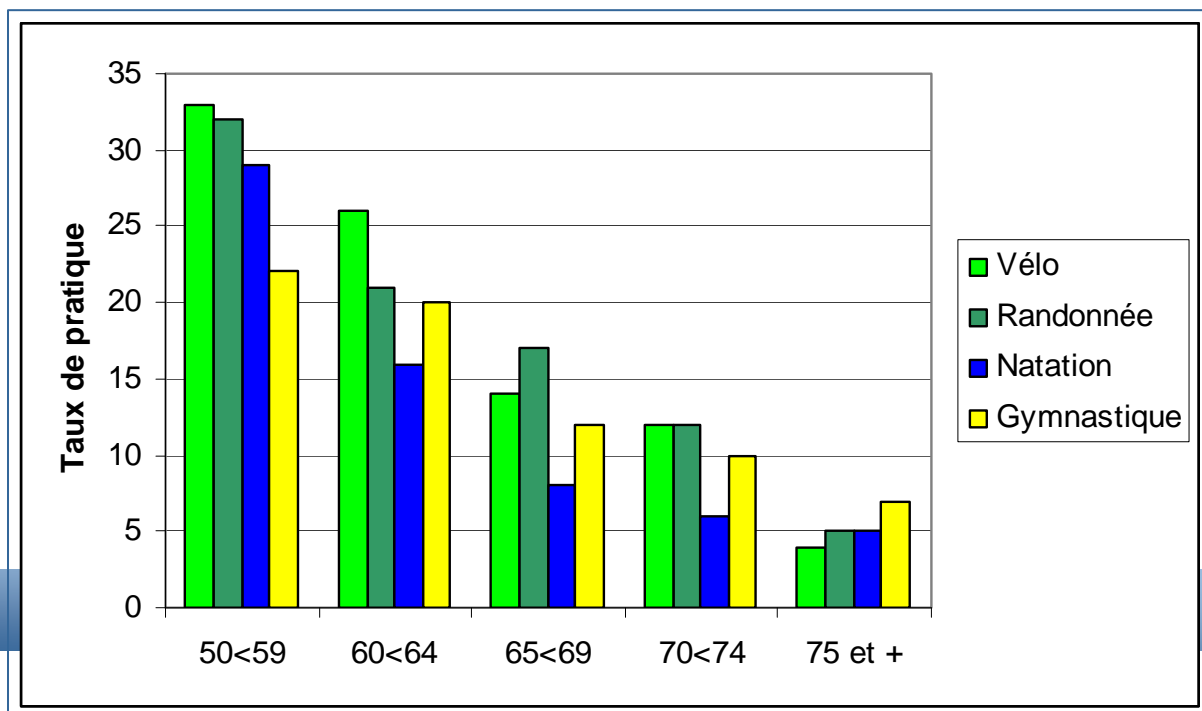
La distinction sport / loisirs n'a pas été introduite dans l'approche. La part des distances parcourues en semaine et le week-end qui aurait pu permettre une différenciation précise n'est pas non plus indiquée. L'analyse ne permet donc pas de recomposer les distances annuelles parcourues. On peut néanmoins estimer au prorata du nombre de jours de semaine et de week-end que les déplacements sportifs et de loisirs réalisés sur l'ensemble de l'année représentent environ 16 % du nombre de déplacements et un tiers des distances parcourues.

**A retenir :**  
 Les pratiques sportives et de loisirs ne représentent sur l'ensemble de l'année que 16 % du nombre de déplacements et 35 % des distances parcourues.



## Pratique par âge

Le vélo reste l'activité physique n°1 des séniors avec 25 % devant la randonnée pédestre et la natation, même si cette pratique est plus modérée que dans le reste de la population. Cette pratique baisse cependant fortement après 65 ans mais le vélo reste une activité favorite des plus âgés. Pour ces catégories qui représentent des cibles économiques majeures de santé publique, l'impact des voies vertes est extrêmement sensible et les enquêtes sur site montrent comment ces aménagements permettent de ramener au vélo un nombre important de séniors.

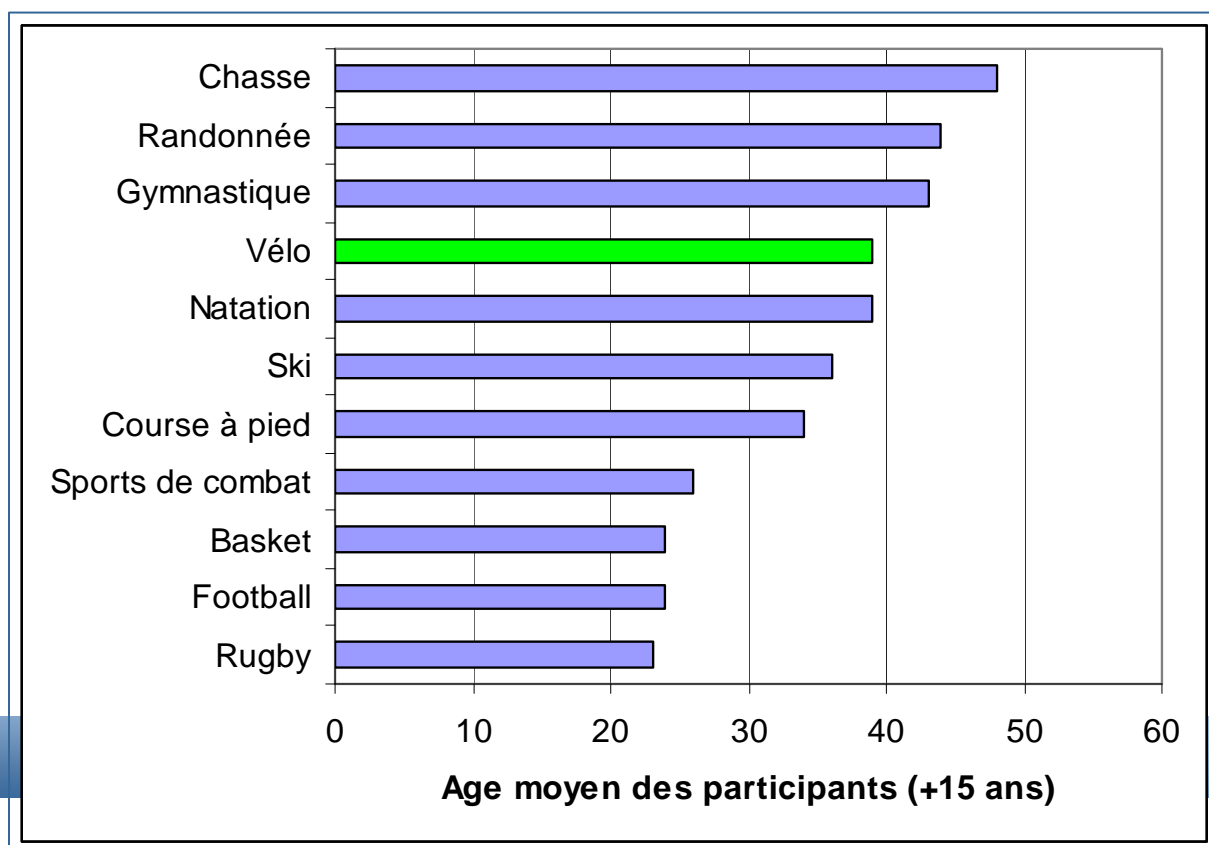


*Taux de pratique physique et sportive des séniors – source La pratique des activités physiques et sportives en France 2003*

Les causes de non pratique des plus âgés sont essentiellement dues à des problèmes de santé (60 % des motifs) et le fait de se sentir trop âgé (48 %), deux critères pouvant justement être dépassés par une pratique plus régulière du vélo...



Parmi les autres activités physiques et sportives, le vélo se situe dans un âge très médian et se classe ni dans les sports de jeunes comme la plupart des sports collectifs, des sports de combat, le patinage), ni dans les sports de séniors comme la chasse, la randonnée, la gymnastique.

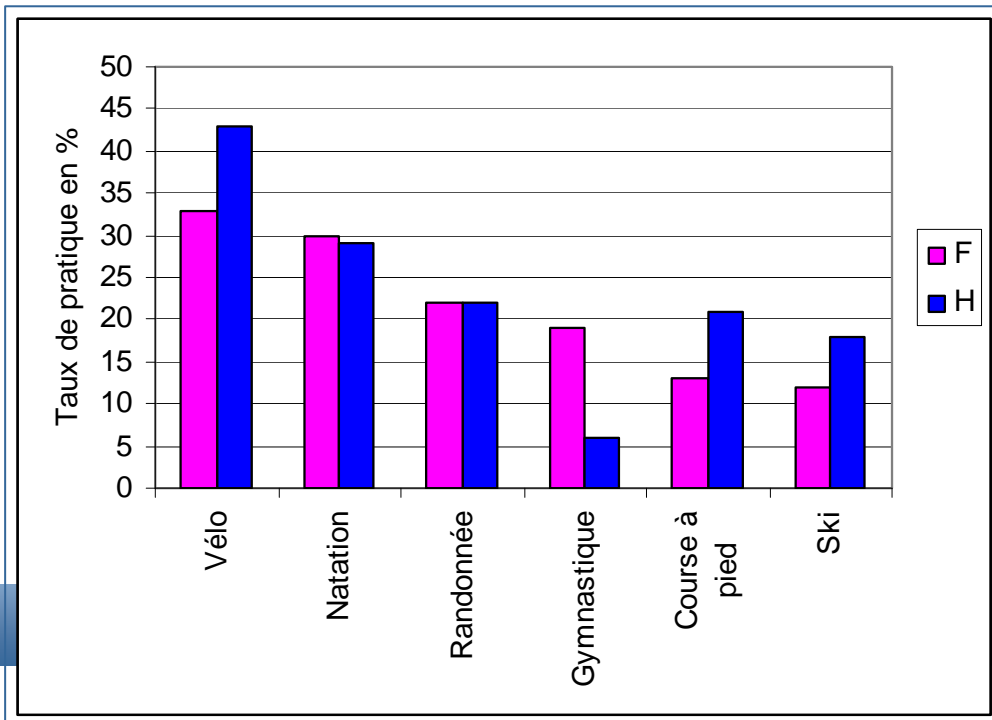


*Age moyen par type d'activité physique et sportive*

### La pratique de loisir par sexe

La pratique de loisirs que l'on retrouve de façon très marquée dans les enquêtes sur voies vertes est en revanche sensiblement plus féminine. La pratique « vélo-VTC » identifiée par la FPS qui exclue le cyclisme sur route et le VTT comprend même plus de femme que d'hommes

Même si la pratique masculine est plutôt plus élevée, la pratique du vélo reste la pratique physique et sportive n°1 des femmes devant la natation et la randonnée pédestre ou la gymnastique.



*Taux de pratique des principaux sports par sexe – source La pratique des activités physiques et sportives en France 2003*



### La pratique par secteurs géographiques

La pratique du vélo en France est assez inégalement répartie avec des variations régionales pouvant aller de 1 à 5 selon les Régions. Une approche plus fine par motifs de pratique montre des variations locales importantes.

Au vu des résultats de l'observatoire du sport en France (FPS/IPSOS 2007), 4 grands groupes de régions se dessinent :

- **L'Alsace** domine largement les autres régions avec 62,3 % de pratiquants. Ce niveau de pratique s'explique certes par la proximité de l'Allemagne mais surtout par une politique particulièrement active des collectivités locales tant en secteur urbain qu'en secteur rural, depuis les années 80 pour réaliser des aménagements cyclables. Cette politique active a sans doute permis de freiner la baisse de pratique relevée dans les années 80 et 90 dans les autres Régions françaises.
- **Une grande façade ouest** (Bretagne, Basse-Normandie, Pays de la Loire, Poitou-Charentes), **le Centre, la Bourgogne, Rhône-Alpes, le Nord** (NPC et Picardie) dépassent les 45 % de pratique. Nous trouvons dans ce groupe des Régions, Départements ou Agglomérations engagées de longue



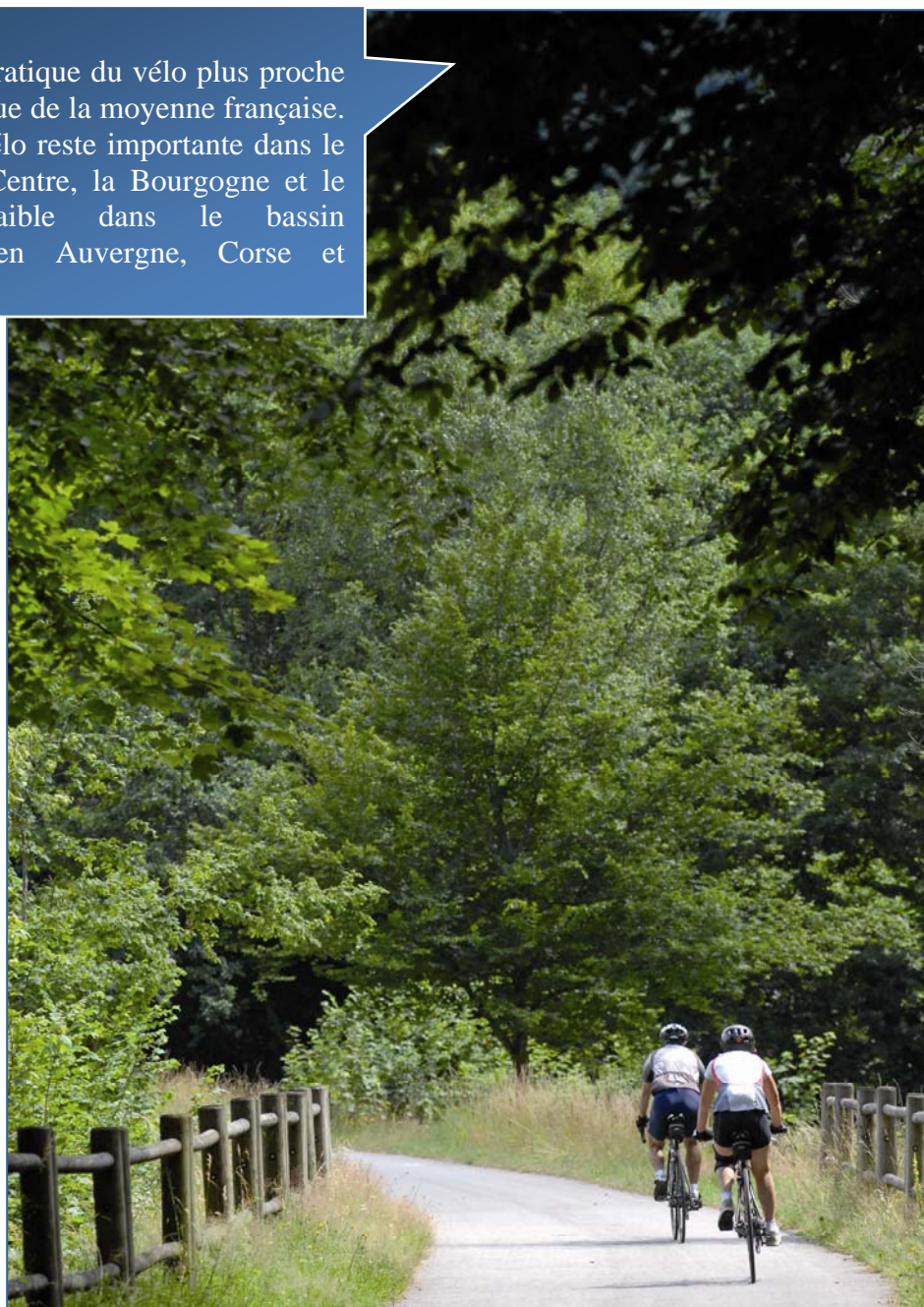


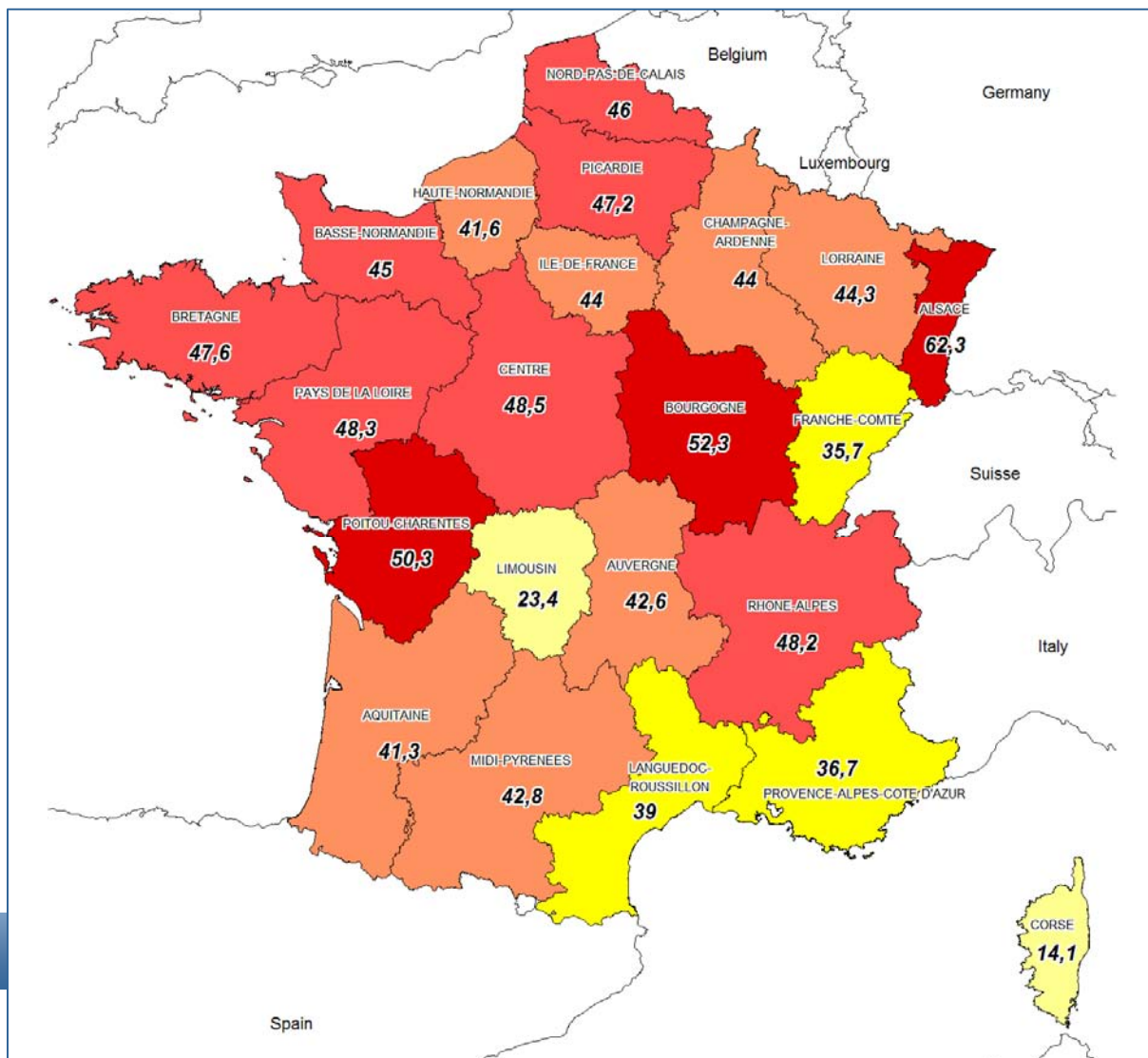
date dans des politiques cyclables actives, que ce soit dans le domaine des véloroutes et voies vertes ou dans des politiques urbaines.

- **L'Île-de-France, la Haute-Normandie, Champagne-Ardenne, la Lorraine, l'Auvergne, et le sud-ouest** arrivent ensuite avec une pratique comprise entre 40 et 45 %.
- Des régions de faible pratique avec **le bassin méditerranéen, le Limousin, la Franche-Comté et la Corse**. Même corrigées par les effets de pyramide des âges, le niveau de pratique y est nettement plus faible.

**A retenir :**

L'Alsace a une pratique du vélo plus proche de l'Allemagne que de la moyenne française. La pratique du vélo reste importante dans le grand ouest, le Centre, la Bourgogne et le Nord mais faible dans le bassin Méditerranéen, en Auvergne, Corse et Franche-Comté.





Taux de pratique du vélo en France en % de la population âgée de 5 ans et + (source FPS 2007)

### Conclusions et perspectives sur le vélo loisirs :

La pratique sportive et de loisirs (au sens de boucle réalisée à vélo sans notion de transport entre deux points) ne représente sans doute que 15 % des déplacements à vélo et un tiers des kilomètres parcourus. Ces chiffres devront être affinés à l'occasion de la publication des résultats de l'enquête nationale transport en cours de finalisation.

Contrairement à la pratique utilitaire qui ne concerne qu'un cycliste sur trois et à la pratique sportive à forte intensité qui n'en concerne qu'un sur 10, la pratique



de loisirs touche la quasi-totalité des cyclistes, même si la fréquence de cette pratique reste généralement faible.

L'intérêt de la pratique de loisirs est donc de toucher des publics larges, notamment beaucoup plus de femmes et de personnes âgées pour lesquelles l'impact santé du vélo est très important. Elle peut être une première étape pertinente pour le développement du vélo mobilité associant le vélo à la notion de plaisir.

Les enquêtes menées sur différentes voies vertes en France montrent l'intérêt de ce type d'aménagement dans le développement de la pratique auprès de nouveaux publics.

## ●●● 2.5 La pratique sportive du vélo sur route

La pratique sportive intensive du vélo a des caractéristiques bien particulières qui influent fortement sur le nombre de kilomètres parcourus, la fréquence de pratique et au final les dépenses réalisées pour cette pratique. L'identification de cette catégorie particulière est de ce fait importante.

L'appréciation du caractère sportif du cycliste n'est cependant pas évidente à définir. Des pratiquants de faible intensité (<30 km par sortie, vitesse moyenne <15 km/h, distance annuelle <1000 km) peuvent se définir comme pratiquants « sportifs » alors même que des pratiquants utilitaires intensifs réalisant plus de 5000 km/an se déclareront comme non sportifs.

Plusieurs critères permettent néanmoins d'apprécier quantitativement cette catégorie :

- **L'appartenance à un club** est un critère facilement objectivable dans la mesure où ces chiffres sont connus et suivis. Mais le nombre de pratiquants sportifs non licenciés est moins bien identifié.
- **La pratique de la compétition** est également un critère suivi à partir des licences distribuées et des données des organisateurs.







- **Le parc de vélo de courses et de VTT haut de gamme** est un indicateur pertinent dans la mesure où 80 % des vélos de course sont utilisés pour un motif sportif.
- **La distance parcourue par sortie et par an, la vitesse moyenne** sont trois indicateurs qui caractérisent bien la pratique.

Des enquêtes réalisées sur site permettent de bien caractériser cette pratique mais ne permettent pas d'identifier précisément le nombre de pratiquants dans la population pour plusieurs raisons :

- Plus la fréquence de pratique est élevée, ce qui est le cas des cyclistes sportifs, plus la probabilité d'être identifié sur un site d'enquête augmente. Ces enquêtes tendent donc nécessairement à surestimer le nombre de sportifs.
- La localisation du site d'enquête influe considérablement. En l'occurrence la plupart de ces enquêtes sont réalisées sur voie verte ou sur des itinéraires de rase campagne et tendent donc à sous-estimer nettement la pratique utilitaire et surestimer les autres pratiques.

Le croisement de données d'origines différentes permet néanmoins d'approcher les pratiques de façon fine.

### **La pratique du vélo en club**

Dans l'observatoire FPS IPSOS, 2.8 % des cyclistes soit 580 000 personnes pratiquent en club. Ce chiffre surestime sans doute légèrement le nombre de licenciés calculé en additionnant les chiffres des différentes fédérations (486 000).

Deux fédérations spécifiques se partagent les licenciés :

- La Fédération Française de Cyclisme (FFC) : 100 000 licenciés.
- La Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) : 120 000 licenciés.



Trois fédérations multisports regroupent des licenciés pratiquant le vélo :

- La Fédération Sportive et Gymnique du Travail (FSGT) : 50 000 licenciés
- L'Union Française des Œuvres Laïques et d'Education Populaire (UFOLEP) : 140 000 licenciés dans les 3 activités (des doubles comptes route/VTT sont probables)
- Le Fédération Française de Triathlon (FFTRI) : 22 000 licenciés et 24.000 ATP<sup>15</sup>.

D'autres Fédérations multisports peuvent organiser une pratique du vélo ou du VTT :

- Fédérations Handisports avec la pratique du tandem pour non voyant ou des vélos à main.
- Fédérations scolaires (UNSS) ou universitaires (FNSU). L'essentiel des participants aux épreuves sont par ailleurs très majoritairement déjà licenciés en club dans une autre Fédération.
- La Fédération de Course d'Orientation organise des compétitions pouvant comprendre des épreuves d'orientation en VTT.
- La Fédération des ASPTT comprend de nombreuses sections vélo, souvent affiliées également aux 4 Fédérations FFC, FFCT, UFOLEP et FSGT.
- L'Union des Centres de Plein Air (UCPA) propose des activités vélo de randonnée ou VTT dans le catalogue d'activités.
- On peut estimer à au moins 30 000 les licenciés ou ATP complémentaires pratiquant le vélo dans les autres fédérations.




### La pratique en compétition

Dans l'observatoire FPS IPSOS, 2.3 % des cyclistes soit 476 000 personnes pratiquent en compétition. Ce chiffre regroupe les adhérents aux Fédérations FFC ainsi que les pratiquants vélo des Fédérations multisports FSGT, UFOLEP, Triathlon (360 000) mais également des cyclistes non adhérents

---

<sup>15</sup> A la licence qui permet la pratique sportive, la participation aux compétitions et aux structures fédérales peut s'ajouter d'autres formes d'adhésion appelées « autre titre de participation » (ATP), permettant une pratique temporaire ou une découverte de l'activité.





à un club participant occasionnellement à des compétitions, notamment les épreuves cycloportives ouvertes aux non licenciés organisées par différentes Fédérations. Sachant que le taux de non licenciés dans les épreuves cycloportives se situe autour de 40 à 50 %, le nombre de participants à des compétitions est sans doute plus proche de 600 à 700 000 personnes.

### La pratique sportive non licenciée

Dans la plupart des enquêtes réalisées sur site, des questions permettent de bien caractériser le profil des usagers : le motif de pratique (sport, promenade-loisirs, itinérance, loisirs), la distance de sortie, la vitesse moyenne et la distance annuelle de pratique.

Les cyclistes **licenciés en club** représentent dans les enquêtes sur site **14% des répondants** alors qu'ils ne représentent que **2.5 à 2.8% de l'ensemble des pratiquants du vélo** dans les données de licenciés par Fédérations et l'observatoire FPS SOFRES. Cette différence s'explique par le fait que les pratiquants ayant une fréquence de pratique plus élevée ont une probabilité plus importante que des pratiquants occasionnels d'être captés dans des enquêtes sur site. De fait, la distance moyenne parcourue par an par les licenciés est supérieure à 5000 km contre moins de 3000 km pour les non licenciés déclarant une pratique sportive.

**35 % des cyclistes déclarant un motif « sportif » dans les enquêtes sur site sont licenciés en club.** Compte tenu des distances plus importantes parcourues annuellement par les licenciés que par les sportifs non licenciés, les sportifs non licenciés représentent environ **3 fois le nombre de sportifs licenciés**. Pour environ 500 000 cyclistes sportifs licenciés, le nombre de cyclistes sportifs non licenciés peut être évalué à 1.5 M, soit un total de **2 M de cyclistes sportifs pratiquant de façon intensive**.



## Le parc de vélo sportifs de route

De fait, ce chiffre peut être recalé avec les données de ventes annuelles de 200 000 vélos de courses destinés à un usage sportif. Sur la base d'une durée de vie moyenne de 7 ans, le parc actif de vélos de courses utilisés de façon intensive peut être estimé à 1.4 M d'unités. Sachant que le vélo de course représente 30 % des vélos utilisés par les cyclistes sportifs, le reste étant constitué de randonneuses et d'hybrides, le nombre d'utilisateurs sportifs se situe bien autour de **2 M** en tenant compte d'un taux probable de détention de plusieurs vélos pour une partie de cette catégorie.

## Les caractéristiques de la pratique sportive

**85 % des cyclistes licenciés en club roulaient plus de 40 km par sortie et 45 % plus de 80 km** lorsqu'ils ont été interrogés. La moyenne de distance parmi les licenciés est de 68 km contre 35 km pour les non-licenciés.

50 % des cyclistes déclarant un motif sportif utilisent un vélo de course contre 15 % seulement de ceux déclarant un motif promenade. 40 % utilisent un VTT. Les deux dimensions, route et VTT, sont bien présentes dans la pratique sportive. La moyenne de sortie parmi ceux qui utilisent un vélo de course est de 64 km contre 33 km pour ceux qui utilisent un VTC ou un vélo de ville et 43 km pour ceux utilisant un VTT. 80 % des usagers du vélo de course déclarent un usage sportif alors que 36 % seulement des VTT sont utilisés à vocation sportive.

**34 % cyclistes déclarant un motif sportif font plus de 5 000 km par an et 78 % plus de 1 000 km** alors que 66 % des cyclistes promenade-loisirs font moins de 1 000 km par an. Les licenciés en club sont 54 % à faire plus de 5 000 km par an et 93 % à faire plus de 1 000 km/an.



**Plus de 70 % des cyclistes se déclarant sportifs font plus de 40 km par sortie**, 30 % font plus de 80 km alors que 70 % des cyclistes déclarant un motif « loisirs-promenade » font moins de 40 km et 35 % moins de 20 km durant leur sortie. La moyenne de distance par sortie des sportifs se situe autour de 60 km contre 31 km pour les « loisirs-promenade » et 63 km pour les itinérants. Parmi la majorité des sportifs déclarant moins de 40 km dans la sortie, on trouve pour l'essentiel des utilisateurs du VTT.

La répartition par âge des pratiques sportives est radicalement différente de la répartition de l'ensemble des cyclistes.

Dans l'enquête FPS, les 50<65 ans sont nettement plus représentés dans la pratique sur route avec 11,8 % de pratique contre 9 % sur l'ensemble des tranches d'âge. Cette tranche est particulièrement représentée parmi les adhérents de la FFCT.

A l'inverse la pratique du VTT et la pratique du vélo en compétition FFC est plus faible dans cette tranche d'âge. Les moins de 18 ans sont en revanche surreprésentés dans la pratique du VTT avec 17,4 % de pratiquants contre 13,9 % pour l'ensemble des tranches d'âge.

La répartition par sexe est également très différente : la FFC ne compte que 10% de femmes, la FFCT 20% et les femmes ne représentent que 30 % dans les pratiques déclarées sportives du vélo licenciées ou non.

**A retenir :**

500 000 cyclistes pratiquent en club.  
2M de cyclistes sur route ont une pratique caractérisée comme sportive : utilisation d'un vélo de course, plus de 3 000 km/an, vitesse supérieure à 25 km/h, distance de sortie > 40 km.

La très grande majorité sont des hommes.

La tranche 50<65 ans est proportionnellement beaucoup plus représentée dans cette catégorie.





### Conclusions et perspectives sur le vélo sportif :

Les cyclistes sportifs licenciés en club dans des Fédérations spécifiques, multisports ou des disciplines associées (FFC, FFCT, UFOLEP, FSGT...) rassemblent 2.8 % des pratiquants du vélo et l'ensemble des cyclistes sportifs au sens large, pratiquant avec un vélo spécifique de course ou VTT à une intensité importante sur des distances élevées (>40 km, +3 000 km/an) représentent 2M de personnes et près de 10% des pratiquants.

La pratique sportive est paradoxalement une pratique assez âgée avec une surreprésentation des 50<65 ans.

Les Fédérations maintiennent globalement leurs effectifs d'année en année. La pratique cyclo-sportive non licenciée reste également élevée après une forte progression dans les années 90.

La pratique sportive est déjà importante en France au regard des autres pays européens et le marché du vélo de course est supérieur à ses voisins européens (Allemagne, Suisse, Pays-Bas) de 50 % en volume.

## ●●● 2.6 La pratique touristique du vélo en séjour ou itinérante



Selon la définition internationale, est considérée comme touriste toute personne en déplacement hors de son environnement habituel pour une durée d'au moins une nuitée et d'au plus un an, pour des motifs non liés à une activité rémunérée dans le lieu visité. Nous ne prenons donc pas en compte ici la pratique d'excursion à la journée.

La pratique du vélo par les touristes recouvre par ailleurs plusieurs réalités :

- La pratique du vélo comme mode de **déplacement sur le lieu de séjour** pour des achats, mais aussi pour l'accès à des sites ou à d'autres activités (plage, activités sportives ou culturelles). Le vélo n'est pas ici un élément central mais un moyen de mobilité.



- La **pratique sportive ou de loisirs sur le lieu de séjour** dont le vélo est un élément important ou essentiel, une finalité en soit.
- La **pratique itinérante** pendant laquelle le vélo est un moyen de déplacement mais également un élément majeur du séjour.

Elle peut être mesurée à partir de plusieurs sources :

- Le **suivi mensuel des séjours touristiques des Français** mené par TNS SOFRES pour le Ministère du Tourisme. Cette enquête permet d'identifier les activités pratiquées pendant le séjour par les Français. Le vélo est classé dans l'enquête comme activité sportive. Il n'existe en revanche pas de catégorie vélo dans les activités détente « promenade, balade » dont un certain nombre peuvent être réalisées à vélo. L'utilisation du vélo comme moyen de transport sur le lieu de vacances ou comme mode d'accès à une activité culturelle ou de détente de sont sans doute pas relevés. Cette probabilité est d'autant plus forte que le nombre moyen d'activités citées est faible (1,94 activités en moyenne). Les séjours vélo relevés sont donc certainement des séjours pendant lesquels l'activité vélo est un élément important du séjour (type 2 et 3). **3.32 % des séjours soient 5.5M** sont identifiés comme séjours vélo.
- **L'enquête AFIT (désormais ATOUT FRANCE) de 1995** indiquait que 25 % des cyclistes, soit 6 M de Français pratiquaient pendant les vacances et 29 % (7.2 M) tout au long de l'année y compris donc pendant les vacances. La question est trop imprécise pour savoir exactement quelles sont les types de pratiques identifiées.
- **L'observatoire des pratiques sportives FPS IPSOS de 2007** indiquaient que 27.3 % des 19 % de cyclistes occasionnels, soit 1.2 M de Français ne pratiquaient le vélo que pendant les vacances alors même que 81 % des cyclistes soit 20 M pratiquent au moins une fois par mois toute l'année. Là encore rien ne permet de distinguer l'ensemble des pratiques.
- Les **comptages et enquêtes sur site** réalisées par les Départements, Régions et autres collectivités et compilées dans l'étude sur l'impact économique des véloroutes et voies vertes réalisée pour **l'AFIT en 2002** ont permis de dégager des ratios de nombre de sorties à vélo par nombre de lits (sans que l'on puisse recalculer ces résultats avec les autres résultats).





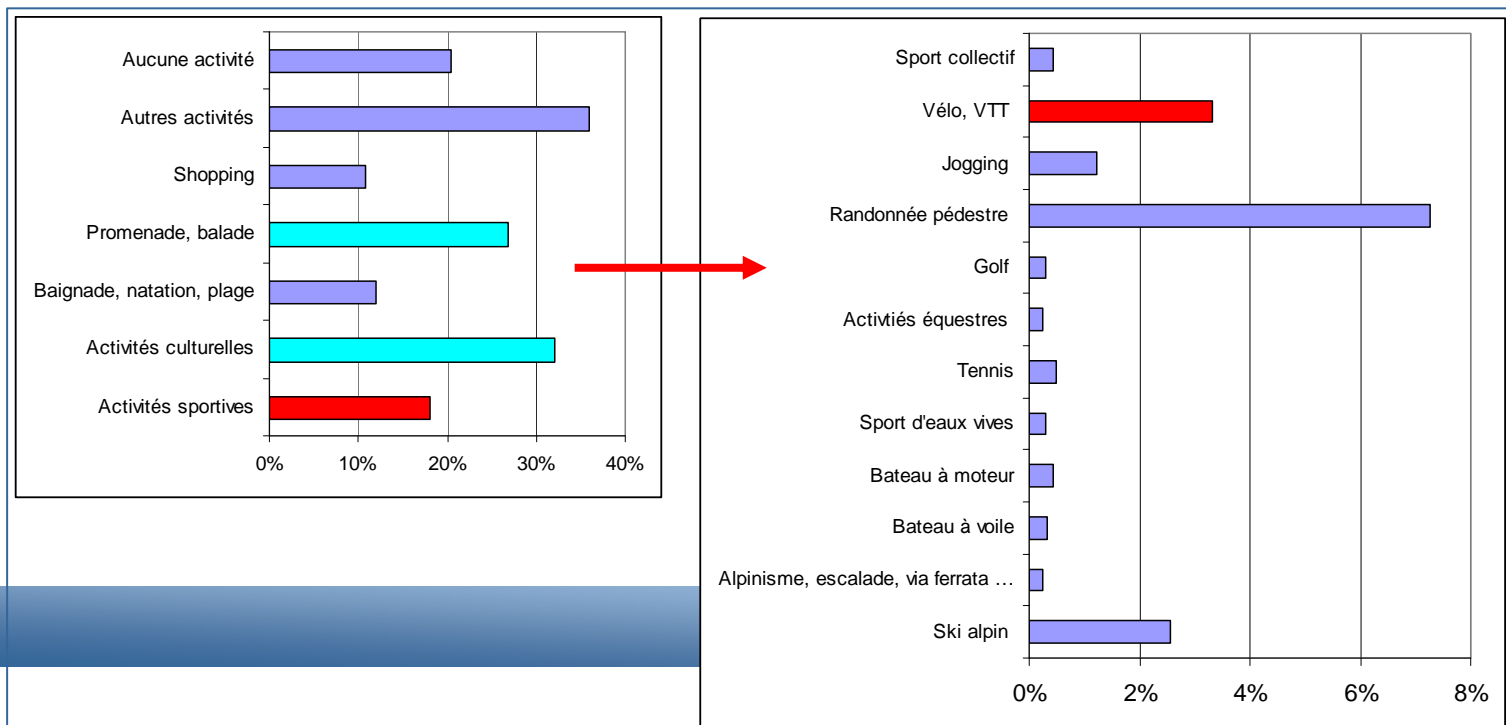
La diversité des pratiques touristiques du vélo et des modes d'observation rend très difficile une appréciation fine et exhaustive de la pratique du vélo par les touristes. Un certain nombre de tendances peuvent cependant être dégagées :

## 2.6.1 Le vélo dans le suivi mensuel des séjours touristiques des Français

### Le vélo, seconde activité sportive des touristes Français

Avec 3,32 % des séjours, l'activité vélo est la seconde activité physique des touristes Français en séjour, derrière la randonnée pédestre (7,26 %) mais devant le ski (2,55 %) et de nombreuses autres activités sportives comme les sports nautiques, les pratiques équestres, le golf, les sports d'eau vive ou les sports collectifs.

La baignade et la natation avec 12,04 % sont classées dans les activités de détente.



*Activités pratiquées pendant le séjour (sources Suivi de la demande touristique – Ministère chargé du tourisme / TNS-Sofres 2007)*





Ces chiffres ne reflètent cependant qu'une partie de la pratique, sans doute la plus sportive et négligent sans doute les pratiques utilitaires sur le lieu de vacances.

**A retenir :**

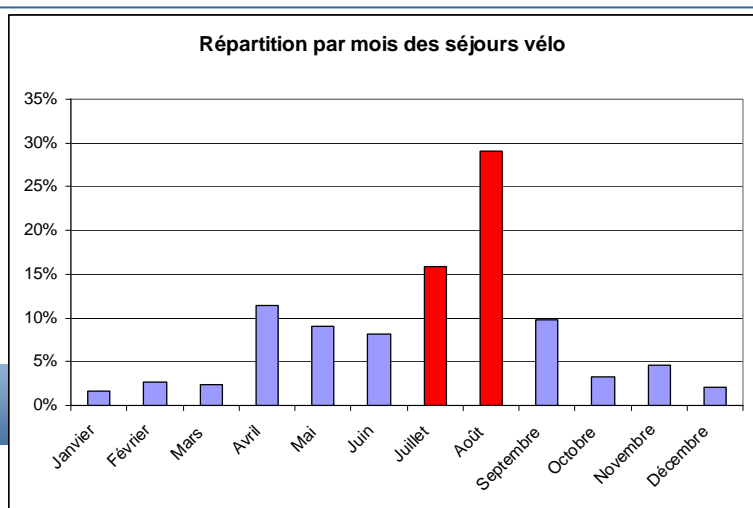
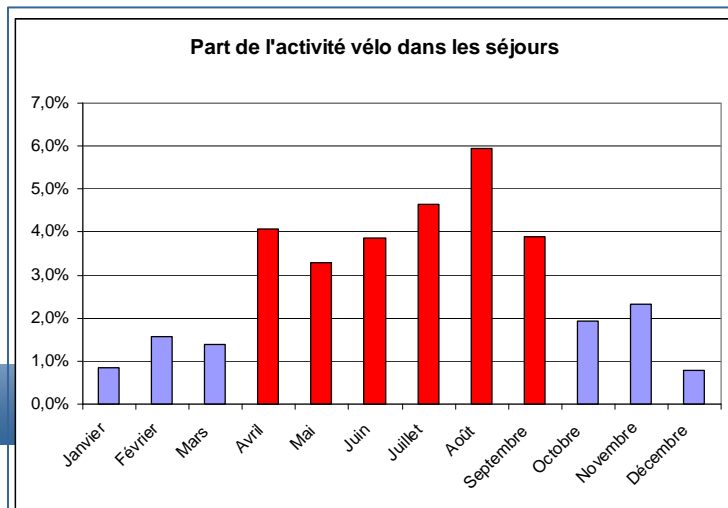
Avec **5,5M de séjours**, le vélo est identifié comme la **2ème activité sportive des touristes français** devant le ski, les activités nautiques, le golf, la pratique équestre. Ces chiffres ne recouvrent cependant sans doute que la partie la plus sportive des séjours vélo et sous-estiment probablement les pratiques de promenade et la pratique utilitaire sur le lieu de vacances.



**Une concentration sur juillet et août**

Dans le cours de l'analyse, nous appellerons « séjours vélo » les séjours pour motif personnel (hors séjours affaire) comprenant une ou plusieurs nuitées (hors excursionnistes) pendant lesquels une activité vélo a été pratiquée et a été citée parmi les 3 principales activités pratiquées pendant le séjour. La pratique du vélo touche de fait un beaucoup plus grand nombre de séjours mais n'a pas forcément été déclarée comme « activité ». Ce phénomène touche certainement beaucoup la pratique utilitaire du vélo sur le lieu de séjour.

Les « séjours vélos » sont fortement concentrés sur juillet et août, mois qui représentent 45 % des séjours vélo. Près de 90 % des séjours sont concentrés sur la période d'avril à novembre. En revanche, la part de l'activité vélo dans les séjours reste élevée d'avril à septembre et ne représente une très faible part que de décembre à mars.



*Part de l'activité vélo dans les séjours et répartition par mois des séjours vélo (sources Suivi de la demande touristique – Ministère chargé du tourisme / TNS-Sofres 2007)*

**A retenir :**

**45 % des séjours vélo sont concentrés sur juillet et août** mais la pratique reste élevée (moyenne de 4,5 % des séjours) d'avril à septembre.

**Une pratique élevée dans les campings, les villages vacances et les résidences de tourisme**

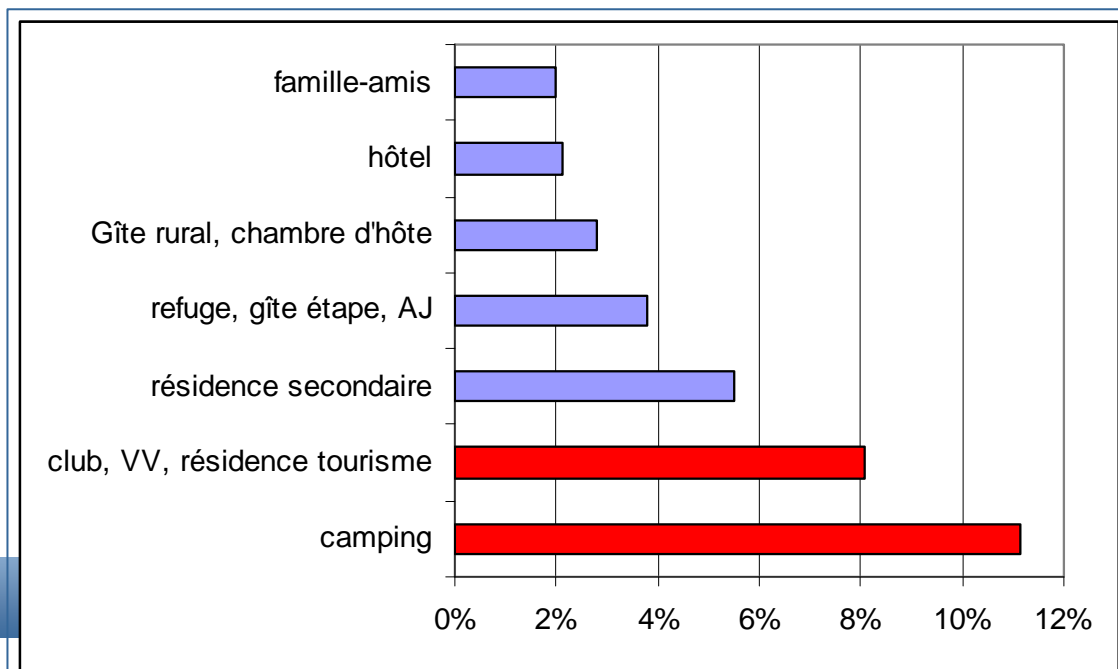
La pratique du vélo est particulièrement élevée dans les campings (11 %), les clubs de vacances ou villages vacances et les résidences de tourisme (8 %). Elle est en revanche faible dans les hébergements chez des amis ou dans la famille, les hôtels et les auberges de jeunesse.

Les hébergements marchands sont nettement plus représentés dans les séjours vélo (un hébergement sur deux est marchand) que dans la moyenne des séjours (un hébergement seulement sur trois est marchand).



	Ensemble des séjours	Séjours vélo	Part du vélo dans le séjours
<b>Base</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,3%</b>
Hôtel	11,1%	6,9%	2,1%
Pension de famille	0,2%	0,0%	0,8%
Gîte rural, chambre d'hôte	3,9%	3,3%	2,8%
Auberge de jeunesse	0,1%	0,0%	1,6%
Refuge, gîte d'étape	0,5%	0,6%	3,8%
Camping 1 étoile ou 2 étoiles	1,4%	5,6%	13,7%
Camping 3 étoile ou 4 étoiles	3,3%	9,5%	9,6%
Camping hors terrain classé	0,9%	3,4%	12,6%
Location	4,5%	6,6%	4,8%
Club de vacances ou VV commercial	0,4%	1,1%	10,1%
Club de vacances ou VV associatif	1,7%	3,7%	7,0%
Résidence de tourisme	1,9%	4,9%	8,6%
Résidence secondaire du foyer	9,4%	15,6%	5,5%
Chez quelqu'un de la famille	45,9%	28,4%	2,1%
Chez des amis	12,8%	7,2%	1,9%
Bateau, péniche, yacht	0,2%	0,0%	0,7%
Autre	2,0%	3,1%	5,1%
<b>Hébergement marchand</b>	<b>32,0%</b>	<b>48,8%</b>	<b>5,1%</b>
<b>Hébergement non marchand</b>	<b>68,0%</b>	<b>51,2%</b>	<b>2,5%</b>
Total	100,0%	100,0%	3,3%

Taux de séjours vélo par type d'hébergement (sources Suivi de la demande touristique – Ministère chargé du tourisme / TNS-Sofres 2007)



Taux de séjours vélo par type d'hébergement (sources Suivi de la demande touristique – Ministère chargé du tourisme / TNS-Sofres 2007)



Le taux de pratique du vélo est un peu plus élevé dans les séjours avec des enfants 3,5 % que dans les séjours entre adultes (3 %).

L'activité vélo est plutôt plus pratiquée par les hommes (3,9 % des activités) que par les femmes (2,8 %). Les hommes représentent donc 57 % des vacanciers déclarant une activité vélo et les femmes 43 %. Ce différentiel montre sans doute que l'activité vélo prise en compte dans l'enquête est probablement plus sportive, les activités « détente-découverte » intégrant le vélo étant sans doute plus représentées chez les femmes.

**A retenir :**

La part des séjours vélo dans les hébergements marchands est 2 fois plus élevée que dans les hébergements non marchands. La pratique du vélo est maximale dans les campings, les villages vacances et les résidences de tourisme.



	Ensemble des séjours	Séjours vélo	Part du vélo dans le séjour
<b>Base</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,3%</b>
Homme	48,3%	56,7%	3,9%
Femme	51,7%	43,3%	2,8%

*Taux de séjours vélo par sexe (sources Suivi de la demande touristique – Ministère chargé du tourisme / TNS-Sofres 2007)*

**Une pratique surtout familiale**

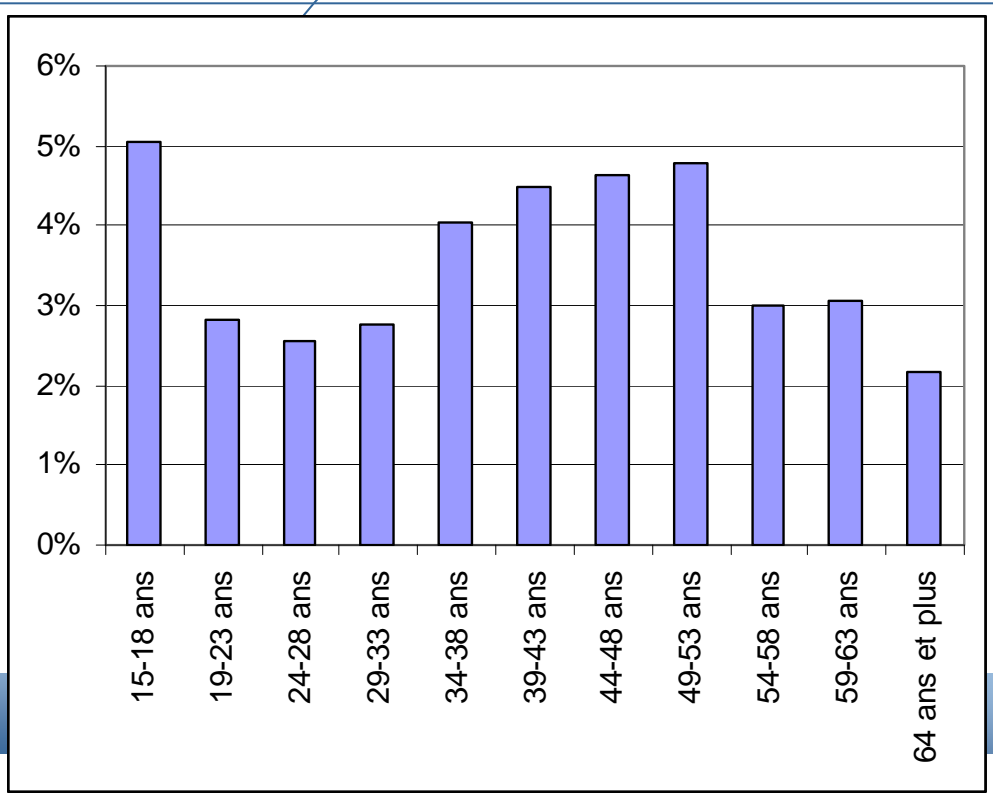
Les tranches d'âge correspondant aux familles (adultes de 30 à 45 ans et enfants) sont nettement plus représentées dans les séjours vélo. Les taux d'activité vélo sont néanmoins maximum chez les 40<53 ans et les 15<18 ans mais moindres chez les jeunes de 19 à 33 ans et parmi les plus âgés.

	Ensemble des séjours	Séjours vélo	Part du vélo dans le séjour
Base	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,3%</b>
15-18 ans	3,4%	5,2%	5,1%
19-23 ans	6,5%	5,6%	2,8%
24-28 ans	9,2%	7,0%	2,5%
29-33 ans	11,7%	9,8%	2,8%
34-38 ans	12,2%	14,9%	4,0%
39-43 ans	8,5%	11,5%	4,5%
44-48 ans	6,5%	9,1%	4,6%
49-53 ans	6,3%	9,1%	4,8%
54-58 ans	7,7%	7,0%	3,0%
59-63 ans	10,0%	9,3%	3,1%
64 ans et plus	17,8%	11,6%	2,2%

Taux de séjours vélo par tranches d'âge (sources Suivi de la demande touristique – Ministère chargé du tourisme / TNS-Sofres 2007)



Taux de séjours vélo par tranches d'âge (sources Suivi de la demande touristique – Ministère chargé du tourisme / TNS-Sofres 2007)





#### A retenir :

Les séjours vélo concernent principalement les **35-55 ans**, les **enfants** et plus les **hommes** que les femmes. La pratique du vélo est en revanche faible parmi les jeunes de 19 à 33 ans et les plus âgés.

Les cadres supérieurs, professions intermédiaires et étudiants, catégories pratiquant plus le vélo, représentent près de 50 % des séjours vélo. Les taux de pratique par CSP varient néanmoins relativement peu malgré une part plus forte des séjours vélo chez les agriculteurs et les commerçants, artisans et chefs d'entreprise.

	Ensemble des séjours	Séjours vélo	Part du vélo dans le séjour
Base	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,3%</b>
Agriculteur	0,5%	1,0%	6,1%
Commerçant, Artisan, Chef d'entreprise	2,0%	3,4%	5,7%
Cadre supérieur, Profession libérale	16,5%	17,3%	3,5%
Profession intermédiaire, Contremaître	19,1%	20,2%	3,5%
Employé, Services	14,8%	14,8%	3,3%
Ouvrier	7,3%	7,6%	3,5%
Etudiant	8,7%	11,1%	4,2%
Retraité	26,0%	19,6%	2,5%
Inactif	5,1%	5,0%	3,3%

*Taux de séjours vélo par CSP (sources Suivi de la demande touristique – Ministère chargé du tourisme / TNS-Sofres 2007)*





**A retenir :**  
50 % des séjours vélo sont réalisés par les cadres, professions libérales, les étudiants et les professions intermédiaires.

Le taux de séjours vélo varie peu selon le mode d'accès avec 3,3 % parmi les touristes venus en voiture, 2,8 % parmi ceux venus en train sauf pour les usagers du camping-car qui sont 14 % à déclarer une activité vélo. La part des séjours vélo est par ailleurs plus faible parmi les touristes venus en avion, en autocar et en bateau.

	Base	Vélo, VTT	Vélo, VTT
<b>Base</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,3%</b>
Voiture foyer, parents, amis	81,3%	79,9%	3,3%
Voiture de location	0,5%	0,5%	3,4%
Camping-car	1,2%	5,3%	14,3%
Train	13,4%	11,2%	2,8%
Avion	1,3%	0,6%	1,6%
Autocar	1,2%	0,5%	1,4%
Bateau	0,3%	0,1%	1,5%

*Taux de séjours vélo par mode d'accès (sources Suivi de la demande touristique – Ministère chargé du tourisme / TNS-Sofres 2007)*

**A retenir :**  
Les camping-caristes sont très nombreux à pratiquer le vélo pendant leur séjour.



## Une activité plus importante dans les longs séjours

L'activité vélo augmente avec la durée du séjour. Plus la durée de séjours augmente, plus la pratique déclarée du vélo est élevée. De fait, le transport du vélo introduit des contraintes pratiques de transport sans doute d'autant plus facilement acceptables que le séjour est long. Ainsi seulement 2 % des touristes en court séjour déclarent une activité vélo contre 9 % des touristes en séjours de plus de deux semaines.

	Ensemble des séjours	Séjours vélo	Part du vélo dans le séjour
<b>Base</b>	100,0%	100,0%	3,3%
<b>Courts séjours</b>	<b>57,8%</b>	<b>35,8%</b>	<b>2,1%</b>
dont séjours d'1 nuit	24,6%	10,4%	1,4%
dont séjours de 2 nuits	21,0%	12,6%	2,0%
dont séjours de 3 nuits	12,2%	12,8%	3,5%
<b>Longs séjours</b>	<b>42,2%</b>	<b>64,2%</b>	<b>5,0%</b>
dont séjours de 4 à 7 nuits	25,8%	29,4%	3,8%
dont séjours d'1 à 2 semaines	11,7%	21,9%	6,2%
dont séjours de 2 à 4 semaines	3,8%	9,9%	8,7%
dont séjours d'1 mois ou +.	0,9%	3,0%	10,5%

*Taux de séjours vélo selon la durée de séjours (sources Suivi de la demande touristique – Ministère chargé du tourisme / TNS-Sofres 2007)*



## Une pratique élevée sur les littoraux et près des lacs

Les séjours vélo sont très liés à l'eau avec une pratique de 6,6 % (soit près de la moitié des séjours vélo) au bord de la mer et 8,7 % lors de séjours à côté d'un lac.



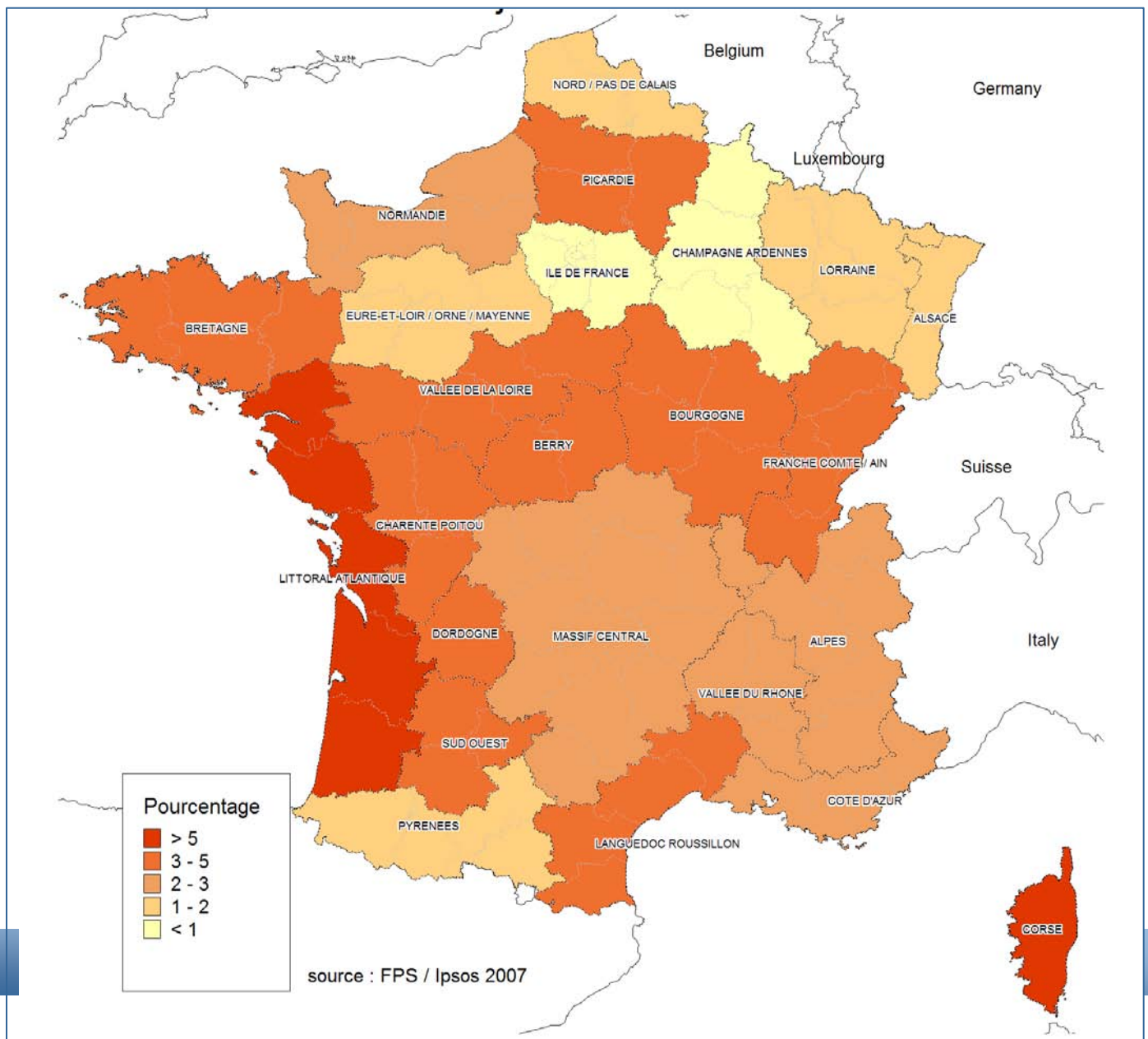


	Base	Vélo, VTT	Vélo, VTT
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,3%</b>
Mer	24,1%	47,9%	6,6%
Montagne	13,1%	10,2%	2,6%
Campagne	35,8%	34,6%	3,2%
Lac	3,4%	8,9%	8,7%
Ville	32,9%	14,6%	1,5%
Autre	2,5%	1,1%	1,5%

Taux de séjours vélo selon les espaces de séjours (sources Suivi de la demande touristique – Ministère chargé du tourisme / TNS-Sofres 2007).

**A retenir :**

57 % des séjours vélo soit plus de 3M de séjours vélo se concentrent sur les littoraux, mer ou lac.



Part des séjours vélo dans le total des séjours en % par secteurs géographiques – (sources Suivi de la demande touristique – Ministère chargé du tourisme / TNS-Sofres 2007)



## Les résidents de régions à forte pratique vélo pratiquent aussi beaucoup pendant les séjours touristiques... à quelques exceptions près

Le taux de pratique le plus élevé se rencontre surtout chez les habitants du littoral atlantique en Aquitaine, Poitou-Charentes et Pays de la Loire. Les faibles taux de pratique en vacances se rencontrent surtout parmi les habitants des Régions de faible pratique comme le Limousin, la Corse, Languedoc-Roussillon et PACA. Quelques exceptions à la règle cependant, les Alsaciens pratiquent beaucoup plus le vélo sur l'ensemble de l'année mais déclarent plutôt moins de séjours vélo que l'on pourrait s'y attendre. A l'inverse les Francs-Comtois et les habitants du Limousin qui ont un taux de pratique limité en cours d'année sont parmi ceux qui déclarent le plus de séjours vélo.

En nombre de séjours les franciliens et les rhônalpins représentent 40 % des séjours vélo et les habitants des régions atlantiques près de 20 %.

Région d'origine	1. Ensemble des séjours	2. Séjours vélo	3. Part du vélo dans les séjours	4. Taux de pratique du vélo FPS 2007	5. Pratiquants du vélo déclarant un séjour vélo (3/4)
Base	100,0%	100,0%	3,3%	44,8%	7,40%
Alsace	2,3%	2,1%	3,0%	62,3%	4,87%
Aquitaine	5,4%	6,6%	4,0%	41,3%	9,80%
Auvergne	2,1%	1,5%	2,4%	42,6%	5,73%
Basse Normandie	2,0%	1,6%	2,7%	45,0%	5,99%
Bourgogne	2,6%	3,3%	4,2%	52,3%	8,06%
Bretagne	5,1%	3,7%	2,5%	47,6%	5,16%
Centre	4,2%	3,1%	2,4%	48,5%	4,98%
Champagne					5,19%
Ardennes	1,5%	1,0%	2,3%	44,0%	
Corse	0,2%	0,0%	0,0%	14,1%	0,00%
Franche Comte	1,6%	2,2%	4,6%	35,7%	12,95%
Haute Normandie	2,4%	2,1%	2,8%	41,6%	6,84%

Ile de France	25,2%	27,0%	3,6%	44,0%	8,07%
Languedoc	3,4%	2,8%	2,7%	39,0%	6,94%
Limousin	1,3%	0,8%	2,0%	23,4%	8,70%
Lorraine	2,8%	2,6%	3,0%	44,3%	6,80%
Midi Pyrénées	4,5%	4,3%	3,2%	42,8%	7,52%
Nord	3,6%	3,6%	3,3%	46,0%	7,21%
Pays de la Loire	6,1%	6,9%	3,8%	48,3%	7,76%
Picardie	2,1%	2,3%	3,7%	47,2%	7,83%
Poitou Charentes	2,8%	4,2%	5,0%	50,3%	9,97%
Provence Côte d'Azur	7,1%	5,6%	2,6%	36,7%	7,15%
Rhône Alpes	11,8%	12,8%	3,6%	48,2%	7,42%

*Taux de séjours vélo par Région de Provenance (sources Suivi de la demande touristique – Ministère chargé du tourisme / TNS-Sofres 2007) et taux de pratique dans l'année (observatoire FPS 2007)*

### Une forte concentration des séjours sur les littoraux

Les séjours vélo se concentrent très fortement sur les littoraux puisque les 28 départements littoraux accueillent 3,2M de séjours vélo soit 60 % de l'ensemble des séjours vélo. Ces départements sont de fait des départements très touristiques mais le taux de pratique du vélo y est de plus considérablement plus élevé. Ainsi la Région Poitou-Charentes représente 2.8 % des séjours tous motifs mais 4.2 % des séjours vélo.

Les départements du **littoral Atlantique** représentent à eux seuls 2,2M de séjours vélo, soit **36 % des séjours vélo en France** et arrivent très largement en tête. Les **Charentes-Maritimes** concentrent 612 000 séjours vélo. Pas étonnant lorsque l'on sait que la fréquentation du réseau cyclable de l'Île de Ré atteint sur certaines sections plus de 9 000 cyclistes les jours de pointe. La **Vendée** accueille quant à elle 450 000 séjours. Ces deux départements représentent **1 séjour vélo sur 5** dans l'Hexagone et **13 %** des vacanciers déclarant une activité vélo.



**A retenir :**

Le littoral Atlantique concentre 2,2M de séjours vélo, soit 36 %. Les Charentes-Maritimes et la Vendée plus de 1M et 20 % de l'ensemble des séjours vélos en France.



Le **littoral méditerranéen** parvient à rassembler plus de **770 000 séjours** vélo avec une concentration nettement plus forte sur la Région Languedoc Roussillon. Le littoral de la **Manche** atteint quant à lui **390 000 séjours**, concentrés plus fortement sur la Bretagne avec un bon score de la Somme (80 000 séjours et 4,1 % de taux de pratique).

Pour les départements dans lesquels la part des séjours vélo est plus réduite, des regroupements sont nécessaires pour conserver une représentativité statistique des résultats. Nous avons réalisé des regroupements plus fonctionnels suivant les espaces réels de pratique plus qu'administratifs.

Par ailleurs, des destinations vélo très ciblées sur des territoires réduits (Baie de Somme, Ile de Ré, littoral vendéen) sur lesquelles le taux de pratique est très élevé peuvent se retrouver « noyées » au sein de résultats départementaux tendant à lisser ces niveaux de pratiques très importants.

Plusieurs secteurs géographiques se distinguent en dehors des littoraux :

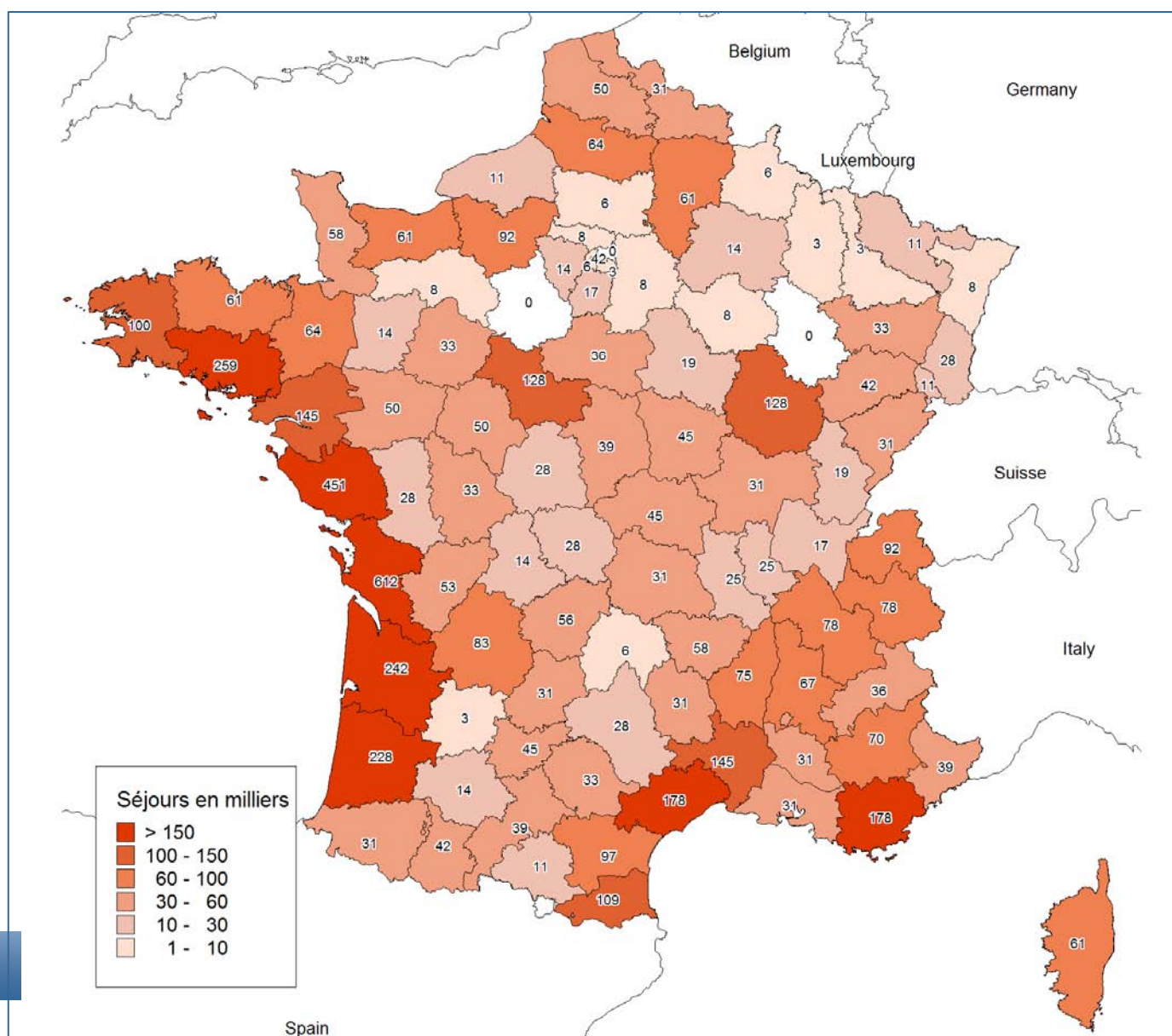
- La **vallée de la Loire** rassemble **264 000** avec un taux de séjour vélo moyen de 3,7 % et un taux nettement plus élevé dans le **Loir-et-Cher de 8,1 %**.
- La **Bourgogne** **222 000** séjours et un taux de pratique de 3,8 %.
- La **Dordogne** atteint à elle seule 84 000 séjours avec un taux de **4,15 %**
- La **Corse** avec 56 000 séjours atteint un taux supérieur à **5,1 %**.
- Les départements de montagne gardent des taux assez faibles, inférieurs à 2,5 % mais représentent un nombre de séjours non négligeable : 350 000 dans les Alpes, 230 000 dans les Pyrénées et 560 000 dans le Massif Central, soit 1,14 M de séjours.



Certaines Régions ont en revanche des taux de séjours vélo déclarés faibles, inférieurs à 1,3%. Il s'agit notamment de l'Île-de-France, du grand Est (Champagne-Ardenne, Lorraine et plus curieusement l'Alsace), du Nord-Pas-de-Calais ainsi que quelques départements de l'ouest (Eure-et-Loir, Orne, Mayenne, Sarthe).

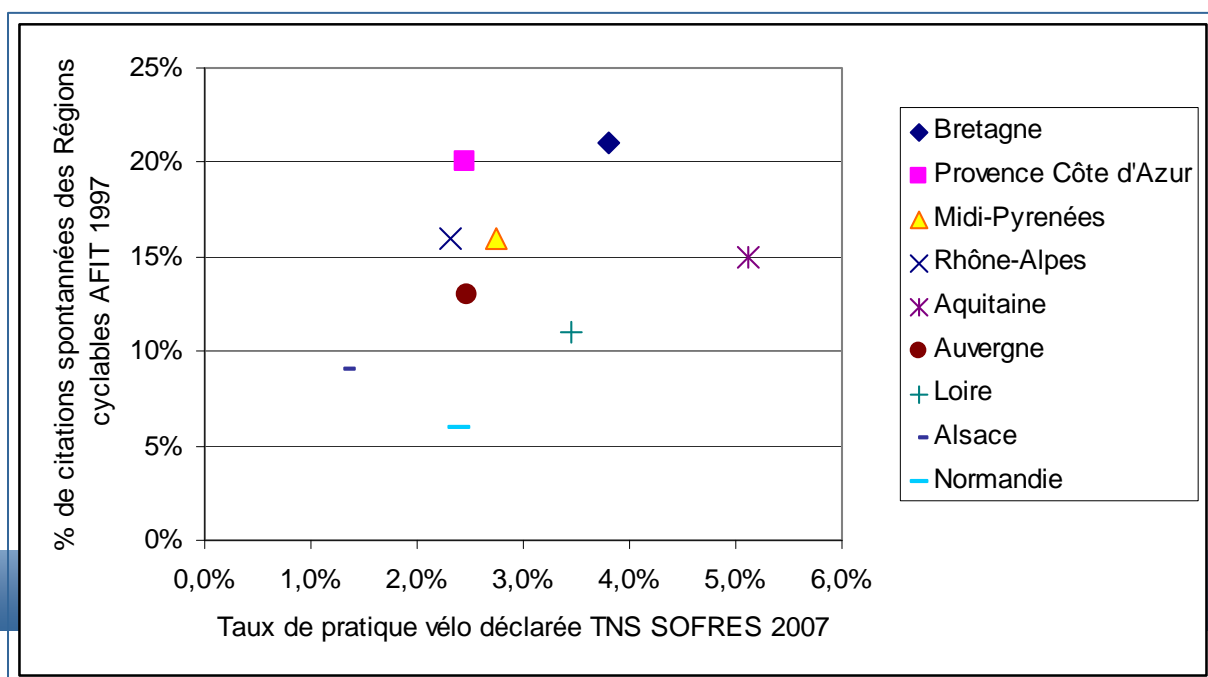
**A retenir :**

La vallée de la Loire, la Bourgogne, la Dordogne et la Corse sont les 4 autres régions privilégiées par les français pour le tourisme à vélo.



Carte des séjours vélo par Département en milliers (sources Suivi de la demande touristique – Ministère chargé du tourisme / TNS-Sofres 2007)





*Croisement des taux de pratique du vélo (sources Suivi de la demande touristique – Ministère chargé du tourisme / TNS-Sofres 2007) et des citations spontanées comme Région cyclables (AFIT 1997)*

Ces résultats obtenus avec l'enquête TNS SOFRES 2007 montrent des divergences sensibles avec l'enquête réalisée en 1995 par l'AFIT (désormais ATOUT FRANCE) sur les régions françaises identifiées par les touristes français. Les résultats sont à prendre avec précaution dans la mesure où 12 ans séparent les deux enquêtes. Les indications sur le positionnement élevé de la Bretagne et de PACA sont néanmoins intéressantes à noter.

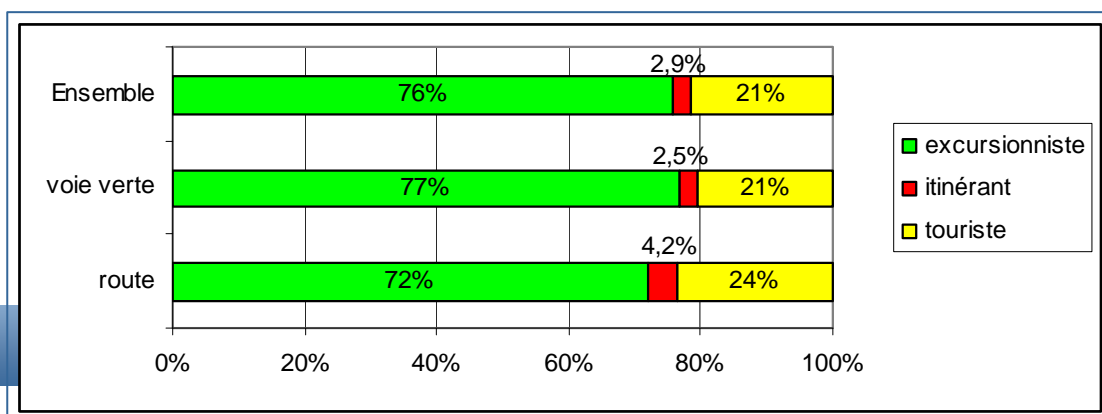
La région PACA (notamment la Provence) et les régions de montagne (Rhône-Alpes, Auvergne, Midi-Pyrénées) apparaissent en première ligne dans les régions citées comme régions cyclables de préférence, malgré des taux de pratique observés plus limités. A l'inverse, des régions où la pratique cyclable est très importante comme Poitou-Charentes apparaissent plus loin dans le classement des régions identifiées comme cyclable. L'Aquitaine, la Vallée de la Loire et la Normandie sont un peu dans le même cas avec des taux de citation plus faible que leur taux réel de pratique pourrait le laisser penser. Le différentiel de dates d'enquête joue certainement dans ce classement.

## 2.6.2 Les pratiques touristiques dans les enquêtes sur site

Nous avons réalisé un travail de compilation de 8 ans d'enquêtes sur les réseaux cyclables français de 1998 à 2006 portant sur près 10 000 enquêtes. Ces enquêtes ont été réalisées

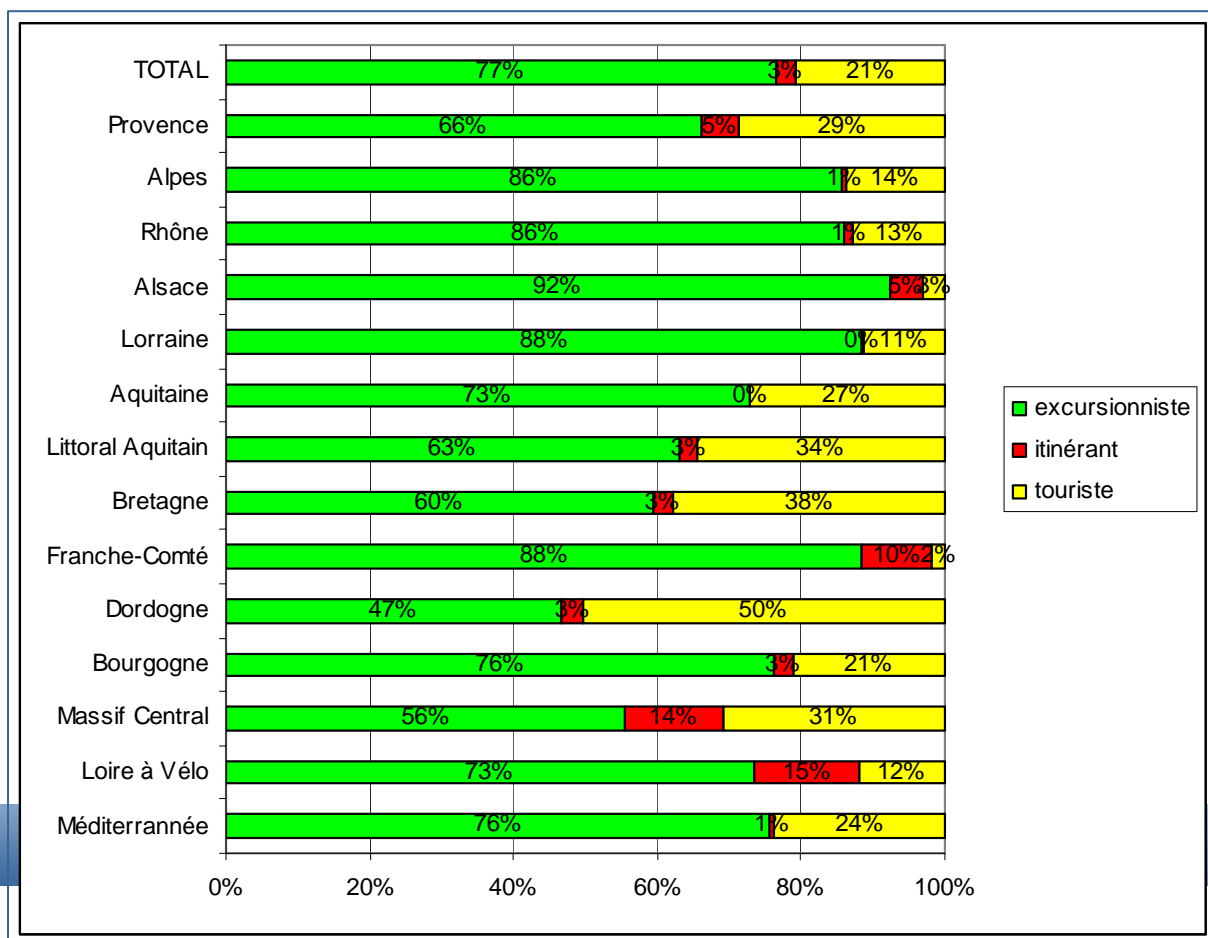
- De mai à octobre.
- Selon la même méthode en auto-administration avec l'appui d'un enquêteur.
- Sur 152 sites de voies vertes, véloroutes.
- Complétées par des comptages manuels permettant un redressement des données.
- Dans 32 départements différents.

Sur l'ensemble des sites analysés, les touristes (itinérants ou en séjours, français ou étrangers) représentent 24 % de l'ensemble des personnes enquêtées. Sur les voies vertes, la très forte pratique locale de loisirs conduit à une proportion de touristes et cyclistes itinérants plus faible. La pratique itinérante représente dans ces enquêtes 2.9 % des personnes interrogées. Dans l'enquête AFIT de 1997, 2 % des Français déclaraient une pratique itinérante (régulière ou très occasionnelle) soit 4.4 % des cyclistes interrogés, ce qui semble cohérent.



*Répartition des cyclistes selon leur profil par type d'infrastructure. Données Altermodal 2008 enquêtes sur site 1998-2006*

La proportion de touristes varie de façon très forte selon les sites observés.



*Répartition des cyclistes selon leur profil par Régions. Données Altermodal 2008 enquêtes sur site 1998-2006. Attention, il s'agit de données ponctuelles recueillies sur des sites précis non nécessairement représentatifs de l'ensemble d'une Région*

La part des touristes à vélo est proportionnellement plus importante dans les enquêtes réalisées dans les secteurs ruraux (Massif Central, Dordogne, Bretagne, Littoral Aquitain). La part des résidents excursionnistes est en revanche élevée sur les sites à proximité du milieu urbain comme Chambéry, Annecy, Toulon. La part des cyclistes itinérants varie également beaucoup d'un site à un autre. Elle est très importante le long de la Loire (15 %), dans le Massif Central ou en Franche-Comté où la pratique résidente est faible et la part des touristes en séjours limitée.



Ces variations illustrent bien le biais potentiel important lié à la localisation des enquêtes. Le biais de saisonnalité est très certainement important dans la mesure où ces enquêtes sont réalisées pendant la saison de pratique. De novembre à mars, la part de fréquentation touristique est sans doute très faible.

**A retenir :**

Dans les enquêtes réalisées en saison, **les touristes représentent près d'un quart de l'ensemble des cyclistes observés (3 % itinérants, 21 % en séjours)**. Cette proportion baisse sur les voies vertes et à proximité des villes où la part des excursionnistes locaux est plus élevée.



### 2.6.3 La pratique touristique des étrangers

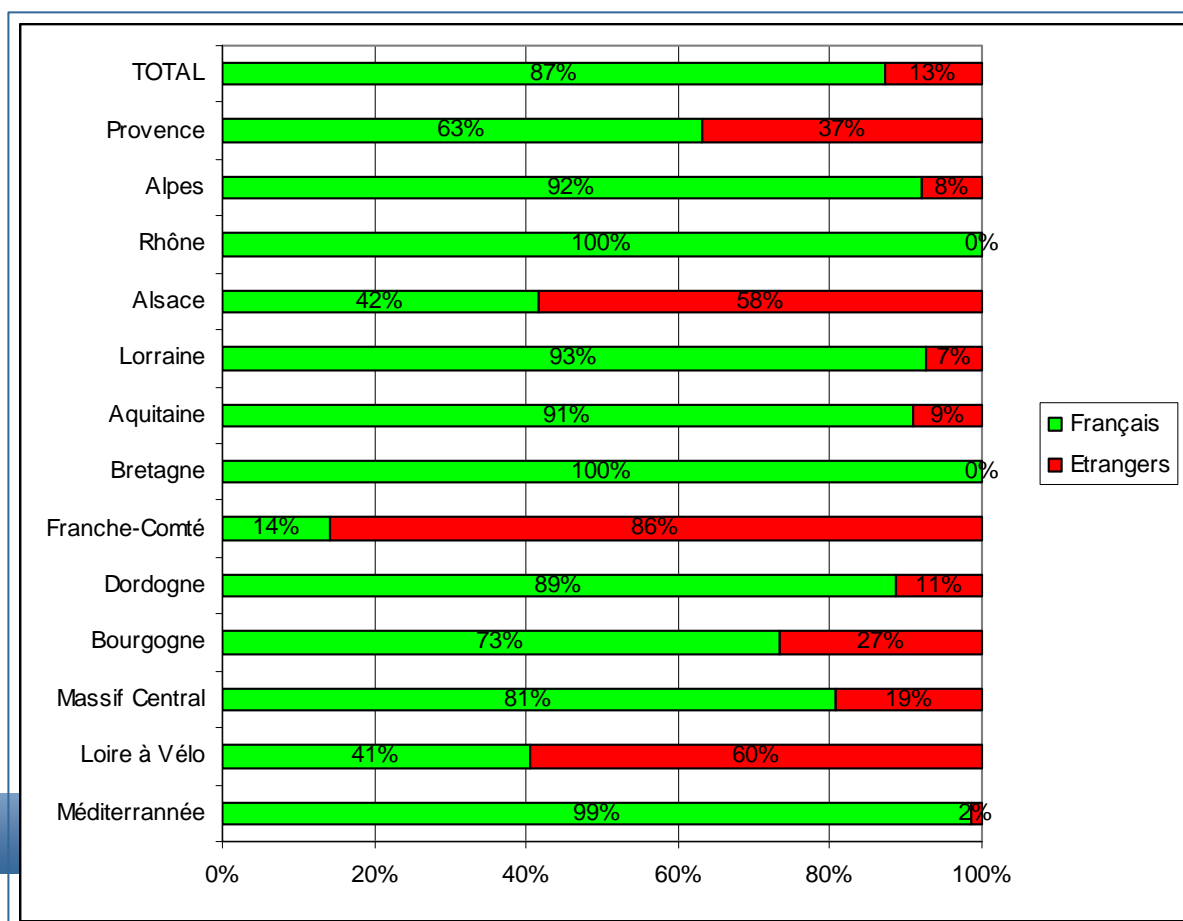
Si les séjours vélo des Français sont relativement bien cernés, les séjours vélo des étrangers sont beaucoup plus mal connus et plus difficile à évaluer. Aucune statistique française ne permet de bien cadrer le nombre et les taux de séjours vélo des clientèles étrangères. Ce manque est d'autant plus regrettable que les estimations des professionnels du tourisme font toutes état d'un taux de pratique nettement plus fort parmi les clientèles du nord de l'Europe, Néerlandais, Belges, Allemands, Scandinaves et que la destination France est particulièrement privilégiée par ces clientèles.

Plusieurs pistes de travail nous permettent néanmoins d'apprécier ces pratiques :

- Les enquêtes régionales ou locales.
- Une extrapolation des données de pratique du vélo aux séjours des étrangers en France.
- Les séjours programmés par les tours opérateurs en France.



Si l'on s'intéresse à présent qu'aux seuls touristes à vélo, la part des étrangers varie également fortement d'un site à un autre :



*Répartition des touristes à vélo selon leur profil dans des enquêtes sur sites réalisées par Régions. (Données Altermodal 2008 enquêtes sur site 1998-2006). Attention, ces données sont des données partielles liées à des sites de pratique mais ne sont pas nécessairement représentatives de l'ensemble de la Région*

Les touristes à vélo étrangers représentent globalement 13% de l'ensemble des cyclistes enquêtés (enquêtes sur sites réalisées pour différents départements de 1998 à 2006) avec des variations très importantes d'un site à un autre.





Cette proportion est élevée sur les sites déjà identifiés comme itinéraires européens en :

- Alsace et Franche-Comté : EuroVelo6, route du Rhin et proximité de l'Allemagne et de la Suisse
- La Loire à Vélo
- Sur le Tour de Bourgogne
- Dans le Massif-Central

mais faibles dans un certain nombre de régions (Bretagne, Alpes, Lorraine, Aquitaine).

**A retenir :**

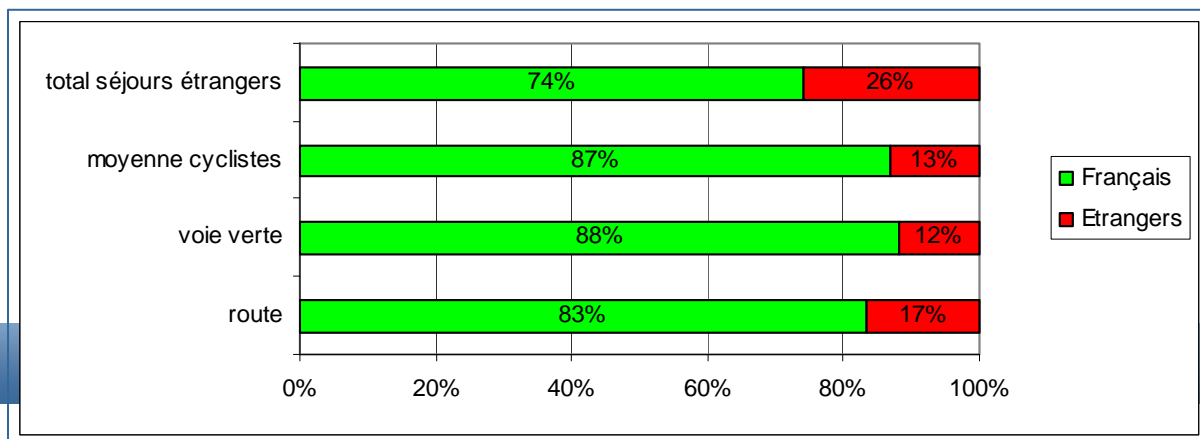
La part des cyclistes étrangers est très importante sur les grands sites d'itinérance : la Loire à Vélo, le Tour de Bourgogne, EuroVelo 6, le Rhin.



Du fait d'une surreprésentation des sites d'enquêtes sur voies vertes et peut être aussi d'un taux de réponse sans doute plus faible des touristes étrangers (les questionnaires étaient pourtant traduits en anglais et allemand), ces données sous-estiment probablement la part des touristes étrangers.

L'enquête réalisée par la Région Aquitaine montre que 25 % des touristes à vélo sont étrangers (chiffre identique sur l'ensemble des séjours), ce qui est quasiment triple de celle observée par enquête (9 %). Par ailleurs, les enquêtes locales réalisées auprès des hébergeurs (mais qui ne prennent pas en compte les séjours non-marchand) montre que la pratique du vélo parmi les étrangers est plutôt plus forte que celle des Français.

Sur la base d'une pratique du vélo des étrangers équivalente à celle des Français, le nombre de séjours vélo étrangers pourrait être estimé à **1.8 M de séjours**.



*Répartition des touristes à vélo selon leur nationalité par type d'infrastructure. Données Altermodal 2008 enquêtes sur site 1998-2006. Données Ministère du Tourisme pour le total des séjours en France*

Les étrangers représentent 26 % du total des séjours touristiques (vélo ou non vélo, enquêtes aux frontières 2007) mais seulement 13 % des touristes à vélo interrogés dans les enquêtes (enquêtes Altermodal sur site départementaux de 1998 à 2006). Ce différentiel s'explique par un biais très probable de taux de réponse aux enquêtes plus faible parmi les touristes étrangers.

#### A retenir :

Le nombre de séjours vélo de touristes étrangers en France peut être estimé à un **minimum de 1.8 M.**

Ce chiffre ne reflète sans doute que très partiellement la pratique utilitaire sur le lieu de vacances.

### Pratique du vélo par nationalité

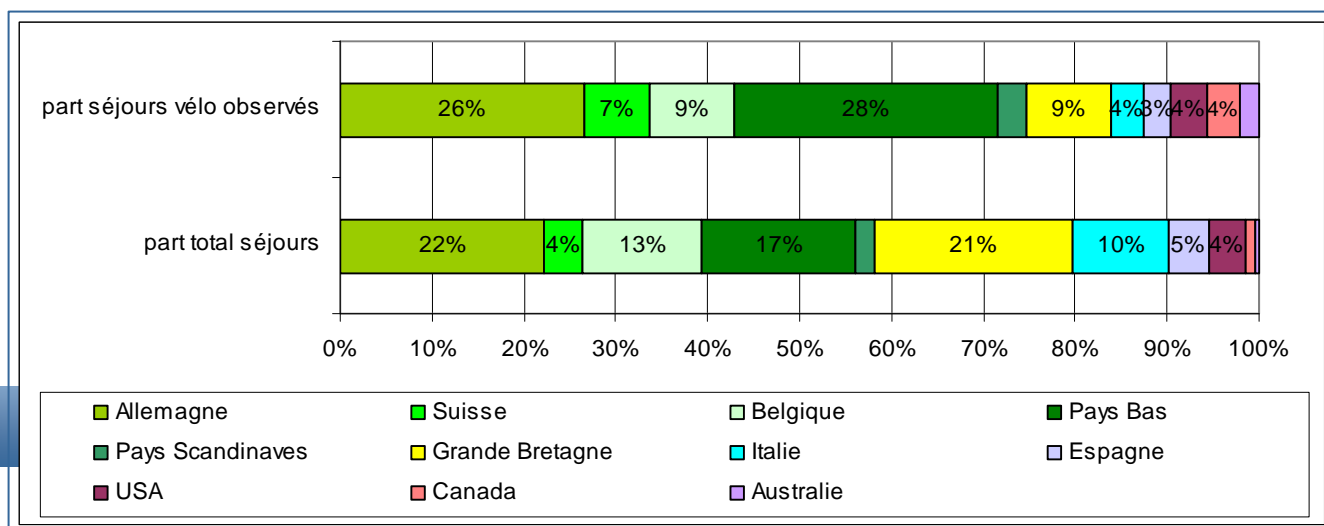
La répartition des touristes étrangers par nationalité donne des indications intéressantes. La comparaison de la répartition de l'ensemble des séjours des touristes étrangers en France :

- Enregistrée dans les statistiques nationales
- Observée dans les enquêtes

donne des indications intéressantes de comportement par nationalité.

Tous les pays du nord de l'Europe où la pratique du vélo est importante sont nettement plus représentés parmi les touristes à vélo :

- Les Néerlandais arrivent en première position avec 28 % des cyclistes étrangers observés contre 17 % des séjours étrangers en France.
- Les Allemands et Autrichiens arrivent juste derrière avec 26 % du nombre de cyclistes étrangers observés contre 22 % des séjours étrangers en France.
- Les Suisses et les Scandinaves bien que peu représentés dans l'absolu sont proportionnellement plus nombreux à vélo.
- En revanche, la part des séjours vélo parmi les Anglais, les Italiens et les Espagnols est faible. La pratique est de fait plutôt faible en Espagne, en Grande-Bretagne et dans le sud de l'Italie. A noter néanmoins que peu d'enquêtes ont été réalisées sur le littoral de la Manche et en Bretagne.
- Les Australiens et les Canadiens (notamment les Québécois) sont fortement surreprésentés dans les séjours vélo. La France est une destination particulièrement prisée des Canadiens avec la Toscane et le Tour de France est une destination importante de plusieurs TO Australiens.

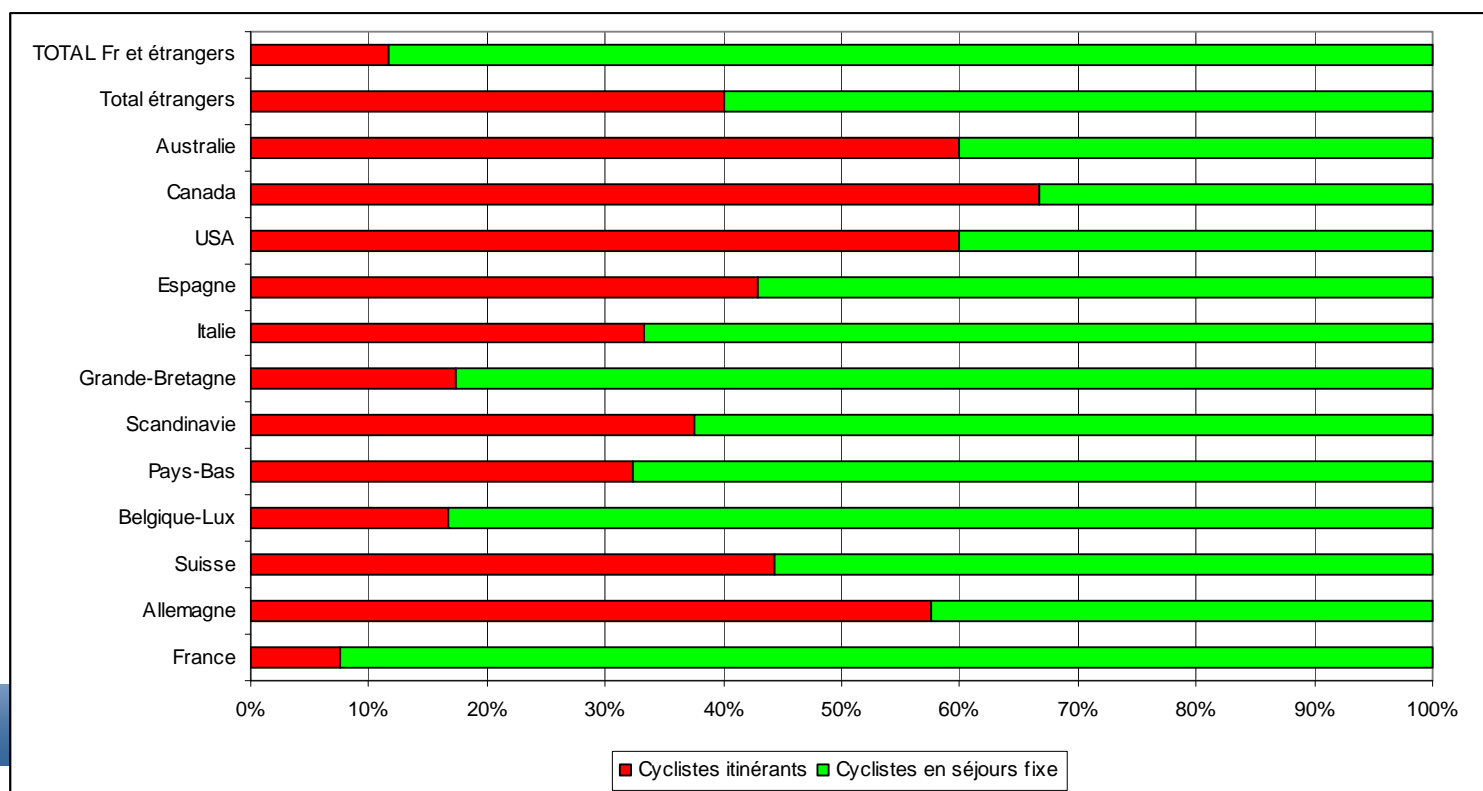


*Répartition des touristes à vélo par nationalité et par type de pratique, itinérante ou en séjour fixe (Données Altermodal 2008 enquêtes sur site 1998-2006) et sur l'ensemble des séjours vélo ou non vélo (Données Ministère du Tourisme 2007 pour le total des séjours en France)*



Les types de pratiques sont par ailleurs très différents selon les nationalités.

- Seuls 7 % des touristes à vélo français interrogés ont une pratique itinérante.
- Cette proportion est également faible chez les Anglais et limitée chez les Belges et les Néerlandais qui sont en revanche très nombreux à pratiquer sur le lieu de vacances.
- En revanche, les Allemands, les Nord-Américains et les Australiens ont une pratique majoritairement itinérante.
- La proportion non négligeable de séjours itinérants mesurée chez les Italiens et Espagnols tient au fait que la pratique du vélo en séjours est rare, même si la pratique itinérante en volume est faible.



*Répartition des touristes à vélo par type de pratique itinérante, ou en séjour fixe et par nationalité (Données Altermodal 2008 enquêtes sur site 1998-2006)*

#### A retenir :

**40 % des touristes à vélo étrangers sont des cyclistes itinérants** contre 7 % parmi les français.

La proportion de cyclistes itinérants est très élevée parmi **les Allemands, les Suisses, les Nord-Américains** et les Australiens. Elle est plus faible parmi les Belges, les Néerlandais, et les Britanniques.



#### Conclusions et perspectives sur le tourisme à vélo :

Le vélo est pratiqué par 3.3 % des touristes français. Il s'agit de la seconde activité physique des touristes juste derrière la randonnée pédestre mais devant le ski, le golf ou le tennis.

La pratique du vélo concerne 5.5M de séjours français et 1.8M de séjours de non résidents. Elle est surtout le fait de touristes en séjours fixes (93 % des Français et 60% des non résidents).

Cette pratique est surtout **concentrée sur les littoraux**, notamment le littoral Atlantique bien équipé en aménagements cyclables mais également dans les Régions ayant fait de réels efforts d'aménagement : vallée de la Loire, Bourgogne, Franche-Comté, Côte Picarde.

Le potentiel de développement de cette pratique en séjour est important au vu des disparités des taux de pratique allant de 1 à 3 entre des départements bien équipés en aménagements cyclables ou non. Plusieurs conditions de développement sont nécessaires :

- La réalisation **d'aménagements de voies vertes très sécurisées** jouant un rôle de produit d'appel et d'armature de réseau dans les secteurs à forte densité touristique.

- Une **densification des réseaux cyclables dans les secteurs littoraux** denses.
- Le développement des **locations** et la mise en œuvre de **vélos en libres services** adaptés au contexte touristique, en alternative au développement des infrastructures routières.
- Le développement d'un **réseau de boucles de découvertes** autour d'un axe fort (exemple du Pays des Châteaux articulé à la Loire à Vélo).

Dans ce contexte, la pratique touristique du vélo en séjour pourrait doubler en l'espace de 10 ans tant en secteur littoral que dans les espaces ruraux pour atteindre 7 % des séjours.

#### 2.6.4 Les séjours programmés par les tours opérateurs en France

Afin d'identifier les régions françaises privilégiées par les touristes à vélo étrangers, nous avons analysé l'offre d'une centaine de tours opérateurs français et étrangers représentant sans doute plus des deux-tiers des opérateurs mondiaux. Pour chacun, nous avons analysé le nombre de circuits proposé et les territoires de pratique.

**Parmi les régions programmées, 4 arrivent très largement en tête.** Elles sont programmées par la très grande majorité des tours opérateurs de toutes nationalités et concentrent le plus grand nombre de circuits proposés :

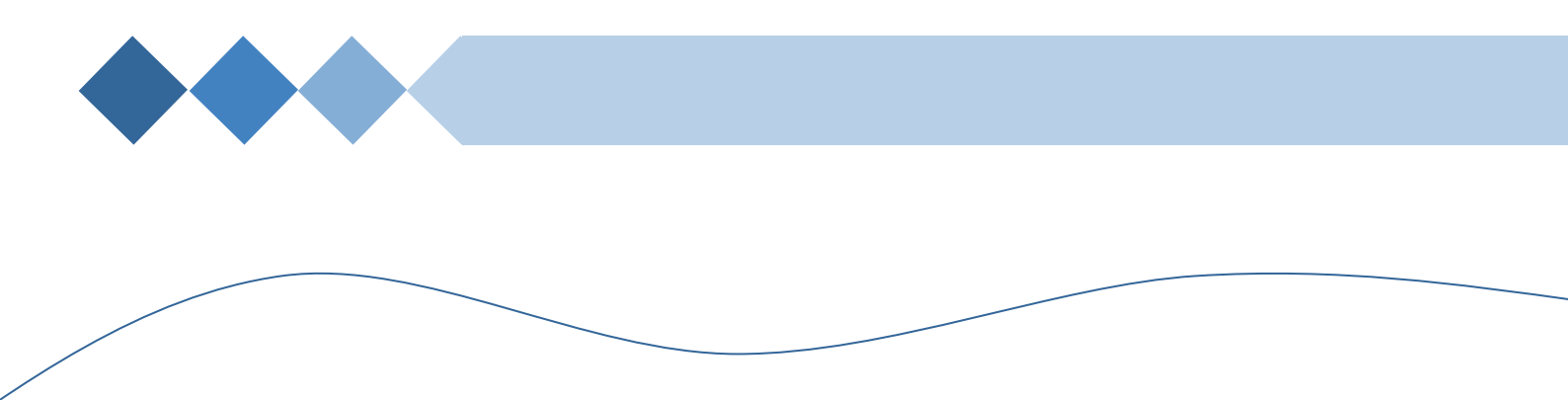
- La Provence avec la Camargue, Avignon, Nîmes et le pont du Gard : 51 TO et 142 circuits.
- La vallée de la Loire avec 47 TO et 133 circuits.
- La Bourgogne avec 43 TO et 85 circuits.
- La Dordogne et le Médoc avec 40 TO et 100 circuits.

**3 autres Régions suivent derrière :**

- L'Alsace avec 28 TO et 40 circuits.
- La Bretagne avec 22 TO et 34 circuits.
- La Normandie avec 20 TO et 30 circuits.







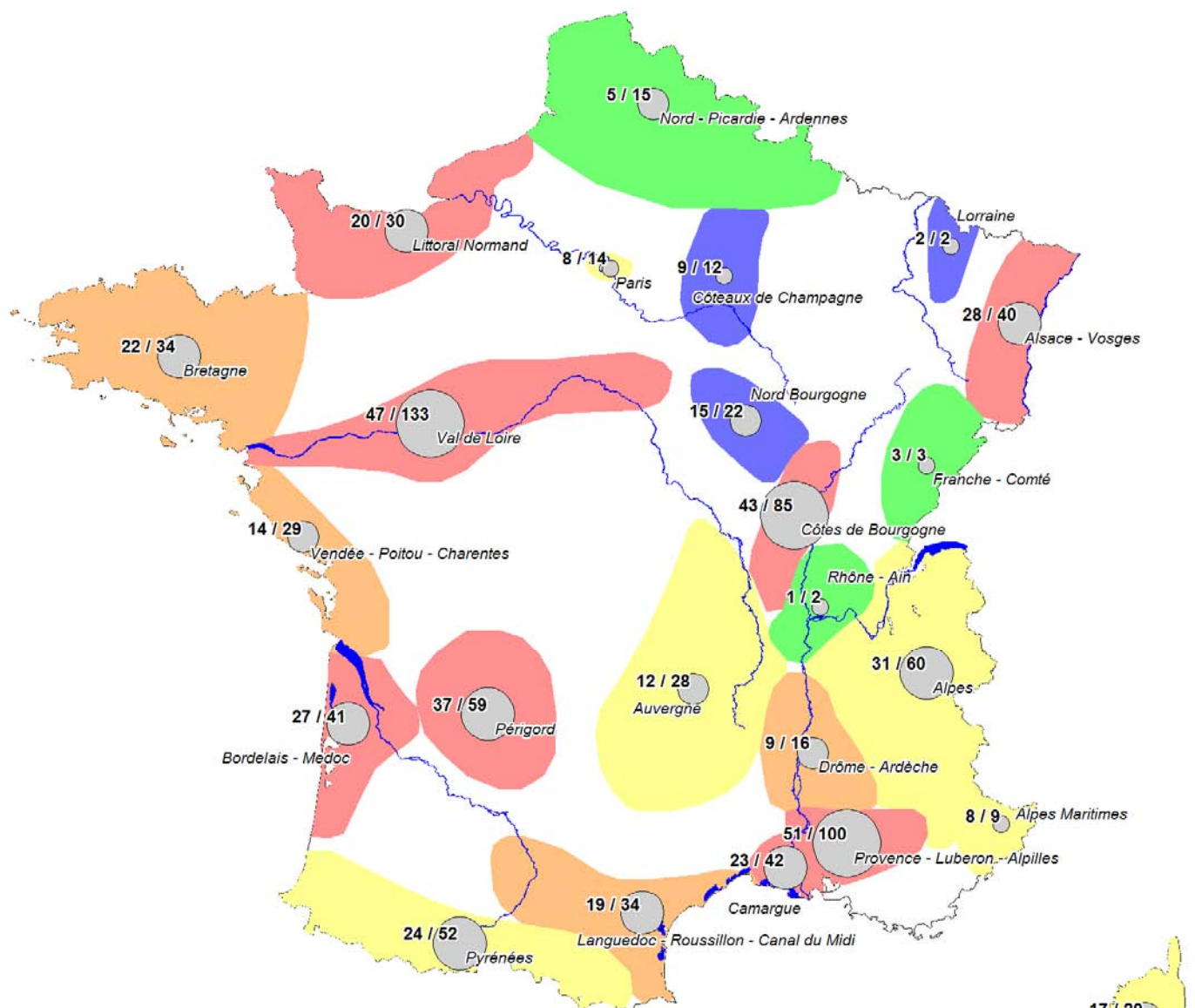
Pour ces 7 Régions dont 5 sont des grandes régions viticoles, il s'agit de tours de découverte avec de nombreuses visites et des distances limitées (40 à 60 km/jour pour l'essentiel), le plus souvent en autonomie avec transport des bagages. Les profils d'usagés sont le plus souvent des couples de 45-65 ans d'un CSP plutôt élevé.

Les Tours opérateurs français et néerlandais ont la particularité de proposer aussi des circuits s'adressant plus spécifiquement aux familles.

**5 territoires caractérisés par un relief très marqué sont programmés par des TO spécialisés dans les tours sportifs, majoritairement nord-américains.** Il s'agit de tours s'adressant à des cyclistes entraînés, presque exclusivement en groupe de 12 à 15 cyclistes, parcourant des distances élevées (80 à 120 km/jour) et franchissant des dénivelés importants, piloté par un guide et suivi par une camionnette. La communication est fortement axée sur le Tour de France et les séjours comprennent le plus souvent une journée sur une étape du Tour. On trouve également dans cette catégorie des TO européens spécialisés dans la préparation des sportifs, proposant des séjours encadrés dans des zones de montagne, notamment en début de saison. 5 grands secteurs sont programmés :

- Les Alpes et les cols mythiques du Tour de France avec 31 TO et 60 circuits.
- Les Pyrénées avec 24 TO et 52 circuits.
- Le Massif Central notamment sur sa façade Est (Aveyron, Haute-Loire, Lozère, Ardèche) avec 1 TO et 28 circuits.
- L'arrière pays des Alpes Maritimes avec 8 TO et 9 circuits.
- La Corse avec 17 TO et 20 circuits.

La plupart des TO américains proposent en fin de séjours une visite de Paris à vélo.



**Légende**

- Région proposée par de nombreux tours opérateurs anglo-saxons et européens
- Région proposée par de nombreux tours opérateurs surtout européens
- Région faiblement proposée et plutôt par des TO germanique
- Région proposée par de nombreux tours opérateurs à prédominance américain et GB
- Région majoritairement proposée par les TO français

Nb opérateur / Nb circuits proposés

source : Altermodal 2008

Régions françaises programmées par les Tours Opérateurs vélo en 2008 (source Altermodal, échantillon de 100 TO français et étrangers)

### 3 autres régions françaises sont proposées surtout par des TO européens

- La Région Languedoc Roussillon, le littoral, le canal du Midi avec 19 TO et 34 circuits.
- Le littoral Atlantique de la pointe de Grave à l'estuaire de la Loire, l'Île de Ré, le marais Poitevin programmés par 14 TO et présentant 29 circuits.
- La vallée du Rhône de Vienne à Avignon programmée par 9 TO sur 16 circuits.

Différents TO français programment des circuits plus originaux dans des régions moins parcourues comme la Champagne, le canal de Bourgogne et du Nivernais, l'Autunois et le Morvan, la vallée du Loir. Quelques TO néerlandais ou allemands souhaitent également proposer des circuits plus originaux et proposent la Franche-Comté, Lyon et le Beaujolais, le Nord-Pas de Calais.

Les secteurs un peu tenus à l'écart sont le plus souvent des espaces où la pratique résidente est également faible et pour certains, où le volume de nuitées touristiques est également plus réduit : le Limousin, le Berry, la Lorraine, les Ardennes, l'Eure-et-Loir, l'Orne, la Mayenne, et quelques départements du sud-ouest comme le Gers, le Tarn-et-Garonne, l'est des Landes.

#### A retenir :

4 régions, **la Provence, la Loire, la Bourgogne, la Dordogne et le Médoc** arrivent largement en tête des préférences. Il s'agit de 4 **régions viticoles**.

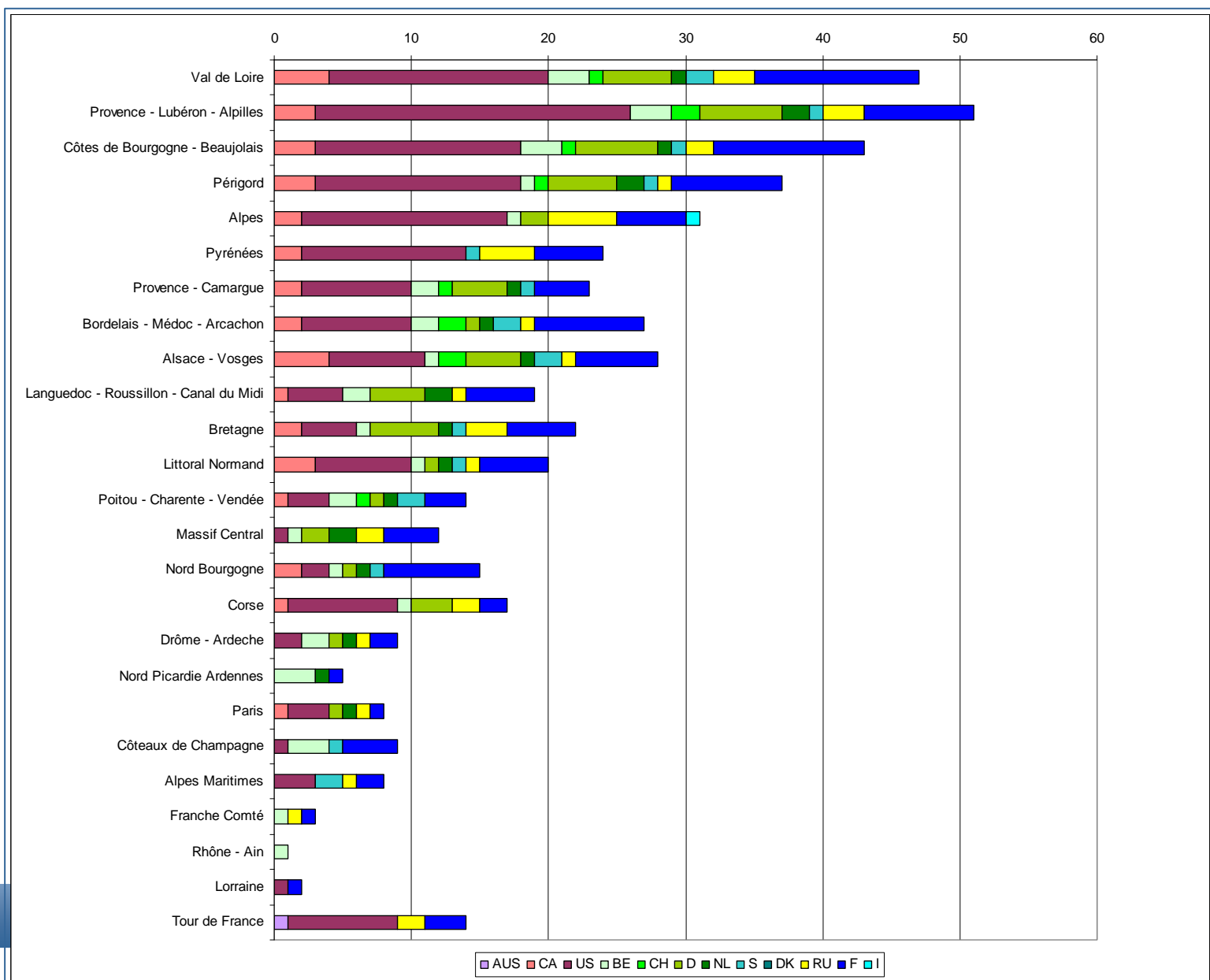
De nombreux TO américains et anglais programment également des itinéraires très sportifs centrés sur **les montagnes et le Tour de France**.

Les TO français et européens apprécient également la programmation de circuits plus originaux dans des régions moins connues.





La répartition géographique par nationalités varie sensiblement :



Programmation des régions françaises par les Tours opérateurs vélo (en nombre de TO programmant chacune des régions). Altermodal – juillet 2008

- Les Américains sont proportionnellement plus nombreux à programmer la Provence, les Alpes, les Pyrénées, la côte Normande et la Corse.
- Les Anglais sont plus présents en Bretagne et sur les massifs (Alpes, Pyrénées, Massif-Central).

- Les Allemands privilégient le sud à commencer par la Provence, le Languedoc, le canal du Midi, la Corse, mais également la Bretagne. Ces résultats sont corroborés par les études de marché réalisées par l'ADFC, Fédération allemande de cyclistes.

Une enquête réalisée annuellement par l'ADFC<sup>16</sup> sur le marché allemand montre que 2.5M d'Allemands pratiquent chaque année l'itinérance à vélo représentant 19.5M de nuitées dont 55 % hors d'Allemagne. La France arrive largement en tête des destinations privilégiées devant l'Autriche, la Suisse et l'Italie. Les quatre principales destinations souhaitées en France sont la Provence, la Loire, les chemins de St Jacques et le canal du Midi.

#### Conclusions et perspectives sur l'itinérance à vélo :

La France est paradoxalement une des toutes premières destinations mondiales du tourisme à vélo itinérant mais seulement 0.5 % des Français pratiquent l'itinérance à vélo. Le potentiel de développement est très important et les enquêtes montrent une pratique bien en phase avec les grandes tendances de la demande : pratique de court séjour, conviviale (petits groupes, famille, intergénérationnelle), de proximité susceptible de relocaliser des départs exotiques de courte durée.

Plusieurs conditions sont néanmoins indispensables pour développer la pratique :

- Un travail de **partenariat interdépartemental et interrégional** pour assurer une continuité d'aménagement et de signalisation des itinéraires.
- Une **accélération des investissements** pour achever plus rapidement le schéma national.
- Améliorer considérablement la **lisibilité de l'offre française** de grands itinéraires.
- La réalisation d'un **site internet** donnant une bonne lisibilité de l'offre.
- L'émergence d'une collection de **topoguides** itinérants.

<sup>16</sup> Ulf Keutmann ADFC, présentation réalisée dans le cadre d'EuroVelo 6 en juillet 2005.



- Le déploiement de moyens important de **communication et de promotion**, par le biais notamment d'actions presse.
- Une **qualification des opérateurs**, hébergeurs, loueurs, gestionnaires de sites, transporteurs pour assurer un niveau de prestation optimum.



## ●●● 2.7 Le Vélo Tout Terrain

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 et profondément contribué à redistribuer les cartes de l'industrie et de la commercialisation du cycle.

### 2.7.1 Une diversité de pratiques

Le VTT recouvre aujourd'hui des formes de pratique très différentes dont le périmètre peut être assez ambiguë du fait de la confusion entre l'engin VTT et la pratique effectivement « Tout Terrain » hors routes et sur sentier :

- Une **pratique sportive**, pratiquée le plus souvent en montagne et comprenant une multiplicité de disciplines : descente, cross-country, free ride, four cross, trial...
- Une pratique **découverte en milieu naturel** hors route, comprenant une pratique familiale de promenade sur des chemins ou sentiers faciles qui peut être réalisée avec un engin de type VTT, parfois de VTC (Vélo Tout Chemin) plus « roulant » et plus polyvalent que le VTT proprement dit.
- Une **utilisation de l'engin VTT sur route**, pour des motifs variés...

L'évolution du matériel a en grande partie permis un élargissement important des pratiques telles que définies dans le guide méthodologique sur le VTT<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> L'excellent guide méthodologique pour une offre ludique de VTT publiée par le MCF avec le soutien du MJS en 2008 offre une vision très détaillée des évolutions de la pratique et des sites.



- **Le cross country** ou VTT randonnée est une discipline sportive ou de loisir qui se déroule sur des itinéraires de randonnée.
- **La descente** est pratiquée sur des sites de VTT de descente ou des itinéraires descendants avec remontée assurée par des remontées mécaniques ou des bus.
- **L'enduro** est une pratique en fort développement sur des itinéraires longs majoritairement en descente faisant appel aux qualités techniques de descente et aux qualités physiques du cross.
- **Le free ride** est une pratique hors des parcours balisés.
- **Le 4 cross** est une discipline pratiquée sur de courts parcours descendants aménagés comprenant des sauts, bosses, virages relevés et dévers sur lesquels les pratiquants descendent à plusieurs.
- **Le slopestyle** consiste à utiliser des obstacles ou modules pour réaliser des figures acrobatiques.

Le développement de la pratique ludique du VTT est un élément majeur des dernières années. La progression du matériel et des sites de pratique permet une évolution vers une pratique également plus technique. L'enjeu principal réside pour les acteurs (moniteurs, gestionnaires de sites de pratique, équipementiers...) est aujourd'hui de garder une ouverture vers le plus grand nombre sans verser vers une approche élitiste, dans un contexte de diversification des pratiques.

### 2.7.2 6.6M de pratiquants en France

Les données de l'observatoire FPS IPSOS isolent spécifiquement la pratique du VTT (bien que l'ambiguïté mentionnée plus haut entre l'engin VTT et la pratique VTT ne soit pas totalement levée).

9.1 % des femmes et 18.7 % des hommes de 4 à 65 ans pratiquent le VTT soit 4.4 M d'hommes et 2.1 M de femmes dans l'enquête FPS IPSOS de 2007. 6.5M de français de 4 à 65 ans pratiquent donc le VTT (25 % des cyclistes), chiffre plus élevé que ceux relevés dans l'enquête MJP/INSEP de 2000 qui évaluait la pratique à 4.5 M. Le différentiel tient à la méthode d'enquête, l'observatoire FPS IPSOS ayant une vision plus large du sport et de l'activité physique avec un mode de questionnement différent et au fait que l'enquête FPS IPSOS prend





aussi en compte les enfants de 5 à 14 ans. Ces 2 M de pratiquants complémentaires sont pour l'essentiel des enfants et des personnes ayant une activité physique de plus faible intensité.

Le vélo VTT reste le type de vélo le plus vendu en France avec 1.7 M d'unités vendues en 2007, soit quasiment la moitié des ventes en volume après avoir représenté 2/3 des ventes dans les années 1990. Le parc peut être estimé 14 M d'unités en activité. Sur l'ensemble, les VTT cross country performance et polyvalents d'un niveau de gamme permettant réellement une pratique sportive du VTT représentent 20 % du marché, soit 400 000 unités par an avec un parc que l'on peut estimer à 2.8 M sur une base de 7 ans de durée de vie.

La pratique en club est plus faible encore que sur route avec :

- 40 000 licenciés VTT à la FFCT, soit un tiers, 1 700 sections de club.
- 20 000 licenciés VTT à la FFC soit 1/5<sup>ème</sup> des licenciés auxquels il faut ajouter les pratiques du BMX.

Leur part a considérablement augmenté et largement contribué au renouveau des effectifs de la FFC. Les excellents résultats obtenus par la France dans ces disciplines dans les compétitions internationales n'y sont sans doute pas non plus étrangers... et inversement.

A peine 1.5% des pratiquants déclarés du VTT sont donc licenciés en club dans cette discipline.

Les pratiquants du VTT ont un profil nettement plus jeune avec une moyenne d'âge de 32 ans (enquête MJS/INSEP de juillet 2000). Comme sur route, deux tiers des pratiquants sont des hommes.

### **2.7.3 Le VTT dans les pratiques touristiques de montagne**

Les enquêtes de suivi mensuel des séjours touristiques des Français ne permettent pas d'identifier spécifiquement le VTT dans les pratiques touristiques du vélo.





Les enjeux liés à sa pratique sont néanmoins clairement perçus par les stations et les sites de montagne. Il ouvre la montagne été sur des clientèles plus jeunes, permet de répondre à des demandes nouvelles de cette catégorie (ludique, évasion, sensations, nature...) et offre une possibilité de diversification des activités tout en optimisant l'utilisation de remontées mécaniques. Dans l'ouvrage de l'AFIT (désormais ATOUT FRANCE) sur le Tourisme des Jeunes (2005), le VTT est identifié comme la seule discipline en progression dans le tourisme montagne. Au-delà de la pratique élitiste l'enjeu est de parvenir à toucher une clientèle moins experte, plus familiale.

#### A retenir :

Si l'engin VTT représente plus de la moitié du parc de vélo aujourd'hui, **6.6M de français pratiquent le VTT** (un quart des cyclistes). Pratique, plus jeune, plus masculine, elle connaît une forte diversification et représente un enjeu économique croissant pour le tourisme de montagne.

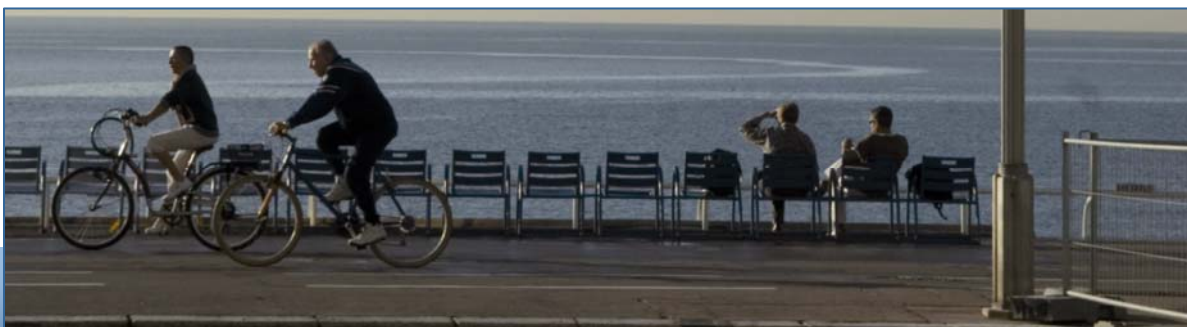


#### Conclusions et perspectives sur la pratique du VTT :

Après une phase d'engouement considérable dans les années 1990, le VTT est aujourd'hui pratiqué en tant que discipline par 6.6M de Français. Son caractère ludique en fait un outil pédagogique et de loisirs de première importance mais reste encore aujourd'hui centré sur une pratique très sportive ou spécialisée.

Le potentiel de développement peut se trouver dans plusieurs orientations :

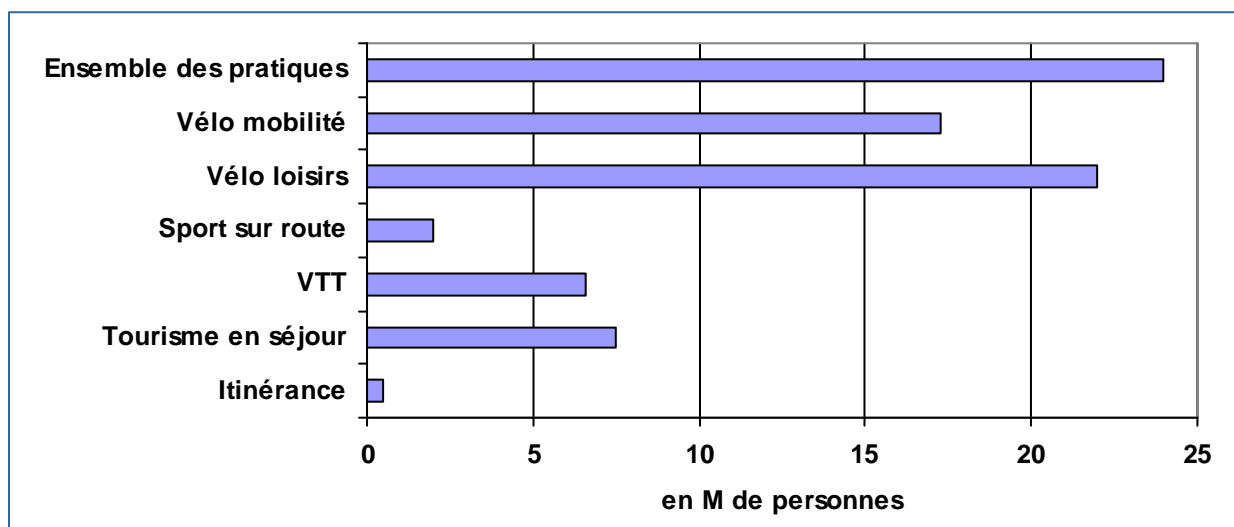
- Une pratique plus ouverte sur un public plus large grâce au développement d'espaces aménagés plus accessibles et plus encadrée, en secteurs de montagne ou en périurbain.
- Une pratique familiale hybride entre voies vertes et VTT technique sous la forme de chemins rustiques bien signalisés plus accessibles que la plupart des circuits balisés dans le cadre de centres VTT labellisés.



## ●●● 2.8 Synthèse des pratiques

Les estimations montent que le vélo est pratiqué par près de **24M de Français**, à des fréquences variées.

- Le vélo reste la première activité physique et sportive des Français. La **pratique loisir** de faible intensité représente une pratique dominante marquée par une forte féminisation et une présence forte à la fois des plus jeunes et des plus âgés. Les observations menées récemment sur des **voies vertes** montrent que ces équipements peuvent avoir un impact très fort sur cette forme de pratique.
- Plus de **17M** de Français (plus de 30 %) utilisent **le vélo pour se déplacer**, mais la fréquence de pratique reste limitée. Seulement 5 % des Français l'utilisent quotidiennement et sa part dans les déplacements se situe entre 2 et 2.5 % en nombre mais moins d'un pour cent en distances parcourues. Après avoir considérablement baissé des 20 dernières années, un renouveau de pratique est nettement perceptible dans les grandes villes, accompagné d'une mutation sociologique très forte de la pratique.
- Le **vélo activité sportive sur route** bien présent en France, représente **2 M** de pratiquants dont une très grande majorité d'hommes.
- Le **VTT** a connu une progression considérable dans les années 80 et 90. Il représente une majorité du parc. **6.6 M de Français** pratiquent véritablement en tout terrain.
- Le **tourisme à vélo** représente **7.3 M de séjours** pendant lequel l'activité vélo est un élément fort, dont 5.5 M de séjours français et 1.8 M de séjours étrangers, dont à peu près 10 % de séjours itinérants.



*Récapitulatif de l'estimation de la pratique du vélo par type d'activités en France (en M de personnes, pratique touristique en M de séjours)*

### Conclusions et perspectives sur les pratiques du vélo :

La France a les possibilités de rejoindre en 10 ans la pratique moyenne des pays d'Europe du Nord en passant de 85 à 300 km/an et par personne. Le potentiel de croissance de la pratique du vélo réside pour l'essentiel sur 4 types de pratique :

- Le **vélo mobilité** a un potentiel de développement considérable par diffusion auprès de nouveaux publics, notamment les femmes et les employés, mais aussi par intensification de la pratique auprès de cyclistes occasionnels pour passer de 10 % à 30 % de pratique hebdomadaire et la part modale moyenne d'à peine 3 % à près de 10 %. Les perspectives sont particulièrement fortes dans les grandes villes.
- Le vélo a également un potentiel fort de mobilité et de découverte sur les **sites touristiques denses en secteur littoral**, pour peu qu'un réseau fin soit mis en œuvre.
- Le **vélo loisirs** a également une perspective de croissance importante avec le développement de voies vertes très sécurisées, notamment auprès des personnes âgées (pour lesquelles cette activité douce a un impact santé très important, voir plus loin...) et les familles.

- La pratique **itinérante** du vélo a tous les atouts pour véritablement décoller en France auprès de la clientèle française et passer de 0.5 % à 3 % de pratique sur une offre de séjours courts de proximité.

### 3 L'économie liée au vélo


Evaluer le poids du vélo dans l'économie française est une opération difficile dans la mesure où la comptabilité nationale n'isole spécifiquement le vélo que pour la fabrication de bicyclettes. Toutes les autres activités économiques liées à la pratique du vélo sont mélangées dans différentes nomenclatures d'activités.

La recombinaison des impacts économiques exige de croiser plusieurs sources :

- Données issues des Fédérations Professionnelles, notamment pour la commercialisation et la fabrication de vélos.
- Données d'enquêtes spécifiques sur site recalées par les fréquentations observées à l'échelle nationale permettant de reconstituer les dépenses réalisées par type.
- Données ciblées sur quelques acteurs économiques à partir desquelles les données sont extrapolées.
- Données issues de la comptabilité nationale pour reconstituer la structure économique et les ratios de gestion de certaines activités.

Dans cette 3ème partie, nous n'aborderons que les flux économiques directs générés par les acteurs du vélo. Les impacts économiques indirects seront abordés dans le chapitre suivant.

Du fait de la multiplicité des origines de données, les résultats pourront contenir des approximations liées à des extrapolations difficiles. Nous essaierons de les corriger au fil du temps.



## ●●● 3.1 L'économie liée à la commercialisation, la distribution et la maintenance de cycles

### 3.1.1 Les sources de données

L'Observatoire du Cycle a été créé en 1999 par le Conseil National des Professions du Cycle. Le CNPC édite chaque année un bilan détaillé de la consommation et de la distribution de détail par famille de produits.

Le CNPC regroupe :

- Les constructeurs français de cycles, fabricants et distributeurs de composants et équipements pour cycles en temps que membres actifs.
- Les distributeurs de cycles de composants et d'équipements de cycles sous leur marque ou dans le cadre de la concession d'une marque internationale pour le territoire français en temps que membres associés.
- Les organismes, associations ou personnes s'intéressant au cycle, à ses équipements et pièces en temps que membre affilié.

Il a pour objectif de défendre les intérêts économiques de ses membres, d'élaborer les statistiques professionnelles mais aussi de promouvoir la pratique du vélo. A ce titre, il est un interlocuteur très important pour fournir tant à l'INSEE qu'aux interlocuteurs européens, les données relatives à l'industrie et la commercialisation de vélos.

Le CNPC est membre de :

- COLIBI - Comité de Liaison des Fabricants Européens de bicyclettes.
- COLIPED - Comité de Liaison des Fabricants de Pièces et équipements de Deux Roues des pays de L'U.E.
- CEN - Comité Européen de Normalisation.
- AFNOR - Association Française de Normalisation et d'EUROLAB, Association Française des laboratoires d'essais d'étalonnage et d'analyses.
- FPS - Fédération Professionnelle des Entreprises du Sport et des Loisirs.
- Comité de Promotion du Vélo, du Club des Villes Cyclables.

Il est affilié à la FIEV, Fédération des Industries des Equipements pour Véhicules.

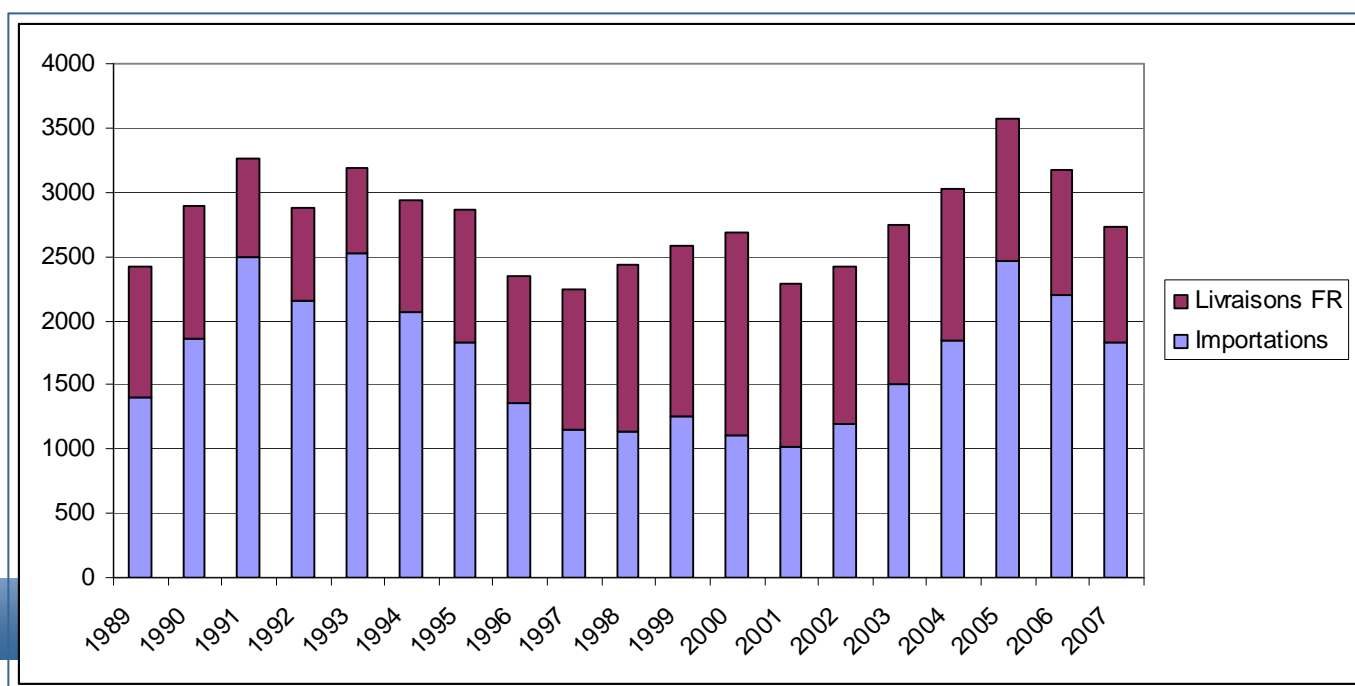


### 3.1.2 Les principaux résultats

#### Une consommation élevée par habitant

L'offre de vélos sur le marché français se situe annuellement entre 2.5 et 3.5M d'unités.

Elle a connu deux phases de forte poussée au début des années 90 avec le VTT et une nouvelle croissance dans les années 2000-2005. L'offre est marquée par une activité assez cyclique liée aux innovations sur les produits proposés, à la conjoncture économique, certaines années à la météorologie du printemps et sans doute aussi à des cycles de renouvellement produit de 7 à 10 ans pour les vélos adultes.



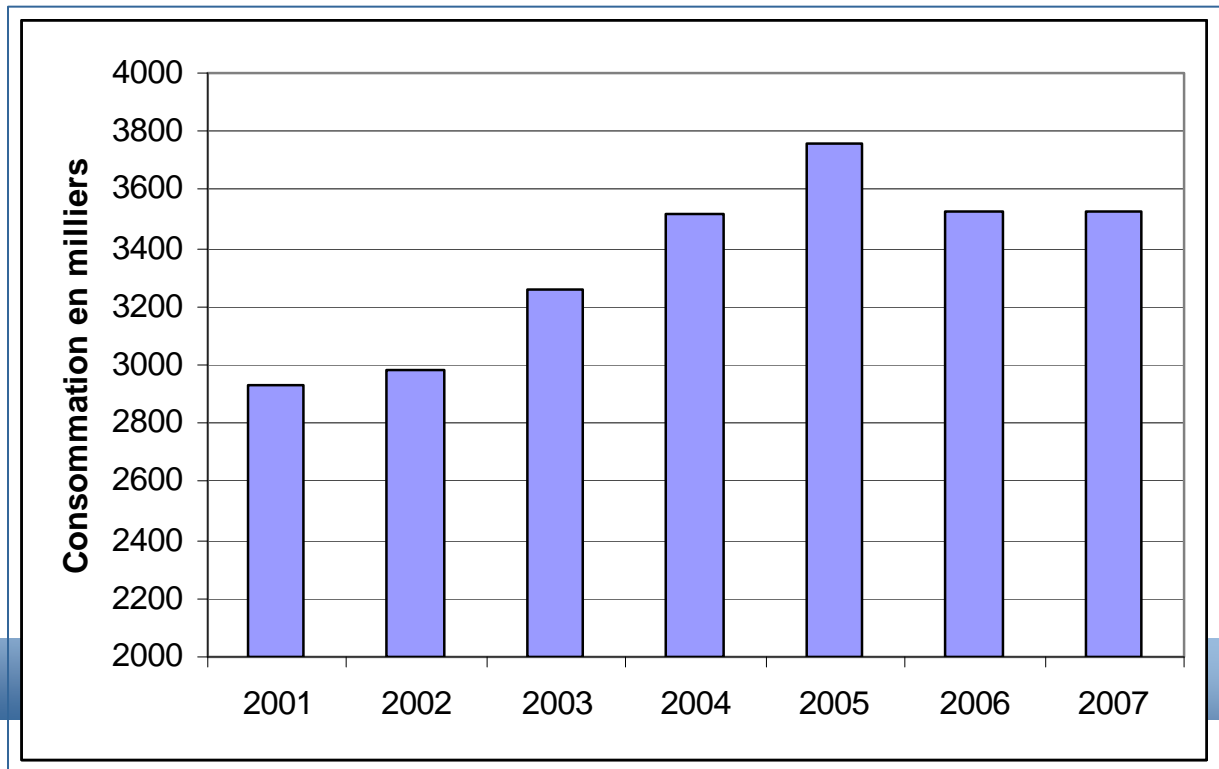
*Offre de vélo sur le marché intérieur français – données CNPC (modification du périmètre statistique en 1994)*

Le volume annuel de l'offre sur le marché et des ventes peut diverger selon l'évolution des stocks. Si l'offre a diminué de 14 % de 2006 à 2007, la consommation est restée stable. De fait, des changements dans la



règlementation ont contraints les distributeurs à réduire leurs achats et diminuer les stocks d'anciens modèles en 2007.

Après une forte croissance de 2000 à 2005, les ventes se sont donc stabilisées en 2007 à un niveau élevé de 3.5 M d'unités.



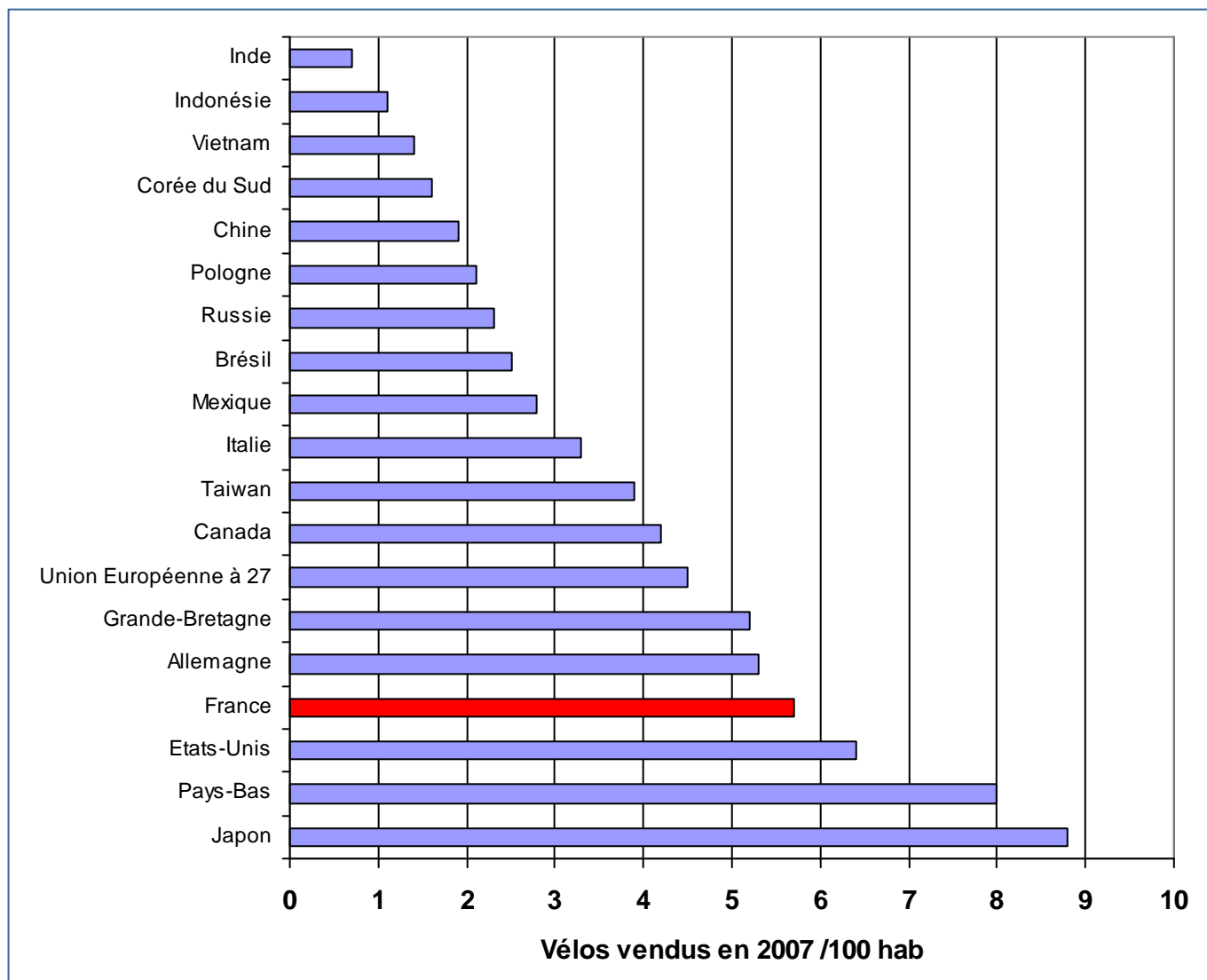
*Nombre de cycles vendus par an en milliers – sources CNPC*

Avec une consommation moyenne de plus de **3.5M de vélos par an** ces 4 dernières années et 5.7 vélos pour 100 habitants, la France se place dans les 5 premiers consommateurs mondiaux par habitant derrière le Japon, les Pays-Bas et les Etats-Unis.

Nombre de pays européens ayant une pratique du vélo nettement plus forte que la France ont une consommation en volume plus faible : Belgique, Allemagne, Suède...

**A retenir :**

La consommation annuelle de vélos se stabilise depuis quelques années autour de 3.5M d'unités en France soit près de 6 vélos par an et par habitant.



*Consommation de vélo par an et par habitant en 2007 – source CNPC*

### **La France dans les coureurs en difficulté du peloton européen**

Cette situation est d'autant plus paradoxale que la pratique du vélo y est comparativement faible au regard des autres pays européens. Si l'on met en regard la consommation de vélos et le nombre de kilomètres parcourus annuellement à vélo tous motifs confondus et malgré les différences de dates de relevés, 5 principaux groupes se dessinent en Europe.







- **Les échappés**, Pays-Bas et Danemark se caractérisent par des distances parcourues très supérieures aux autres (autour de 1000 km/an /hab), une part modale dans les déplacements quotidiens supérieure à 20 %, une pratique régulière par plus de 50 % de la population et une consommation de vélo élevée supérieure à 8 vélos/an /hab.
- **Le peloton de tête** constitué de la plupart des pays d'Europe du nord Allemagne, Suisse, Belgique (Flandre principalement), Finlande, Suède, Autriche auxquels on pourrait ajouter l'Alsace et l'Italie du Nord se caractérisent par des distances parcourues de 300 km par an, une part modale importante située entre 10 et 20 %, une pratique régulière par 30 % de la population, une consommation élevée située entre 5 et 6 vélos/an/hab. En termes de pratique –pas de consommation-, la plupart des Pays de l'est se situent dans ce groupe comme la Hongrie, la Tchéquie, la Slovaquie, la Slovénie, les Pays Baltes.
- **Les coureurs en difficulté**, La France et la Grande-Bretagne sont dans une situation similaire, nettement distancées par le peloton avec moins de 100km par an et par habitant, une part modale située autour de 3 %, une pratique régulière par 10 à 15 % de la population seulement mais paradoxalement une consommation élevée de 5 à 6 vélos /an /hab, d'un niveau de gamme principalement bas en dehors des vélos de course.
- **Le groupe des « largués »** constitué pour l'essentiel des pays périphériques, Espagne, Portugal, sud de l'Italie, Grèce, Irlande dont le développement économique a été plus tardif<sup>18</sup>, mais aussi Roumanie et Bulgarie se caractérisent par une très faible pratique : - de 2 % de part modale, moins de 10% de pratique régulière, moins de 40 km/an et une faible consommation inférieure à 3 vélos /an /hab d'un niveau de gamme également bas en dehors des vélos de course.



<sup>18</sup> L'augmentation du nombre de voiture par ménage y a été aussi plus tardif et la perception du statut social associé respectivement au vélo et à la voiture y est sans doute assez différent.

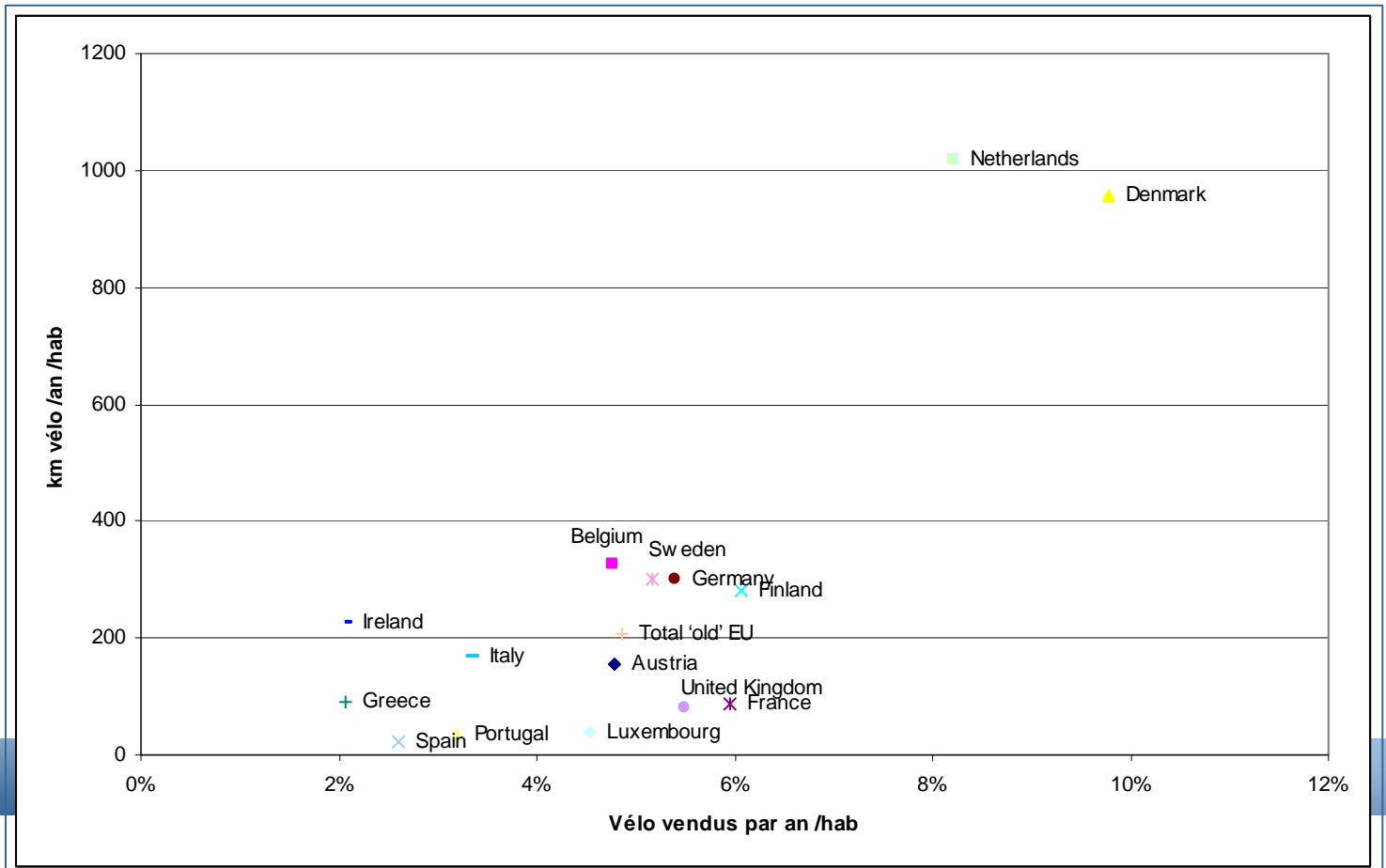


	Les échappés	Le peloton de tête	Le « grupetto »	Les « largués »
Pays d'Europe occidentale (données disponibles)	Pays-Bas, Danemark	Allemagne, Suisse, Belgique, Autriche, Suède, Finlande, Italie du Nord, Alsace	France, Grande-Bretagne	Espagne, Portugal, Italie du sud, Grèce, Irlande,
Population	22 M	135 M	120 M	110 M
Pays d'Europe de l'Est (données de pratique non disponibles)		Hongrie, Tchéquie, Slovaquie, Slovénie, Pays Baltes	Pologne	Roumanie, Bulgarie
Km /an /hab	1000 km	300 km	80 km	<40 km
Part modale	>20%	7 à 15 %	3%	<2%
% de pratique régulière (hebdo)	50%	30%	10 à 15%	<10%
Vélo vendus /an /hab	8	5 à 6	5 à 6	<3
Km /vélo /an	1000	400	200	150
Durée de vie moyenne du parc	10 à 12 ans	10 à 12 ans	6 à 7 ans	8 à 10 ans
Prix moyen de vente approché	600 €	450 €	250 €	200 €

Tableau récapitulatif des différents groupes de pays européens

Si le nombre de vélos vendus peut faire illusion, la situation de la France comme de la Grande-Bretagne peut basculer d'un côté comme de l'autre :

- Continuer à décliner pour atteindre le point bas des pays du sud de l'Europe avec une pratique sportive active mais une mobilité vélo négligeable.
- Remonter dans le peloton de l'Europe du Nord.



*Consommation de vélo (données CNPC 2007) et distance parcourue annuellement à vélo (données CE 1997)*

\*A noter que les chiffres publiés au Danemark sont contestés. Les chiffres avancés ici sont des chiffres d'estimation déjà corrigés.

De fait, la Grande-Bretagne et la France sont caractérisées par une des plus faibles distances moyennes parcourues annuellement par les vélos du parc. Chaque vélo parcourt annuellement autour de 250 km/an, (soit moins de 2 000 km en moyenne dans son existence), contre plus de 1000 km/an aux Pays-Bas



et au Danemark (12 000km durant leur existence), 670 km/an en Suède, en Belgique, 480 km/an en Finlande...

La durée de vie moyenne (parc de vélo/vélos achetés annuellement) y est également plus faible (6 à 7 ans) que dans la plupart des pays du Nord (10 à 12 ans)

**A retenir :**

La France bénéficie paradoxalement à la fois d'une consommation de vélo par habitant très élevée (4<sup>ème</sup> rang mondial) mais d'un usage faible et d'une durée de vie par vélo limitée.

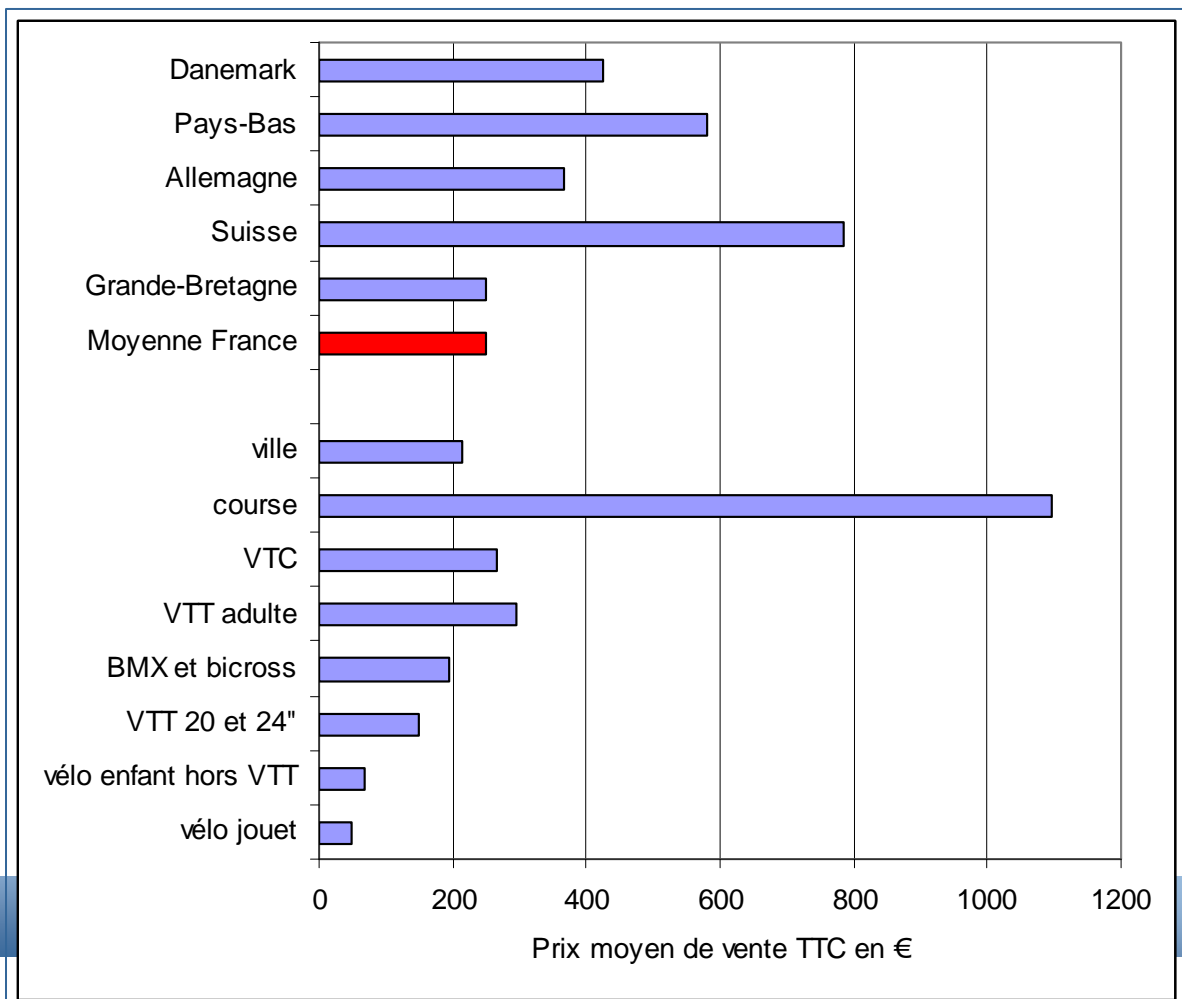
### Un prix moyen de vente par vélo faible mais en progression

Les ventes de cycles ont atteint 876 M€ TTC en 2007 soit une hausse de +6 % par rapport à 2006. Cette hausse traduit une amélioration du prix moyen de vente par vélo et une progression en gamme, notamment sur les VTT adultes (+9.7 %).

Le différentiel de prix moyen de vente est considérable entre les vélos de course dont le prix se situe au-delà de 1 000 €, les vélos enfants autour de 101 € et les vélos adultes (hors course) autour de 276 €. Le prix moyen de vente d'un vélo adulte se situe à 359 € en incluant les vélos de course qui tire le marché vers le haut. Avec une progression de +10 % entre 2006 et 2007, le prix moyen de vente d'un vélo de ville franchit la barre des 200€. Avec 216 €, ce prix reste néanmoins très bas au regard des prix de vente sur les marchés d'Europe du Nord où la pratique du vélo en ville est forte

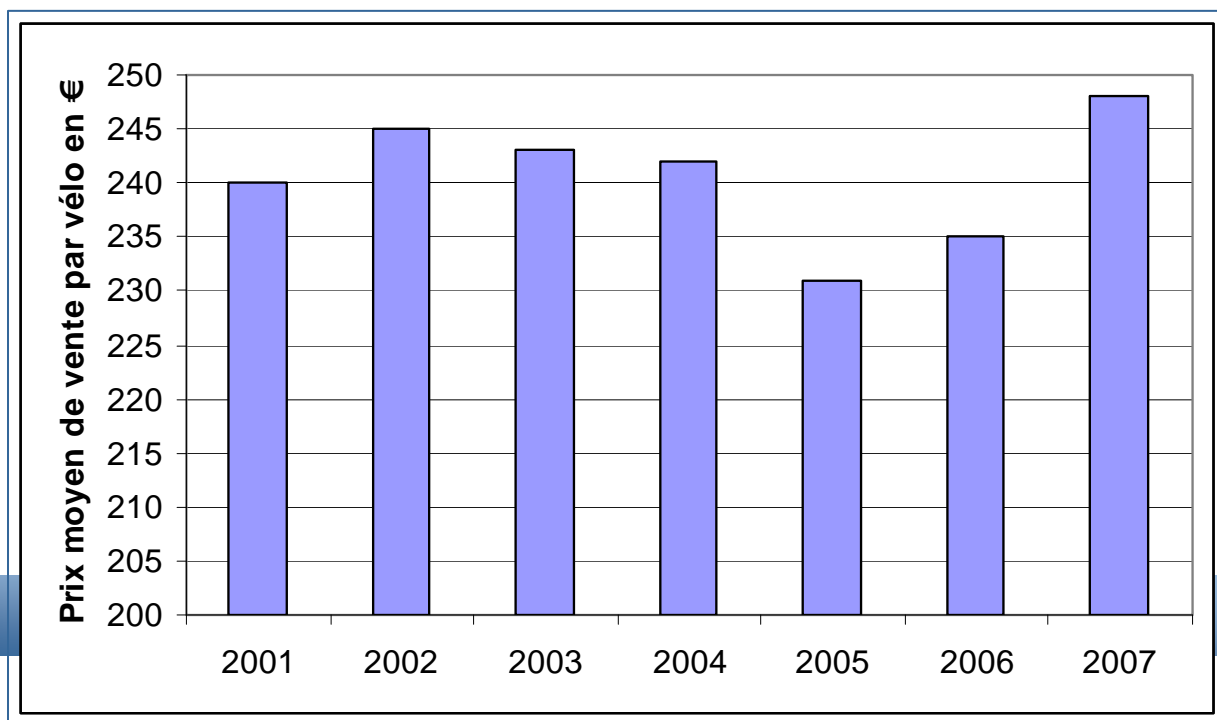
Ce faible prix moyen est cependant **à nuancer par la part très importante des vélos enfants** dans les ventes en France (40 % à un prix moyen de 101 € et 60 % de vélos adultes à un prix moyen de 360 €). Sur la base d'une structure de marché 17 % enfants et 83 % adultes comme aux Pays-Bas ou en Suisse, le prix moyen monterait à 315 €, à 333 € sur la structure du marché allemand de 10 % enfants et 90 % adultes.





Prix moyen de vente des vélos en 2007 – données CNPC

L'année 2007 marque enfin une progression sensible du prix moyen de vente.



*Prix moyen de vente des vélos de 2001 à 2007 – données CNPC*

Paradoxalement, malgré un prix moyen de vente nettement plus faible en France et en Grande-Bretagne, ces deux pays partagent la particularité d'avoir un des prix moyen kilométrique hors maintenance les plus élevés d'Europe avec 0.14 €/km contre des moyennes de 0.06 à 0.08 €/km dans la plupart des pays d'Europe du Nord du fait de la faiblesse des distances parcourues.

**A retenir :**

Le prix moyen de vente des vélos en France (248 €) est nettement plus faible que dans les pays d'Europe du Nord, tiré vers le bas par la grande distribution et les vélos enfants. Il est néanmoins en progression depuis 2005. Seuls les vélos de course, les VTT performants et plus récemment les VAE bénéficient d'un prix de vente élevé.





## Des évolutions divergentes par type de vélo

### Le VTT majoritaire mais en net recul

Le VTT reste le produit leader avec près de la moitié des ventes en volume (30 % VTT adultes, 17.5 % VTT de 20 et 24 pouces) et 44.5 % en valeur (35 % pour le VTT adulte, 10.5 % pour le VTT de 20 et 24 pouces). Il représentait 35 % du marché en volume dans le début des années 90, 67 % du marché (41 % adultes, 25 % enfants) en 1994.

- Le VTT adulte recule de -5 % en volume par rapport à 2006 mais progresse de +4 % en valeur. La part des VTT très bas de gamme de grande surface alimentaire diminue au profit de segments à plus forte valeur ajoutée.
- Le VTT enfant recule de -13 % en volume mais progresse également de +7 % en valeur.

Le recul de VTT est enregistré dans presque tous les pays d'Europe, accompagné d'une montée en gamme des vélos : le VTT tend à se concentrer véritablement sur le tout terrain pour laisser la pratique sur route à d'autres modèles, notamment le vélo de ville et les hybrides.

Le BMX et le bicross représentent 3.5 % du marché en volume en recul de 8 % entre 2007 et 2006. Il avait représenté jusqu'à 22 % du marché au début des années 90.

### La part des vélos enfants reste stable autour de 40 %

Les vélos enfants représentent plus de 40 % des ventes en intégrant les vélos jouets (4 %), les VTT de 20 et 24 pouces (17.5 %) et les vélos enfants hors VTT (19 %). Ce chiffre est relativement stable dans le temps avec des variations de 38 à 42 % au fil des années. Parmi les vélos enfants, les modèles hors VTT ont nettement progressé au détriment des modèles VTT.

### Le vélo de course également stable à 5.5 %

Le vélo de course reste stable avec près de 200 000 unités vendues et 5.5 % de part de marché.





Il a représenté jusqu'à 9 % au début des années 90, a reculé à 4 % en 1994 pour se stabiliser autour de 5 %. Il représente 25 % du marché en valeur et continue sa progression de +6 %

### **Le retour tant attendu du vélo de ville**

Le vélo de ville a fait une spectaculaire progression de 35 % en 2007 passant à 232 500 unités et 6.5 % de part modale après des années de reflux.

Les ventes en valeur ont également progressé de 39 % traduisant une montée en gamme qui peut enfin rendre optimiste sur l'évolution de la pratique du vélo en ville. Cette tendance est également enregistrée en Grande-Bretagne.

**Le vélo à assistance électrique** connaît une progression très importante avec une estimation de 10 000 unités vendues et 9.8M € de ventes en 2007 contre 6 000 unités en 2006. Le développement en 2008 devrait être encore plus important. En Allemagne, les ventes ont été multipliées par 3 de 2006 à 2007 pour atteindre 65 000 unités et 100 000 attendues en 2008. Aux Pays-Bas, il représente déjà 6 % du marché en volume et 11 % en valeur.

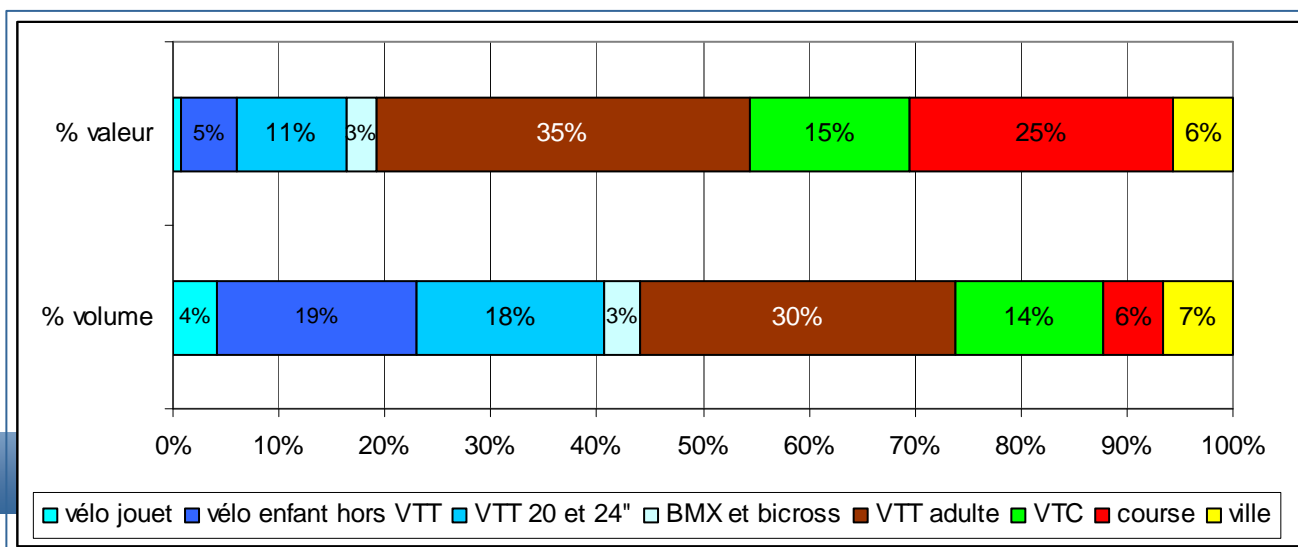
Plusieurs détaillants spécialisés notent une forte progression des vélos de route à cintre plat (RTB en Europe : road Touring bike), de bon niveau de gamme (500/600 €, jamais en dessous de 350 €), pour une motivation fitness, santé parmi des populations rebutées par la position du vélo de course traditionnel. Il s'agit du cœur du marché de fabricants comme Lapierre ou Trek Dans un autre domaine, plusieurs notent également l'émergence d'un marché de vélo de randonnées (Trekking Bike) et de l'équipement associé, encore très confidentiel en France (moins de 1 % des ventes en distribution spécialisée) mais de bon niveau de gamme (>1 000 €).





	volume en milliers		valeur en M€		prix unitaire en €
vélo jouet	143	4,1%	7	0,8%	49
vélo enfant hors VTT	668	18,9%	45	5,1%	67
VTT 20 et 24"	620	17,6%	92	10,5%	148
BMX et bicross	123	3,5%	24	2,7%	195
VTT adulte	1047	29,7%	308	35,2%	294
VTC	494	14,0%	132	15,1%	267
course	199	5,6%	218	24,9%	1095
ville	232	6,6%	50	5,7%	216

Ventes de vélo en France en 2007 en volume et valeur – sources CNPC



**A retenir :**

Le VTT reste le premier vélo en volume et en valeur même s'il diminue en se repositionnant en plus haut de gamme. Le vélo de ville connaît une progression très importante de +39 % alors que le VAE décolle véritablement. Le prix moyen de vente élevé du vélo de course (1000 €) contribue à tirer le marché vers le haut.





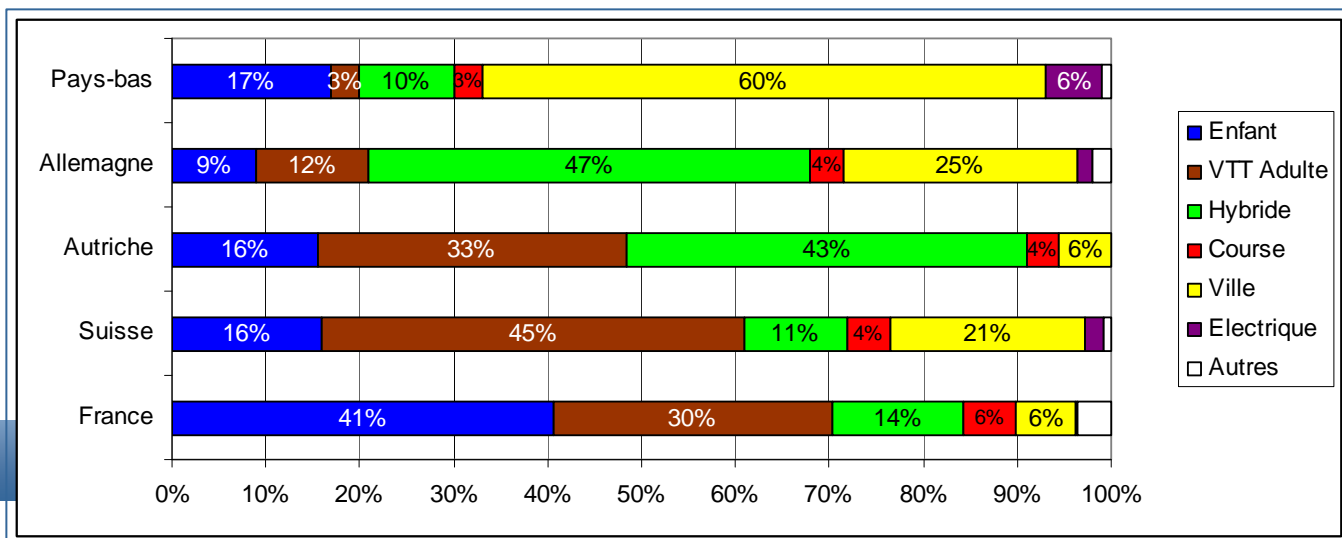
## Une composition des ventes très différente d'un pays à l'autre

La composition des ventes de vélo en Europe varie considérablement d'un pays à un autre et illustre les différences de pratique.

L'homogénéisation des dénominations de vélo est assez complexe. Le CNPC se penche actuellement sur un travail d'harmonisation des définitions. En première approche, il est cependant possible de donner quelques indications :

- La part des vélos de courses est assez homogène variant de 3 à 6 % environ.
- Les Pays-Bas sont caractérisés par une large dominance des vélos de villes qui représentent 60 % du marché auquel il faut ajouter la part considérable des vélos à assistance électrique qui représentent plus de 6 % du marché.
- Dans les pays Alpains Suisse et Autriche, la part du VTT est comme en France très importante. Si la Suisse isole bien les VTT de 20 et 24 pouces» (classés parmi les vélos enfants) cette distinction n'a pas été possible en Autriche.
- En Allemagne comme en Suisse, le **vélo de ville** est très présent avec respectivement 25 et 21 % de part de marché et une émergence très significative du vélo électrique qui représente dans ces deux pays 1.5 et 1.9 % contre 0.3 % en France.
- A noter en Allemagne comme en Autriche et dans une moindre mesure en Suisse, la part très importante **du vélo de Trekking** (classé ici dans la catégorie hybride avec les VTC et les « off road 28 »), vélo de bon niveau de gamme, bien équipé (porte bagages, garde boues, éclairage...), destiné au voyage itinérant, à la balade tous chemins et à la ville. Avec respectivement 32 et 31 % de part modale, ce vélo est quasi inconnu en France même s'il se rapproche du VTC.
- La part des **vélos enfants** est très importante en France avec plus de 40 % contre 15 à 17 % dans la plupart des pays d'Europe du Nord. Ce différentiel s'explique sans doute en partie par des divergences de croissance démographique (+12.73 pour mille habitants en France avec un accroissement naturel de +0.41 % contre 8.18 naissances pour mille habitants et un accroissement naturel de -0.26 en Allemagne, 9.62 et +0.11 en Suisse, 10.15 et -0.01 en Suède).





Composition des ventes de vélo en volume dans différents pays d'Europe en 2007 – source Bike Europe 2008 – retraitement Altermodal

#### A retenir :

La part des vélos de ville (6 %) augmente fortement en France même si elle est encore très en deça des pays du nord de l'Europe (60 % aux Pays-Bas).

Le vélo de trekking adapté à la randonnée itinérante mais aussi à la pratique urbaine, majoritaire en Allemagne reste quasi inconnu en France.

#### Une domination des Grandes Surface Multisports en France

**La France a connu une modification radicale des modes de distribution avec l'arrivée du VTT dans les années 90.**

Avant l'arrivée du VTT, la distribution était dominée par un réseau de détaillants spécialisés indépendants vendeurs-réparateurs, souvent sous l'enseigne de grande marques Peugeot, Mercier, Gitane, passant par des grossistes comme Alvarez.

Avec l'arrivée des grandes surfaces alimentaires sur le marché dans les années 90 puis des grandes surfaces sportives, le nombre de points de vente a fortement baissé. Le CNPC estime à 4 000 le nombre total de points de vente avec des réalités très différentes par catégorie.

- Les **grandes surfaces alimentaires** ont représenté jusqu'à 65 % des ventes en volume en France dans le milieu des années 90, la distribution spécialisée étant tombée à environ un tiers. Environ **300** grandes surfaces vendent actuellement des vélos.
- La **distribution multisport** (Décathlon, GoSport, InterSport...) ne représentait dans les années 90 que 12 % des ventes contre plus de la moitié aujourd'hui. La baisse de parts de marché des grandes surfaces alimentaires s'est donc surtout opérée au bénéfice de la grande distribution multi-sport. Les grandes surfaces multi-sports représentent environ **470** points de vente mais les deux tiers des vente en GSM sont assurées par les 210 points de vente Décathlon.
- La vente par correspondance (VPC) qui représentait encore 2.5 % du marché en 1994 (CAMIF notamment) représente moins de 1 % aujourd'hui.
- La distribution spécialisée est composée de deux réalités différentes : la distribution sous enseigne composée de **870** points de vente et la distribution indépendante d'environ 2 500 points très disparates.

La distribution spécialisée est caractérisée à présent par :

- Des franchises avec des centrales d'achats fortes : elles forment environ 130 enseignes qui constituent les plus importantes de la distribution spécialisée.
  - **Culture Vélo** propose à ses **51** points de vente un contrat de partenariat sur deux formules différentes, en fonction de la taille de la ville. Il a aussi lancé Vélo Station, qui a vocation à être dupliquée en franchise dans les centres villes sur un concept très axé sur les services et la pratique urbaine.
  - La marque **Véloland** apparue en 1993 a été rachetée par les détaillants qui pilotent en commun leur marque depuis 2007. Elle compte **20** magasins. Les points de vente sont actuellement franchisés mais auront bientôt la possibilité de prendre des parts dans Veloland International.
  - **Mondovélo** lancée en septembre 2006 avec l'appui du réseau Sport 2000 (500 magasins) compte dès à présent **15** points de vente et ambitionne une soixantaine à l'horizon 2010.





- **Holland Bikes** positionné spécifiquement sur le vélo hollandais de bon niveau de gamme orienté ville et randonnée, compte **7** points de vente et répond clairement à un nouveau besoin urbain.
- **Distri Cycle** a créé depuis 2001 un réseau regroupant une **trentaine** de franchisés, essentiellement implantés dans le Nord-Ouest et le sillon rhodanien.
- Le maintien de marques de distributeurs : 700 VELO & Oxygen (Cycleurope) et 60 Bouticycles. Ce dernier réseau a grandi rapidement par le ralliement d'indépendants mais fait l'objet d'un plan de sauvegarde depuis 2006. Il s'agit généralement d'indépendants de plus petite taille.
- Le nombre de points de vente d'indépendants spécialisés en cycles est estimé à environ 2 500. Sur l'ensemble de ces points de vente non rattachés à une enseigne, un petit nombre est encore spécialisé dans le vélo mais la plupart a une activité mixte vélo avec deux-roues motorisés ou motoculture, l'activité spécifique vélo pouvant être relativement marginale.

Sur l'ensemble des points de vente spécialisés, la plupart des professionnels du secteur estiment que 300 à **500 détaillants ont une activité** principale dans le vélo et une perspective de pérennisation à long terme compte tenu des difficultés de reprise lors de départs en retraite de petits détaillants.

Les franchises ont eu tendance à partir s'installer **en périphérie des villes** dans les zones commerciales pour répondre aux mutations des lieux de commerce et bénéficier de surfaces de vente suffisantes à un prix raisonnable. Veloland a ainsi créé de grandes surfaces généralistes (course, fitness, VTT, ville, trekking, électrique...) dédiées au vélo.

Des **réimplantations en centre-ville** se font nettement sentir dans les grandes-villes depuis le début des années 2000 pour répondre au retour du vélo en ville : Culture Vélo a créé il y a quelques années « Vélostation », une enseigne de centre-ville destinée au marché urbain, « Holland Bikes » se positionne également clairement sur ce créneau, suivant en cela des distributeurs indépendants spécialisés dans le vélo mobilité, encore présent dans les grandes villes. On note également l'émergence de distributeurs spécialisés dans les deux roues à assistance électrique.



La distribution spécialisée tend donc à évoluer dans deux directions

- Petites surfaces très spécialisées (100 à 200 m<sup>2</sup>), plutôt en centre-ville sur le vélo urbain (comme Holland Bikes diffusant essentiellement des vélos de ville hollandais de bon niveau de gamme mais ouvert également sur la randonnée), ou sur le vélo de course, avec une forte dimension service.
- Surfaces importantes généralistes (1 400m<sup>2</sup> pour le Veloland Chambéry, dont 400m<sup>2</sup> d'atelier), plutôt en zone commerciale.

Après une domination de la grande distribution, les multisports confortent leur position en volume et les spécialistes indépendants en valeur.

- Les **Grandes Surfaces Multisports** (GSM), principalement Décathlon (plus d'un vélo sur 3 vendu en France) et dans une moindre mesure GoSport, Sport2000, Intersport continuent à progresser et représentent à présent 50 % des ventes soit 1.75M de vélos (+2 % de part de marché) et 38 % des ventes en valeur, soit 571M€ de CA vélo+périphérique. L'effectif vélo estimé à partir de la composition des équipes vélo dans les points de vente peut être estimé à 2 200 personnes au niveau national. Le CA moyen par point de vente est de 1.2M€ pour 3 700 vélos vendus avec un effectif moyen sur le vélo de 4.7 personnes, soit 800 vélos vendus/personne/an.
  - Les **Grandes Surfaces Alimentaires** (GSA) comme Carrefour, Géant, Casino, Auchan, Leclerc... représentent 26.5 % des ventes mais seulement 10 % en valeur et enregistrent la baisse la plus sensible de -7.5 % en volume. L'effectif moyen affecté au vélo est estimé à partir des ratios d'effectif/CA, ce qui représente pas plus de 580 personnes au niveau national. Le CA moyen par point de vente est de 0.6M€ pour 3 100 vélos vendus avec un effectif moyen sur le vélo de 1.9 personnes, soit 1 600 vélos vendus par personne et par an.
- 
- Les indépendants assurent 24 % des ventes mais 52 % du chiffre d'affaires, divisés en deux groupes :
  - Les **indépendants spécialisés sous enseigne** (Culture Vélo, Veloland, Veloxygène, Mondovélo, HollandBikes...) réalisent 12 % en volume et



28 % en valeur avec un effectif moyen de 2.2 personnes en intégrant les points de vente Vélo & Oxygen. Le CA moyen par point de vente est de 0.4 M€ pour 480 vélos vendus avec un effectif moyen sur le vélo de 2.2 personnes, soit 220 vélos vendus par personne et par an. Les disparités sont cependant très importantes puisque des magasins sous franchise peuvent atteindre 4 M€ de chiffres d'affaires avec plus de 20 personnes mais toujours un ratio limité de vélos vendus par personne attestant de la part très importante du service dans ce mode de distribution. L'effectif de ces enseignes peut être estimé à 2 000 personnes environ.

- Les **indépendants spécialisés** représentent 11.5 % en volume et 24 % en valeur. Ils s'agit pour l'essentiel de petits points de vente avec un CA spécifique sur le vélo de 0.1M€ pour un effectif vélo de 1.4 personnes. L'effectif global est estimé à 3 500 personnes mais une partie de cet effectif est aussi affecté sur d'autres activités, le ratio de CA vélo/effectif étant trop faible pour rémunérer ces personnes. En prenant le ratio de rémunération de la distribution sous enseigne, on peut estimer que la part de travail de ces personnes affectée au vélo est d'environ 50 %.

#### A retenir :

La France compte environ 4 000 points de vente de cycles. 300 à 500 détaillants ont une activité spécifiquement dédiée au vélo, pérenne à long terme, avec un niveau de service élevé (mesuré en taux de salarié par vélo vendu), pour une bonne part regroupés dans des franchises. Elles ont permis une vraie structuration des détaillants. L'effectif global de la distribution de cycle est estimé à un peu plus de 8 000 salariés.



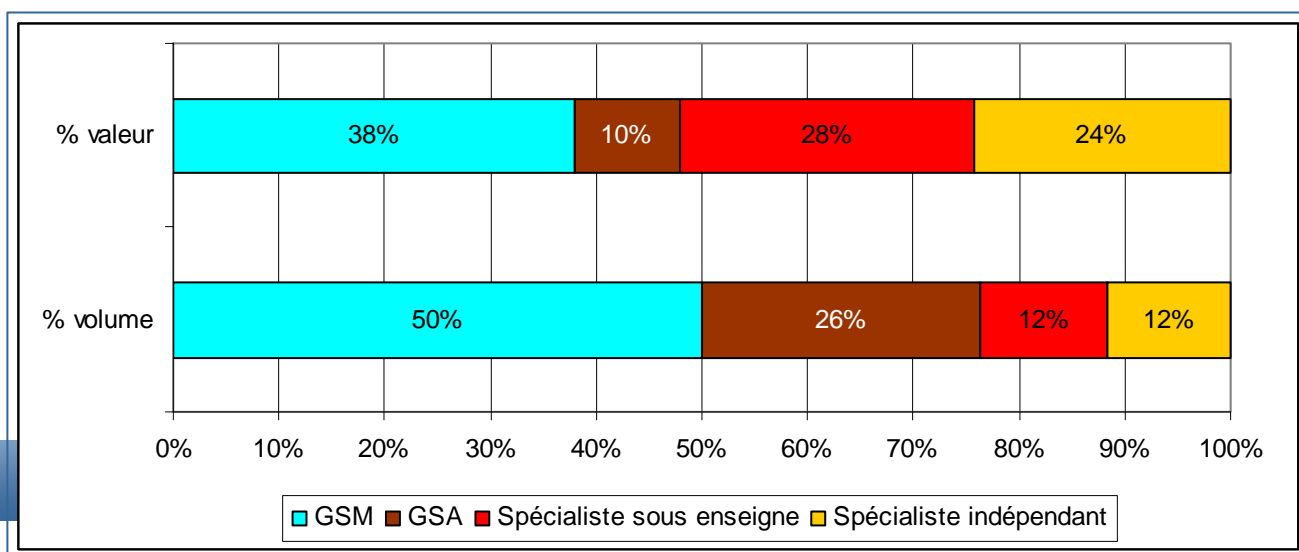
	volume en milliers	% volume	valeur en M€	% valeur	prix unitaire en €
GSM	1766	50,1%	332	37,9%	188
GSA	927	26,3%	88	10,0%	95
Spécialiste sous enseigne	424	12,0%	244	27,9%	575
Spécialiste indépendant	411	11,6%	212	24,2%	516

*Ventes de vélo en France en 2007 en volume et valeur par type de distributeur – sources CNPC*





Le vélo de course et le VTT haut de gamme permettent à la distribution spécialisée de dépasser 50 % de part de marché en valeur.



*Ventes de vélo en France en 2007 en volume et valeur par type de distributeur – sources CNPC*

**A retenir :**

Les grandes surfaces multisports représentent 50 % du marché en volume, les détaillants spécialisés 50 % en valeur. La part des grandes surfaces alimentaires en valeur est tombée de 65 % en 1995 à 26 % en 2007.





	GSA	GSM	sous enseigne	spécialisé	Ensemble
CA total HT en M€	165	118	6 369	313	265
CA vélo TTC en M€	88	332	244	212	876
CA périphériques TTC en M€	80	239	130	104	554
<b>CA vente vélo et périph TTC en M€</b>	<b>168</b>	<b>571</b>	<b>374</b>	<b>317</b>	<b>1 430</b>
Effectifs total	567	634	52 311	1 949	3 500
<b>Nombre de points vente</b>	<b>300</b>	<b>470</b>	<b>877</b>	<b>2500</b>	<b>4147</b>
CA vélo / point de vente en M€	0,6	1,2	0,4	0,1	0,3
Nb vélos vendus	927	1 765	423 800	410 600	3 527
<b>Vélos vendus /personne</b>	<b>1603</b>	<b>801</b>	<b>217</b>	<b>117</b>	<b>428</b>
<b>Effectifs activité cycles</b>	<b>579</b>	<b>2 205</b>	<b>1 949</b>	<b>3 500</b>	<b>8 233</b>
Effectif moyen par point de vente	1,9	4,7	2,2	1,4	2,0
Vélo vendu /point de vente	3 091	3 757	483	164	851
CA en k€/Effectifs	291	122	160	76	174
Prix moyen vente	95	188	576	517	248

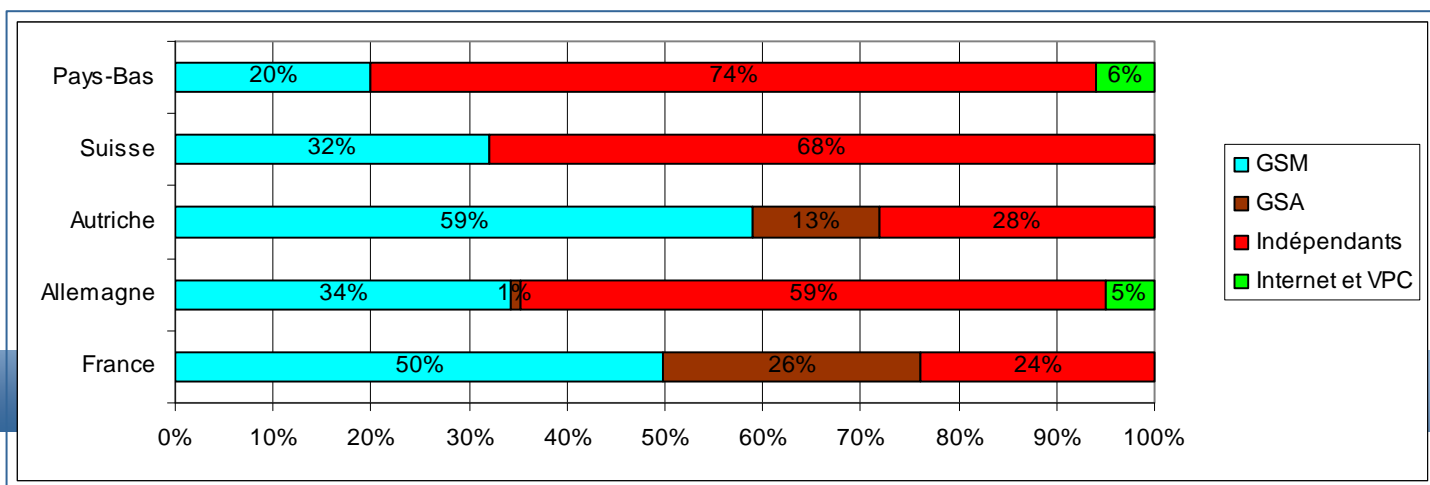
*Ratios de – sources CNPC, données INSEE Enquête Annuelle Entreprise, données bilancielles INFOGREFFE – recomposition Altermodal*

**Les modes de distribution du vélo sont également très différents en Europe.**

Les détaillants spécialisés représentent l'essentiel des ventes en volume et en valeur en Suisse, aux Pays-Bas et en Allemagne. La part des grandes surfaces spécialisées reste importante en Autriche avec 59 % en volume et 40 % en valeur. La part importante de la grande distribution alimentaire est une

spécificité française partagée avec la Grande-Bretagne. En Espagne et en Italie, le prix moyen de vente est tiré vers le bas par une part non négligeable des grandes surfaces alimentaires mais la part faible des GSM et le maintien d'un nombre important de détaillants spécialisés permet de garder un prix moyen plus élevé.

A noter le poids des ventes sur internet et en VPC à la fois en Allemagne et aux Pays-Bas alors qu'elle est aujourd'hui très faible en France.



Mode de distribution des ventes de vélo en volume dans différents pays d'Europe en 2007 –source Bike Europe 2008 – retraitement Altermodal

**A retenir :**

Dans presque tous les pays d'Europe du Nord où la pratique du vélo est importante, la part des distributeurs spécialisés domine très largement tant en valeur qu'en volume. La présence encore forte de la grande distribution alimentaire est une spécificité française.

La part des Grandes Surfaces Alimentaires et des Grandes Surfaces Multisports a nettement contribué en France à tirer le marché vers le bas. Les écarts de prix moyen de vente sont de 1 à 6 entre les détaillants spécialisés et les grandes surfaces alimentaires et de 1 à 3 entre les détaillants spécialisés et les grandes surfaces multisports.

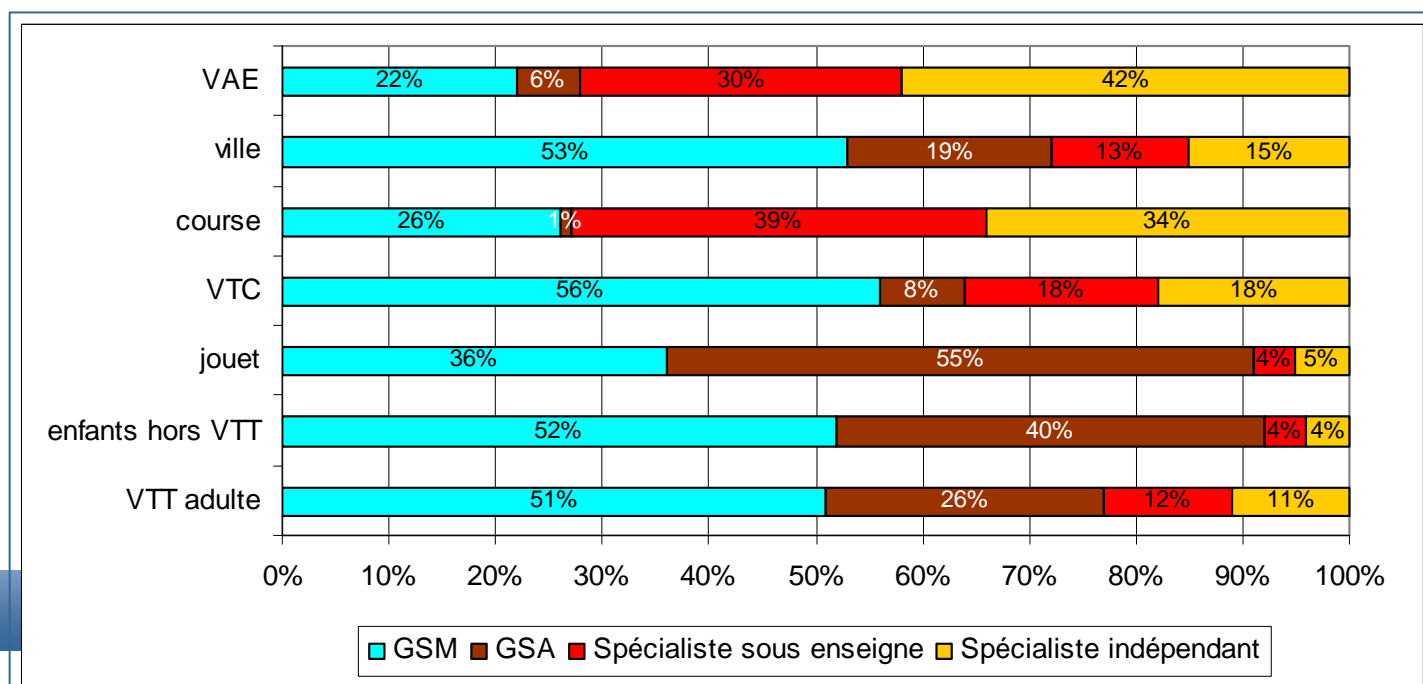
La répartition des ventes de vélo par distributeur varie beaucoup d'un type de vélo à un autre :

- Les grandes surfaces alimentaires ne sont plus dominantes que dans le vélo jouet. Elles gardent également une part de marché encore élevée dans les vélos enfants hors VTT.
- Les ventes de vélo de course et de vélo à assistance électrique avec des prix de vente moyens de plus de 1 000 € sont réalisées majoritairement chez les spécialistes qu'ils soient sous enseigne ou indépendants. Ces derniers ont une part significative et progressent dans le VTT (23 %), le vélo de ville (28 %) et surtout le VTC (36 %). La montée en gamme de ces trois types de vélo devrait sans doute profiter aux spécialistes au détriment des grandes surfaces alimentaires.
- Les grandes surfaces multisports sont majoritaires dans le VTC, le vélo de ville et le VTT adulte et enfant.

**A retenir :**

Les vélos de course et les VAE sont majoritairement vendus dans la distribution spécialisée. La grande distribution alimentaire reste majoritaire dans les vélos enfants et la GSM domine dans les autres domaines VTT, VTC et ville.





Ventes de vélo en France en 2007 en volume par type de distributeur et par type de vélo  
– sources CNPC

### Le marché des périphériques


Les produits périphériques représentent avec 553 M€ TTC, 39 % du marché total du cycle, en hausse de 5.5 % par rapport à 2006. Cette hausse suit donc l'évolution des ventes de vélo.

Ce marché se décompose en 4 parties :

- Les composants de vélo (déailleurs, chaînes, roues, selles, pneus, cintres et potences...) représentent 43 % des ventes de périphériques (238 M€).
- Les accessoires (éclairage, portes bagages, sacoches, pompes, bidons, compteurs, antivols, librairie...) 30 % du marché (165 M€).
- L'équipement de la personne (habillement, chaussures, casques, diététique...) 22 %.
- Les cadres, 5%.

Ce marché se répartit en 2007 à 43 % sur les spécialistes, à 43 % également auprès des grandes surfaces multisports et à 14 % seulement sur les grandes surfaces alimentaires. Il progresse dans toutes les formes de distribution mais plus particulièrement dans les grandes surfaces multisports.





Les taux de marge dans ce domaine sont plutôt supérieurs à la vente de vélos. En 2006, les indépendants maîtrisaient 61 % des ventes de composants mais seulement 28 % des accessoires, marché sur lequel la GSM représente près de la moitié.

L'Institut d'Informations et de Conjonctures Professionnelles réalise avec les données du CNPC un observatoire annuel du marché des composants hors première monte (assemblage des vélos avant vente). Pneus, roues et chambres à air représentent la moitié du marché des composants. Dans les accessoires et équipement de la personne, les casques assurent une partie importante de l'ensemble.

**A retenir :**

Le marché des accessoires, composants, cadres et habillement représente 40 % du marché total du cycle. Les indépendants représentent plus de 50 % du marché.

### **Caractéristiques économiques du secteur**

La décomposition du prix d'un vélo est difficile à réaliser. Elle peut être cependant évaluée par grandes familles de réseaux de distribution en reprenant les données bilancielle par secteurs d'activité.

### **Des taux de marge tirés vers le bas par la grande distribution**

La marge de distribution des détaillants spécialisés en cycle se situe autour de 33 %, identique aux marges de la distribution d'articles de sports en grande surface multi-sport. Dans la grande distribution alimentaire le taux de marge se situe plutôt autour de 20 %.

La principale différence tient ensuite à la part des salaires et charges sociales :

- 54 % de la marge soit 18 % du chiffre d'affaires sont affectés aux salaires et charges du personnel dans la distribution spécialisée de cycles.
- 40 % soit 13 % du chiffre d'affaires sont affectés aux salaires dans la grande distribution multisports. Les impôts et taxes représentent 2.7 % du chiffre d'affaires et 8.4 % de la marge commerciale. Le niveau de résultat



net est de ce fait lui aussi modeste avec des ratios se situant autour de 1.5 à 2 %.

- 37 % soit 8 % du chiffre d'affaires sont affectés au salaire dans la grande distribution.

### **Des niveaux de salaire qui rendent la profession peu attractive**

La grande distribution a certes contribué à élargir le marché en volume en proposant des prix bas, ce qui explique en grande partie le chiffre élevé de consommation de vélos par habitant (4ème rang mondial) mais elle a aussi contribué à tirer le prix moyen de vente, et les marges vers le bas, avec des montants moyens de salaires faibles. Dans la grande distribution multisports, le salaire moyen brut se situe autour de 12 k€/an (16.2 k€ salaire+charges, autour de 29 k€ en ETP) du fait de bas salaires et de la part très importante du temps partiel. La distribution spécialisée sous enseigne offre des salaires plus élevés de 18 à 21 k€/an (23 à 27 k€ salaire+charges). Mais à titre de comparaison le domaine de la réparation automobile propose des salaires systématiquement supérieurs à 20 k€/an, 25 k€/an (36 k€ salaire+charges) dans les enseignes les plus importantes.

#### **A retenir :**

Le prix moyen de vente et la marge faible dans la distribution de vélos en France conduit à des niveaux de salaire limité qui rendent la profession peu attractive au regard d'autres activités comme la réparation de motocycle ou d'automobile.

Cet état de fait que l'on ne retrouve pas dans les pays d'Europe du Nord où la distribution du vélo est dominée par les détaillants spécialisés, n'est pas étranger aux difficultés rencontrées pour attirer du personnel qualifié dans ce domaine d'activité (voir plus loin le chapitre sur les formations de mécaniciens vélo).



	GSA	GSM	sous enseigne	spécialisé	Ensemble
CA TTC vélo	168	571	374	317	1 430
TVA	28	94	61	52	234
Taux de marge commerciale	21 %	33 %	33 %	33 %	32 %
Part salaires et charges	8 %	13 %	17 %	18 %	15 %
Part impôts et taxes	2,0 %	2,8 %	1,9 %	1,5 %	2,2 %
Achat marchandises	111	321	209	177	818
dont importations	104	234	113	94	545
dont production française	7	87	96	83	273
Salaires et charges	11	64	52	47	175
Impôts et taxes	3	13	6	4	26
Part activité nationale /CA	38 %	59 %	70 %	70 %	62 %
salaire et charge en k€/effectif	19	29	27	14	21

*Ratios de – sources CNPC, données INSEE Enquête Annuelle Entreprise, données bilanciennes INFOGREFFE – recomposition Altermodal*

### Des niveaux de service extrêmement différents

Les effectifs de personnel de conseil-vente et maintenance varient de façon extrêmement importante d'un mode de distribution à un autre.

Dans la distribution spécialisée, le ratio d'emplois par vélo se situe autour de 1 emploi pour 220 vélos vendus en moyenne avec des ratios de 130 dans les enseignes de haut de gamme. Ce ratio tombe à environ 1 pour 600 dans la grande distribution multisports et 1 pour 1 200 dans la grande distribution alimentaire. Le temps affecté au conseil et au service varie donc de façon considérable d'un mode de distribution à un autre et **la densité en emploi des ventes de vélos peut donc varier de 1 à 10**. Dans la distribution spécialisée indépendante une partie de l'effectif (50 %) est sans doute affecté à d'autres tâches (cycles motorisés, motoculture...).



## Une difficulté à assurer la maintenance dans des conditions économiques viables<sup>19</sup>

Les impacts négatifs d'un faible niveau de gamme des vélos sont nombreux :

- Le faible niveau de gamme des vélos va de pair avec des besoins de maintenance plus lourds : réglages plus fréquents des dérailleurs, freinage, voilage de roues.
- Du fait de prix faibles, une propension très limitée des clients à accepter le prix de la maintenance entraînant des marges le plus souvent négatives des ateliers qui deviennent des postes de coûts. Le chiffre d'affaires généré en atelier est souvent limité (1 500 € mensuel TTC) contre 6 000 € sur des activités de maintenance de petit matériel mécanique d'espaces verts.
- Une concentration de l'activité maintenance sur la distribution spécialisée qui pèse sur les marges de ce mode de distribution.

La situation de la distribution en Allemagne en comparaison de la France est radicalement différente et se caractérise par :

- Le maintien d'un nombre beaucoup plus important de points de vente avec 7 000 points spécialisés contre 4 000 points de vente en France mais seulement 1 500 véritablement spécialisés.
- Une présence beaucoup plus forte des détaillants en centre-ville avec un poids pourtant plus faible du coût immobilier (3 % du chiffre d'affaires) qu'en France (6 %) malgré l'implantation périphérique française.
- Des marges nettes et des niveaux de salaires nettement plus élevés en Allemagne permettant la fidélisation d'un personnel qualifié, malgré une marge commerciale sur la vente de vélos plutôt plus faible (30 % contre 35 % en France).
- Une intensité en main d'œuvre élevée (effectif/CA) avec une part importante de la maintenance régulière dans l'activité.
- Un nombre de vélos vendus par habitant plus faible mais une durée de vie des vélos plus longue et un chiffre d'affaires global par habitant plus élevé.

---

<sup>19</sup> Données issues des entretiens avec des détaillants spécialisés indépendants et sous enseigne.





- Une part beaucoup plus importante de l'industrie nationale, notamment des assembleurs, dans les ventes.

**A retenir :**

Le niveau de service et de conseil varie de façon considérable d'un mode de distribution à un autre avec 1 600 vélos vendus par salarié dans la grande distribution, 800 dans les surfaces multisports et 200 dans la distribution spécialisée.



### La part de l'industrie intérieure est faible

Autre conséquence d'une part importante de la grande distribution et de prix moyen faibles, la part des consommations intérieures (chiffre d'affaire issu de l'industrie française) est faible : deux tiers des vélos vendus sont importés, dont une très grande majorité dans la grande distribution et une partie importante dans la grande distribution multisports. La part des fabrications intérieures étant plus élevée lorsque le prix moyen du vélo s'élève, près de deux tiers des achats (vélo, composants et périphériques) en valeur sont importés, ce taux variant quasiment du simple au double selon le mode de distribution.

Sur 100 € investis par un ménage dans le domaine du vélo (achats de vélo, pièces détachées, réparations), environ 38 € restent en France dans la grande distribution (en salaires, charges, impôts, achats...) 57 € dans la grande distribution multisports et 72 € dans la distribution spécialisée.

Sur l'ensemble de la distribution de vélo, **deux tiers des consommations TTC restent sur le territoire.**

**A retenir :**

Sur 100 € de vélo acheté dans la distribution spécialisée, près de 70 € restent dans l'économie nationale. Ce chiffre diminue à 38 € dans la grande distribution et 59 € dans la grande distribution multisports.





## Perspectives d'évolution de la commercialisation des cycles

Compte tenu du taux déjà élevé de vélos vendus par habitant, une augmentation forte de la pratique n'aurait pas nécessairement un impact très important sur le nombre de vélos vendus mais plutôt sur le niveau de gamme. Ce phénomène s'observe déjà sur quelques sites où la pratique du vélo est favorisée par le développement d'aménagements cyclables :

- Une montée en gamme générale des vélos.
- Une part de marché plus importante de la distribution spécialisée, notamment sous enseigne.

Dans le tableau suivant, nous avons tenté de voir quelles pourraient être les conséquences d'une montée en gamme des vélos sur les chiffres d'affaires, les effectifs et les ratios de gestion :

Indicateurs actuels	GSA	GSM	sous enseigne	spécialisé	Ensemble
CA vélo TTC en M€	88	332	244	212	876
CA périphériques TTC en M€	80	239	130	104	554
<b>CA vente vélo et périph TTC en M€</b>	<b>168</b>	<b>571</b>	<b>374</b>	<b>317</b>	<b>1 430</b>
<b>Nombre de points vente</b>	<b>300</b>	<b>470</b>	<b>877</b>	<b>2500</b>	<b>4147</b>
	927	1 765			3 527
Nb vélos vendus	300	900	423 800	410 600	600
Prix moyen vente	95	188	576	517	248
CA vélo / point de vente en M€	0,6	1,2	0,4	0,1	0,3
<b>Vélos vendus /personne</b>	<b>1 603</b>	<b>801</b>	<b>217</b>	<b>117</b>	<b>428</b>
<b>Effectifs activité cycles</b>	<b>579</b>	<b>2 205</b>	<b>1 949</b>	<b>3 500</b>	<b>8 233</b>
Effectif moyen par point de vente	1,9	4,7	2,2	1,4	2,0
Vélo vendu /point de vente	3 091	3 757	483	164	851
CA en k€/Effectifs	290	259	192	91	174

Hypothèses d'indicateurs à terme	GSA	GSM	sous enseigne	spécialisé	Ensemble
CA vélo TTC en M€	75	420	900	210	1605
CA périphériques TTC en M€	68	302	480	103	953
<b>CA vente vélo et périph TTC en M€</b>	<b>143</b>	<b>722</b>	<b>1 380</b>	<b>313</b>	<b>2 558</b>
<b>Nombre de points vente</b>	<b>300</b>	<b>470</b>	<b>1 300</b>	<b>1 200</b>	<b>3 270</b>
Nb vélos vendus	500 000	1 500 000	1 200 000	300 000	3 500 000
Prix moyen vente	150	280	750	700	459
CA vélo / point de vente en M€	0.5	1.5	1.1	0.3	0.8
<b>Vélos vendus /personne</b>	<b>1 600</b>	<b>800</b>	<b>240</b>	<b>150</b>	<b>381</b>
<b>Effectifs activité cycles</b>	<b>313</b>	<b>1 875</b>	<b>5 000</b>	<b>2 000</b>	<b>9 188</b>
Effectif moyen par point de vente	1.0	4.0	3.8	1.7	2.8
Vélo vendu /point de vente	1 667	3 191	923	250	1 070
CA en k€/Effectifs	458	385	276	157	278

*Ratios d'activité et de gestion des 4 principaux modes de distribution de vélos en France (sources CNPC 2007, données sectorielles de l'INSEE 2006 Enquête Annuelle Entreprises, données bilancielles Infogreffe 2007, recomposition Altermodal)*

Le développement important de la pratique pourrait donc avoir les conséquences suivantes :

- Une montée en gamme des vélos (dans l'hypothèse ci-dessus de 248 € de prix moyen de vente à 460 €).
- Un nombre de vélos vendus globalement stable voire en légère baisse.
- Une augmentation importante de la distribution spécialisée sous enseigne qui pourrait voir le nombre de points de vente augmenter sensiblement mais aussi les effectifs et les ventes par points : 880 à 1 300 points de vente environ et 1 950 à 5 000 personnes.
- Il n'est par ailleurs pas évident que ce développement du vélo qui n'est qu'une composante parmi d'autres de la stratégie des Grande Surface



Multisports conduise à une augmentation très importante du nombre de points de vente en GSM, la progression des points de vente Décathlon dans des agglomérations de plus petite taille allant de paire avec une plus forte concentration de ses challengers (Intersport, GoSport, Sport 2000...) sur des unités de taille supérieure à 1 500m<sup>2</sup>. Le développement du discount sport tend néanmoins à augmenter ce nombre de points.

- Une augmentation sensible des effectifs de plus de 1 000 personnes avec des transferts sans doute importants au profit de la distribution sous enseigne avec une croissance probable des effectifs par point de vente.
- Une amélioration probable des résultats et des marges du secteur permettant d'attirer des compétences.
- Cette augmentation des marges permettrait sans doute une restructuration de la distribution spécialisée indépendante, la baisse du nombre de points de vente étant sans doute inévitable compte tenu des difficultés de reprise d'un grand nombre de points de vente.

Le tableau suivant indique les conséquences financières sur les différentes structures.

Avec une montée en gamme des vélos, si l'on suit les indicateurs d'importation des autres pays d'Europe, une réduction des importations est possible de 67 % à 55 % pour peu que l'industrie française puisse s'adapter. Compte tenu de l'augmentation du niveau de gamme, un doublement de production nationale pourrait être alors envisagé.



Hypothèses d'indicateurs à terme	GSA	GSM	sous enseigne	spécialisé	Ensemble
CA TTC vélo	143	722	1380	313	2 558
TVA	22	113	216	49	401
Taux de marge commerciale	21 %	33 %	35 %	35 %	32 %
Part salaires et charges	8 %	13 %	20 %	20 %	15 %
Part impôts et taxes	2.00 %	2.80 %	1.90 %	1.50 %	2.20 %
Achat marchandises	95	408	756	172	1431
Part importations	90 %	70 %	45 %	45 %	55%
dont importations	86	286	340	77	789
dont production française	10	122	416	94	642
Salaires et charges	9	81	213	99	403
Impôts et taxes	3	16	22	4	45
Part activité nationale /CA	40 %	60 %	75 %	75 %	69 %
saire et charge en k€/effectif	19	29	30	30	21

*Hypothèses d'indicateurs de gestion par mode de distribution en France avec une augmentation du prix moyen de vente des vélos*

Ces modifications devraient impérativement s'accompagner d'un travail de qualification des salariés dans la mesure où la distribution spécialisée exige une qualification beaucoup plus forte des emplois. Une amélioration des marges pourrait permettre d'augmenter les niveaux moyens de salaire mais une réflexion de fond sur le contenu des formations et l'organisation de la filière sera nécessaire.



## Conclusions et perspectives sur les ventes de vélo :

Avec **3.5 M de vélos vendus par an**, la France se situe paradoxalement dans le peloton de tête en termes de consommations de vélos par habitant. Spécificité française (et anglaise), à peine 1 vélo sur 4 est vendu par un spécialiste et le niveau de gamme et la durée de vie y sont particulièrement bas avec **250 € de prix moyen** de vente contre plus de 500 € dans de nombreux pays du nord de l'Europe.

Avec un prix de vente tiré vers le bas, les détaillants ont des marges faibles qui rendent les salaires peu attractifs. La formation et le recrutement d'un personnel qualifié sur une variété de produit considérable demandant une véritable polyvalence, est un problème majeur de la profession, malgré les efforts réalisés par les Fédérations professionnelles. De nombreux points de vente ont un seuil de rentabilité trop faible et risquent encore de disparaître à l'occasion de départs en retraite non suivis.

Le développement de la pratique lié à l'augmentation importante des réseaux cyclables menée par les Collectivités et l'Etat conduirait sans doute à une montée en gamme des vélos, sous l'impulsion

- Du vélo mobilité : des **vélos urbains**, des **vélos en livre service**, des **vélos à assistance électrique** qui contribuent à montrer qu'il est souhaitable de dépenser plus de 500 € dans un vélo urbain.
- Du vélo de **trekking** pour la randonnée itinérante.
- D'un vélo « **fitness** » de bon niveau de gamme venant remplacer des VTC bas de gamme dès que le réseau de voies vertes augmente la fréquence de pratique (cas de Chambéry ou Annecy).

Ces vélos seraient amenés à connaître les évolutions les plus sensibles. Ce phénomène s'observe déjà dans les agglomérations où la pratique urbaine et loisirs a décollé avec un net gain de parts de marché pour le commerce de détail spécialisé.

Ce développement contribuerait à recentrer les ventes sur la **distribution spécialisée et à développer l'emploi** de 8 200 à 9 200 personnes. L'intensité en main d'œuvre passe de 3 personnes par M€ de vélo vendu dans la grande





distribution alimentaire à 8 dans les chaînes multisports et 13 dans la distribution spécialisée.

La distribution spécialisée sous enseigne est par ailleurs le mode de distribution qui a su le mieux adapter l'offre aux changements et améliorer la viabilité économique des points de vente.

En rejoignant la moyenne de pratique des pays d'Europe du Nord (300 km/an/hab contre 85 km actuellement), les conséquences probables pour la commercialisation des vélos pourraient être :

- Une montée en gamme importante des vélos de 250 à 460 € de prix moyen de vente.
- Un développement fort sur les vélos de ville, VAE, trekking, fitness (voies vertes).
- Une augmentation des ventes surtout dans la distribution spécialisée sous-enseigne par mutation des points de vente, disparition probable en milieu rural et création de nouveaux points de vente dans les grandes villes.
- Un fort développement des effectifs dans la distribution spécialisée.
- Un recours plus important à l'industrie nationale et européenne.

---

## ●●● 3.2 Les industries du cycle, fabrication, assemblage, pièces détachées

Les données de l'industrie du vélo sont fournies par les Fédérations Professionnelles des différents pays. En France, ces données sont recueillies par le CNPC et compilées à l'échelle européenne par COLIBI et COLIPED. Le site professionnel EuropeBike diffuse régulièrement des notes d'état des lieux des différents marchés mondiaux.

L'activité de fabrication de bicyclette est la seule activité économique du vélo spécifiquement isolée dans la comptabilité nationale au travers du code NAF 354C. Le périmètre du fichier est limité aux entreprises travaillant exclusivement dans le domaine de l'industrie du cycle que ce soit dans la conception et



l'assemblage de vélos que dans la fabrication de pièces détachées. Les services des douanes identifient par ailleurs les montants d'importation et d'exportation.

### 3.2.1 L'industrie du vélo au niveau mondial

Le marché mondial du vélo était estimé en 2003 à 110 M d'unités environ pour une valeur de 20 Md de dollars<sup>20</sup> La Chine a produit 70 M d'unités en 2004 dont 51 M sont exportés. Ces vélos sont pour l'essentiel des vélos à bas prix (22 € contre 160 € en moyenne à Taïwan). La consommation intérieure en Chine a baissé de 40 M d'unités dans les années 90 à moins de 2 2M actuellement. La Chine produirait aujourd'hui à elle seule en 2007 plus de 100 M d'unités dont 10 M pour les seuls vélos à assistance électrique. L'augmentation des coûts de production de 6 à 7 %, l'appréciation du yuan et les problèmes récurrents de qualité sur les produits de haut de gamme pourraient néanmoins limiter la domination des produits chinois. L'Inde produisait en 2003 environ 11 M d'unités à bas coût, dont l'essentiel pour le marché asiatique.

La majeure partie de la consommation mondiale est assurée par les marchés asiatiques sur des vélos à bas prix dont les normes de sécurité ne permettent pas d'atteindre les marchés occidentaux (Europe, Amérique du Nord, Japon, Australie et Nouvelle-Zélande).

Dans les 11 pays européens membres de COLIBI (Comité de Liaison des fabricants de bicyclettes), la production de vélos est passée de 12.5 à 10 M d'unités de 1999 à 2003. Elle était encore de plus de 15 M dans les années 80. Les importations ont en revanche progressé de 5 à 8 M d'unités dans la même période. Les cinq principaux pays d'importation en volume étaient en 2003, Taïwan, Vietnam, Pologne, Chine et Philippines. Les vélos importés sont pour l'essentiel des vélos à bas prix avec un prix moyen d'achat inférieur à 80 €. En valeur le top 5 des principaux pays fournisseurs est constitué de la Taïwan, Japon, USA, Chine et Malaisie. Les exportations extra européennes sont restées stables autour de 0.4 M d'unités.

---

<sup>20</sup> Source: Derby Cycle Corporation annual accounts, April 2001 in EuropeBike..





Le marché « occidental » représente environ 20 M d'unités par an pour un chiffre d'affaires estimé à 8 Md € HT.

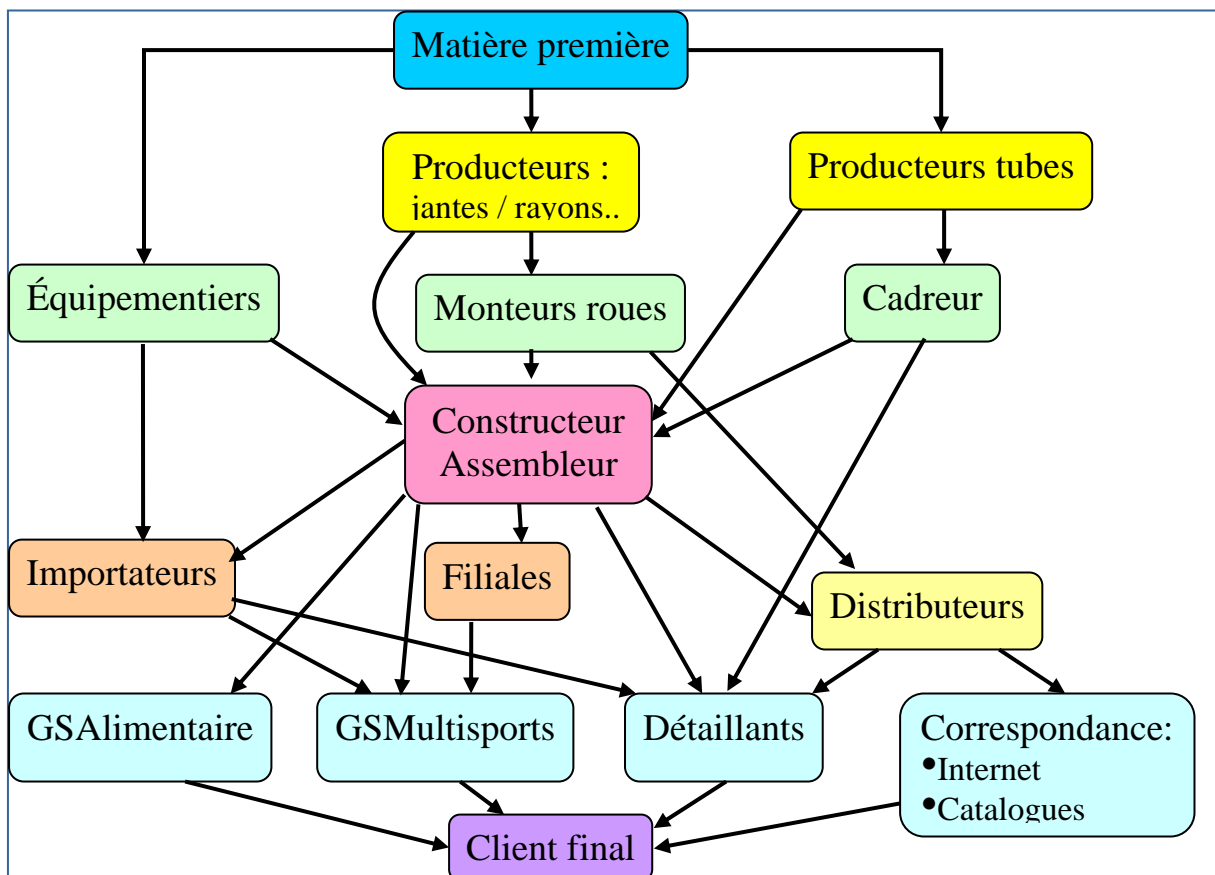
**A retenir :**

L'industrie mondiale produit plus de 100 M d'unités dont une grande partie destinée aux marchés intérieurs d'Asie. Le marché « occidental » représente un peu plus de 20 M d'unités et 8Md€ de chiffre d'affaires HT.



### 3.2.2 La structure mondiale du marché

L'industrie mondiale du vélo est composée d'un nombre important d'intervenants :



*Schéma des intervenants sur le marché du cycle (source Mavic-Salomon 2002)*



En haut de la chaîne se trouvent des producteurs de **matière première** et des **transformateurs** qui conçoivent et produisent, des jantes, rayons et tubes.

Au second niveau, nous trouvons trois métiers principaux :

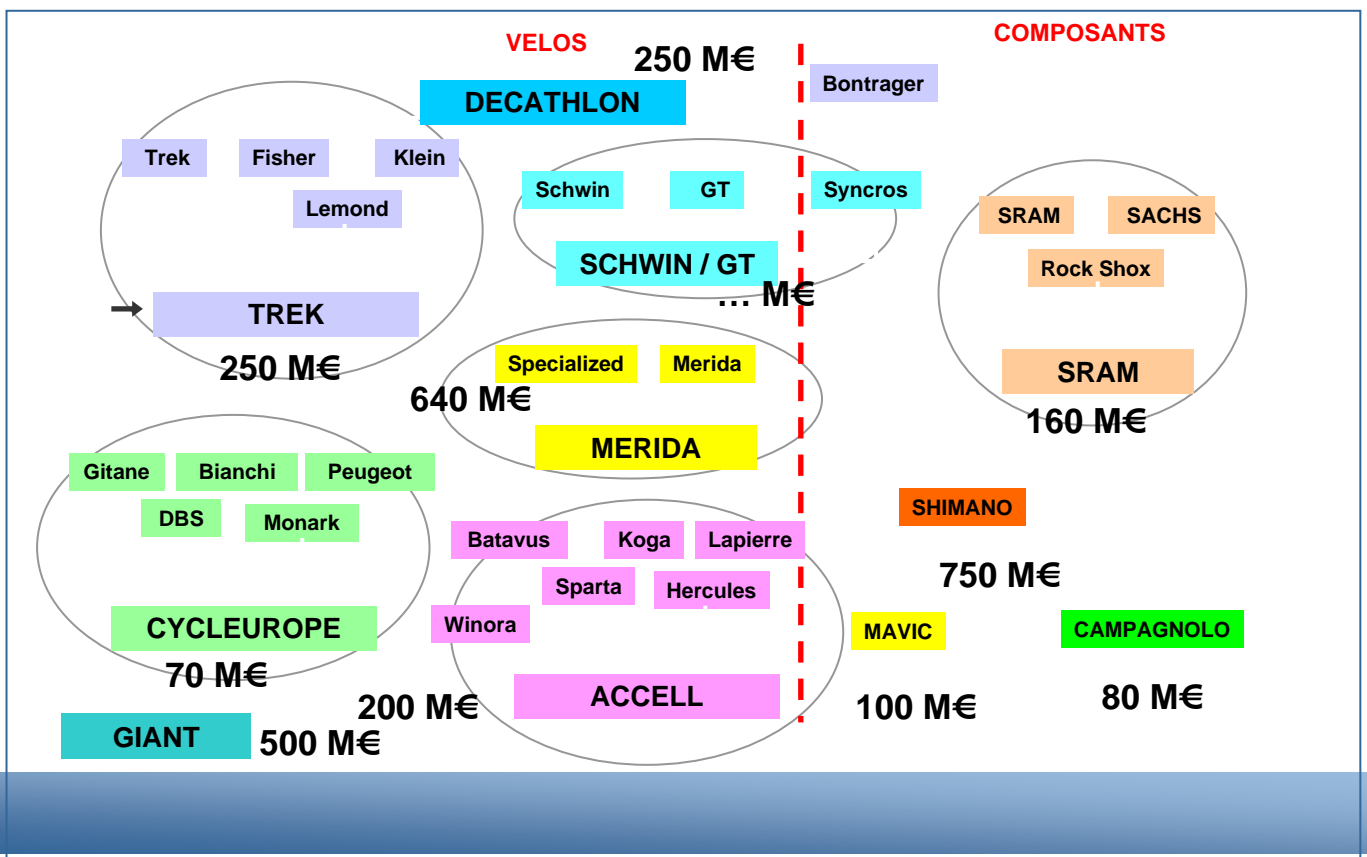
- Les **équipementiers** qui fabriquent les composants, éléments de transmissions tels que dérailleurs, chaîne, pédaaliers, pignons, les éléments de freinage, les cintres, potences, selles...
- Les monteurs de **roues** qui réalisent les roues, montent les pneus, chambre...
- Les fabricants de **cadre** sont très concentrés du fait de besoins d'investissements très élevés, notamment en Asie du sud-est, même si quelques fabricants européens se maintiennent sur du produit de moyenne gamme.
- Le marché des composants est particulièrement concentré avec Shimano qui assure 30 % du marché en valeur, devant l'américain SRAM qui représente près de 10 %. Suivent quelques grandes marques internationales comme le Français MAVIC, l'italien Campagnolo, Ritchey, Suntour.

Au troisième niveau se trouvent les **constructeurs-assembleurs** qui sont des acteurs centraux à l'interface entre les distributeurs qui ont un contact direct avec le client et les nombreux intervenants amont qui fournissent les pièces. Ils conçoivent les modèles et trouvent les meilleurs composants pour répondre aux attentes des clients finaux. Les constructeurs-assembleurs se sont fortement concentrés ces dernières années dans des groupes internationaux permettant de réaliser des économies d'échelles et de proposer des gammes larges. Le marché de l'assemblage est concentré autour de 5 grands groupes multi-marques assurant 50 % du marché en valeur : Giant (Taïwan), Specialized-Merida, Accell (Pays-Bas), Cycleurope (Suède) et Décathlon (FR) suivis de Trek, Scott et Canondale (USA). Un grand nombre de petits assembleurs suivent loin derrière.

Le groupe Mérida est un des tous premiers acteurs mondial avec 640 M€ de CA en 2003. Malgré ce phénomène de concentration, les marchés nationaux gardent des spécificités extrêmement marquées rendant difficile la percée de vélos internationaux très généralistes. Le groupe suédois Cycleurope rassemble des



marques qui ont marqué l'histoire du vélo comme Gitane, Peugeot ou Bianchi. Le groupe néerlandais Accell regroupe de nombreuses marques hollandaises et le Français Lapierre qui réalise un développement remarquable en France avec une image de sérieux et de qualité appréciée sur les vélos sport-fitness. L'américain Trek fait une percée remarquable en France dans le vélo de route et le vélo hybride. Le Taïwanais Giant reste un des poids lourds du marché.



Composition du marché mondial du cycle en 2003 (sources EuroBike)

Au 4ème niveau, nous trouvons 4 principaux réseaux de distribution qui restent chacun très marqués par leur marché national.

- Les **grandes surfaces alimentaires** achètent des vélos soit directement à des importateurs, soit conçoivent un vélo qu'ils font réaliser par des assembleurs.
- Les **grandes surfaces multisports** sont dominées en France par Décathlon, devenu le 2ème fabricant en volume, qui conçoit et assemble l'essentiel de



ses vélos. La marque s'est développée en Espagne, en Italie mais peine à s'implanter dans les pays du nord de l'Europe.

- Les **détaillants** achètent auprès des assembleurs ou de leurs filiales, de plus en plus regroupés au sein de groupements ou franchises donnant accès à des centrales d'achats.
- La vente par correspondance (VPC) a connu son heure de gloire avec Manufrance et plus récemment la CAMIF mais ne représente plus un volume de vente très important. Internet représente en revanche une part croissante des achats, notamment dans les pays du nord, mais cette percée reste modeste en France.

**A retenir :**

Les acteurs du marché se sont fortement concentrés avec 5 groupes multi-marques dominant 50 % du marché de l'assemblage et 1 fabricant (Shimano) représentant à lui seul un tiers du marché en valeur des composants dans le monde.

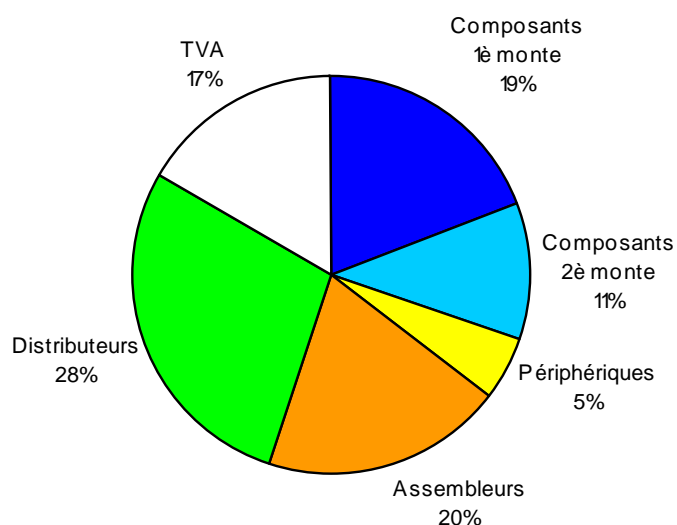
### 3.2.3 Part importante des composants dans la chaîne de valeur

Dans l'ensemble de la chaîne de valeur, la TVA représente 19.6 %.

Sur le total hors taxes, la marge distributeur/réparateur se situe autour de 33 % dans la GSM et les détaillants spécialisés et 21 % dans la GSA, soit 32 % du total, en France, chiffre plutôt plus faible que sur l'ensemble du marché occidental estimé entre 34 et 35 % variant de 29 % pour les vélos à 50 % pour les périphériques.

Les achats industriels représentent donc autour de 57 % des ventes TTC.

Sur un total de ventes de 876,3 M€ de vélos et 553,5 M€ de périphériques, soit 1 429,8 M€, l'industrie représente 818 M€.



*Décomposition de la valeur des ventes de vélos, de ses composants et périphériques TTC (Europe, Amérique du Nord)*

Les fabricants de composants assurent 55 % de la valeur ajoutée de l'industrie du cycle et 30 % du prix final TTC du vélo, les assembleurs un peu plus d'un tiers de la valeur ajoutée et 28 % de la valeur

finale. Dans la valeur ajoutée des vélos vendus à la distribution, les assembleurs représentent la moitié de la valeur et les fournisseurs de composants l'autre moitié.

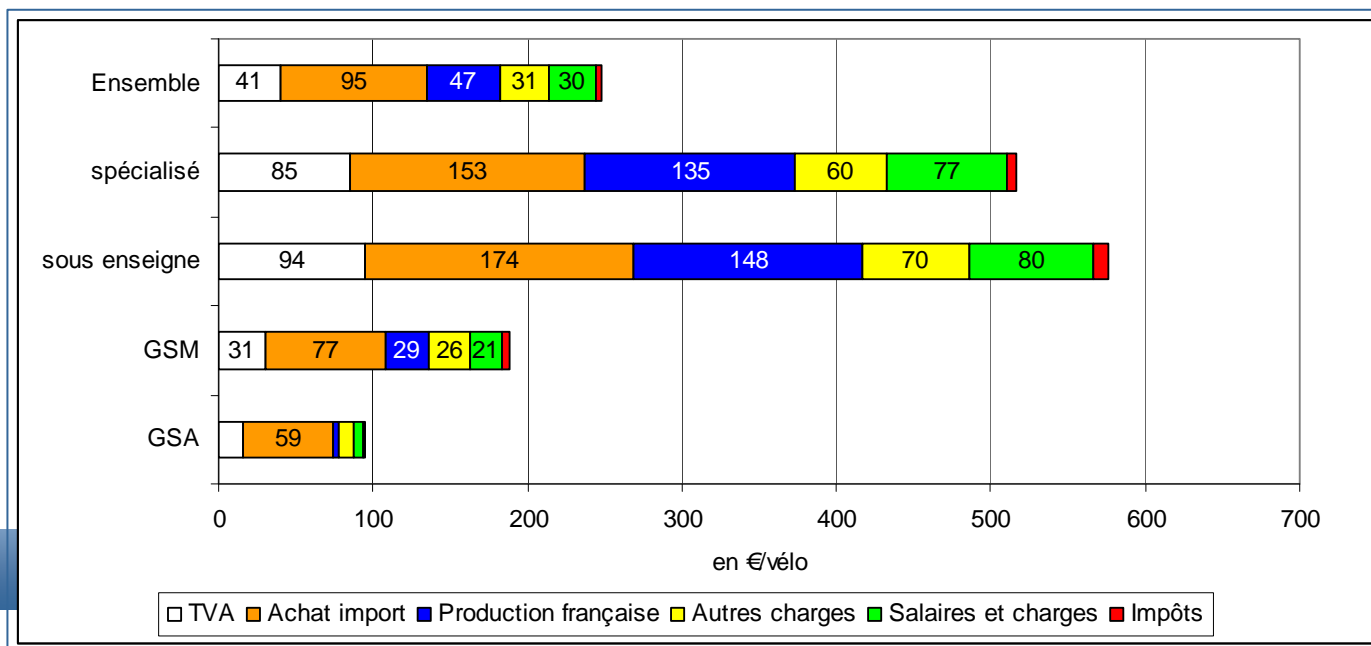
	% total TTC	% HT industrie	France en M€
Composants montés sur les vélos vendus (1 <sup>ère</sup> monte)	19%	35%	285
Composants vendus en pièces détachées (2 <sup>e</sup> monte)	11%	20%	164
Périphériques	5%	10%	79
Assembleurs	20%	35%	289
Distributeurs	28%		378
TVA	17%		234
CA TTC			1430

*Estimation de la chaîne de valeur des vélos et composants sur le marché français en M€*



### A retenir :

La chaîne de valeur des vélos se décompose en trois tiers : un tiers pour la production de composants destinés aux assembleurs, un tiers pour les périphériques (composants, accessoires, équipement de la personne) et un tiers pour la distribution.



*Décomposition de la valeur d'un vélo par réseau de distribution – données source CNPC 2007, INSEE EAE 2006, données bilancielle INFOGREFFE 2007 – recomposition Altermodal*

Le graphe montre l'importance des réseaux de distribution spécialisés dans la production de valeur intérieure dans l'industrie mais aussi en salaires et charges. A l'inverse la distribution en grande surface alimentaire a un impact très limité dans la mesure où la majeure partie repart du territoire sous forme d'importations, directement ou indirectement via des assembleurs. Dans la GSM en France, le poids de Décathlon à la fois distributeur et assembleur limite sans doute les fuites à l'extérieur du territoire, même si la part des importations reste élevé sur ce créneau. Le graphique illustre également l'intérêt d'une montée en gamme des vélos pour l'économie nationale et le développement de la distribution sous enseigne, avec une part de salaires, impôts et achats à l'industrie française et au-delà européenne potentiellement plus élevés.

### 3.2.4 L'évolution de l'industrie française dans le marché mondial

L'industrie française du cycle a longtemps été leader mondial, tant dans l'assemblage complet de vélos que les cadres ou les composants. Avec des marques telles que Maillard, Stronglight, Huret, Mafac, Zefal pour les composants, Mercier, Peugeot, Gitane dans l'assemblage, Michelin, Hutchinson pour les pneumatiques, la France a connu ses heures de gloire.

Cette industrie n'a pas su prendre le tournant du VTT dans les années 84/85. La plupart des acteurs n'ont vu dans le VTT, venu des Etats-Unis qui n'avait à l'époque aucune tradition dans ce domaine, qu'un phénomène de mode. Cette pratique a pourtant révolutionné le marché des composants et du vélo et développé considérablement la recherche sur le produit, l'utilisation de nouveaux composants. Shimano au Japon va investir des sommes considérables pour rechercher de nouveaux produits adaptés aux besoins, tout en développant une compréhension très fine des utilisateurs, mettant en place de très nombreux tests produits et une relation au produit très tactile.

Les entreprises françaises, souvent des entreprises personnelles de taille moyenne, parfois confrontées à des problèmes de succession, pas suffisamment à l'écoute des nouveaux marchés, vont connaître des difficultés importantes à quelques exceptions près.

Contre-exemple intéressant, la société Mavic a très rapidement su prendre le virage du VTT. Plusieurs raisons à cela :

- L'existence d'une filiale aux USA, pourtant déficitaire, a permis de détecter très tôt ces nouvelles tendances.
- La mise en oeuvre d'une écoute active du marché au travers d'une présence continue auprès des utilisateurs sous forme d'assistance gratuite sur les grands événements.
- Une politique d'innovation et de recherche.
- Une notoriété mondiale du fait de la présence sur le Tour de France et dans tout le circuit professionnel.
- Une diversification rapide des clientèles alors que Peugeot représentait au début des années 80 plus de 70 % des achats.



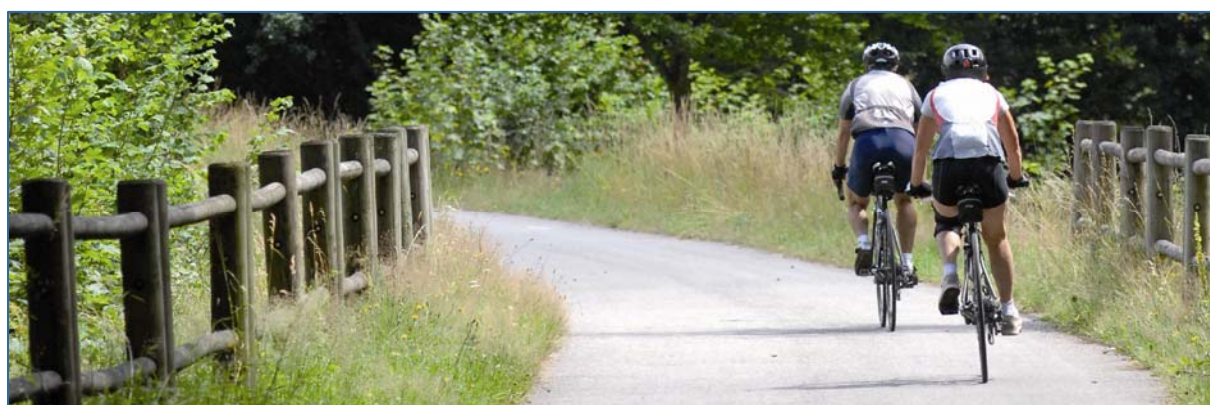


Plusieurs grandes firmes françaises comme Mercier, Peugeot ou Gitane vont s'engager dans une concurrence frontale avec les firmes taiwanaises et subir les revers d'une guerre des prix sans merci menée par la grande distribution qui va représenter jusqu'à 65 % des ventes en volume. Tour à tour les trois grands noms français vont connaître des difficultés.

La plupart des pays d'Europe du Nord, notamment l'Allemagne et les Pays-Bas vont également maintenir une industrie locale active grâce au vélo de ville d'un niveau de gamme nettement plus élevé, moins concerné par la concurrence. Dans ces pays, la grande distribution alimentaire ne parvient pas à s'implanter sur le marché, permettant le maintien d'un réseau dense de détaillants et de fabricants tout en limitant la guerre des prix. Tout en faisant face à une érosion de la fabrication intérieure, l'Allemagne assemble 2.5 M de vélos et les Pays-Bas encore près d'un million.

L'industrie italienne va maintenir une industrie de haut de gamme liée à la course tout en réussissant à s'implanter sur les créneaux à prix moyen-faible, notamment sur les vélos enfants. Le Portugal réussit également à s'implanter sur l'assemblage de vélos destinés à la grande distribution. Ces deux pays étaient exportateurs nets en volume en 2006 (principalement sur le marché européen) mais subissent actuellement très fortement la concurrence chinoise. A noter que même assemblés en Europe, l'essentiel de la valeur des vélos assemblés au Portugal et en Italie proviennent de composants réalisés en Asie.

En revanche, en Grande-Bretagne, en Irlande ou en Espagne, la production nationale a quasiment disparue.





Au global, l'industrie européenne produit en volume la moitié des vélos qu'elle consomme.

	2002	2003	2004	2005	2006	Prod. /100 hab	Conso. /100 hab	Prod. / conso.
Austria	92	108	128	120	135	1,7%	4,8%	34,6%
Belgium	229	173	186	185	160	1,6%	4,8%	32,7%
Denmark	124	128	143	143	114	2,1%	9,8%	21,7%
Finland	80	74	69	50	30	0,6%	6,1%	9,5%
<b>France</b>	<b>1424</b>	<b>1492</b>	<b>1728</b>	<b>1720</b>	<b>1290</b>	<b>2,2%</b>	<b>5,9%</b>	<b>36,6%</b>
Germany	3000	3200	2940	2690	2490	3,0%	5,4%	56,0%
Greece	200	220	218	215	200	1,9%	2,1%	90,9%
Ireland	37	20	19	15	12	0,3%	2,1%	15,0%
Italy	2350	2550	2600	2400	2418	4,2%	3,3%	124,4%
Netherlands	1082	1045	882	894	967	6,0%	8,2%	73,1%
Portugal	583	580	650	1200	1200	11,6%	3,2%	363,6%
Spain	505	432	430	430	367	0,9%	2,6%	34,9%
Sweden	70	70	125	125	125	1,4%	5,2%	27,2%
UK	350	325	250	135	94	0,2%	5,5%	2,8%
<b>Total Europe des 15</b>	<b>10126</b>	<b>10417</b>	<b>10368</b>	<b>10322</b>	<b>9602</b>			
						2,5%	4,9%	52,1%

*Production nationale de vélos en volume et ratios par habitant en 2006 (sources COLIBI)*

L'industrie du vélo s'est donc mondialisée très rapidement, dès le milieu des années 80 avec la domination de Shimano sur le marché des composants.

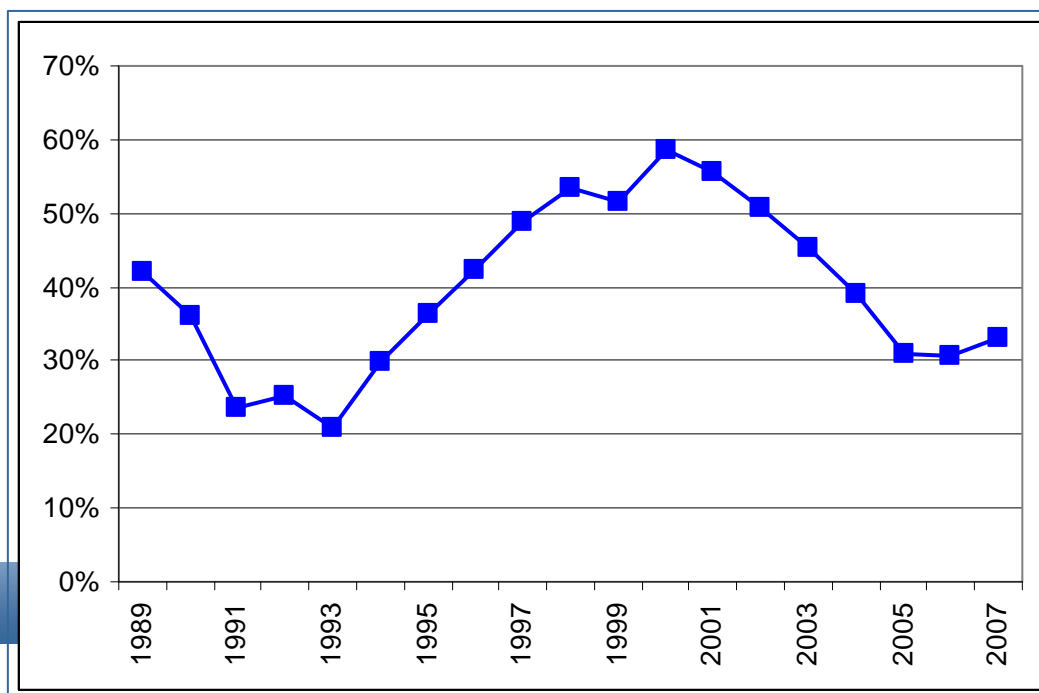
Sur le marché de la distribution multisports, Décathlon va peu à peu s'implanter et s'engager dans une politique de conception-fabrication de ses propres produits. La marque va devenir rapidement le leader français du vélo avec plus d'un vélo sur trois vendu en France aujourd'hui. Sur des volumes de vente très

élevés –la firme lilloise fait partie des tous premiers fabricants européens- elle bénéficie de coûts d'approvisionnements très compétitifs.

Après avoir touché le fond au début des années 90 avec la grande vague du VTT, le ratio des livraisons françaises sur le total des vélos livrés est remonté jusqu'en 2000 pour atteindre 60 %. La production française a reculé ces dernières années pour tomber en 2006 à 1,29 million d'unités, et la part de marché des constructeurs nationaux (Décathlon, Cycleurope, Quantum, Planet'sun, Intercycles, Lapierre) est passée de 56 % en 2001 à 32,5 % en 2006. Les importations se sont néanmoins tassées en 2007 (1.8 millions contre 2,5 en 2005).

**A retenir :**

Contrairement aux Pays du Nord de l'Europe qui ont su maintenir une industrie du cycle active grâce à des prix moyens de vente plus élevés, l'industrie française, autrefois leader mondial du secteur a vu sa production décliner depuis le milieu des années 80, avec un nouveau recul depuis 2002.



*Ratio : vélos de livraison française / total des vélos livrés sur le marché (source CNPC)*



### 3.2.5 Une industrie nationale qui fait face à d'importantes difficultés

Le fichier SIRENE de l'INSEE recense annuellement le nombre d'entreprises de plus de 20 salariés relevant de ce code. Le fichier Enquête Annuelle d'entreprise (EAE) dans l'Industrie (SESSI) détaille les principaux ratios de gestion du domaine.

- Ce fichier recensait 89 entreprises actives en 2005 contre 121 en 1998. 84 sont implantées dans une seule Région et 78 sont mono établissement.
- 68 sont en statut de société, 20 en statut personnel d'entrepreneur
- 19 sont situées dans la Région Rhône-Alpes et 12 en Ile de France, 8 en Bretagne et 6 en Région Centre.
- L'effectif salarié total est de 2 100 personnes. 55 entreprises ont 5 salariés ou moins, 18 de 6 à 19 salariés, 8 de 20 à 49 salariés et 7 plus de 50 salariés. 80 % de l'effectif total travaille dans des entreprises de plus de 20 salariés.
- Le chiffre d'affaires intérieur des 15 entreprises de plus de 20 salariés est de 207 M€ en 2006. Le chiffre d'affaires par salariés se situait à 152 k€/salarié. En extrapolant ce ratio aux entreprises de moins de 20 salariés, le chiffre d'affaires de l'industrie française se situerait autour de 259 M€ sur le marché intérieur + 85 M€ à l'export soit 344 M€.
- Les achats de marchandises représentent plus de 50 % du chiffre d'affaires total, dont une partie importante est constituée d'importations.



Le fichier Enquête Annuelle d'Entreprise permet de connaître les principaux ratios comptables de ce secteur d'activité :

	Montant 2006	% des produits
Chiffre d'affaires France	258 981	75,3 %
Chiffre d'affaires à l'exportation	84 938	24,7 %
Produits d'exploitation	343 919	100,0 %
Achats de marchandises et matières	193 958	56,4 %
dont importations	111 114	32,3 %
Salaires et charges	71 504	20,8 %
Résultat d'exploitation	-6 035	-1,8 %
Impôts sur les bénéfices	3 684	1,1 %
Impôts, taxes, versements assimilés	5 728	1,7 %
Résultat comptable	-12 306	-3,6 %



*Ratios comptables des entreprises de plus de 20 salariés du NAF354C en 2006 extrapolés pour tenir compte des entreprises de moins de 20 salariés – Données INSEE EAE*

- Le ratio de chiffre d'affaires à l'export est élevé dans la mesure où près de 25 % des produits sont issus des exportations. Les achats de pièces détachées et de matière représentent 56 % du chiffre d'affaires dont un peu plus de la moitié (voir données des douanes), soit 32 % du chiffre d'affaires sont importées.
- Les salaires et charges représentent un peu plus d'un cinquième (21 %) du chiffre d'affaires et les impôts et taxes 2.8 %.
- Le résultat comptable du secteur était négatif en 2006.

Le chiffre d'affaires global du secteur était relativement stable autour de 400 M€ /an jusqu'en 2002. En 2004 et 2005, le secteur a connu une baisse de 100 M€ de



CA avec une baisse également sensible du nombre d'entreprises et de salariés. Les premiers chiffres 2007 non encore consolidés sont plus encourageants avec un CA remontant à 400 M€, porté par le marché intérieur mais aussi par les exportations mais un résultat toujours négatif à -1.2 % du CA.

Parmi les principales entreprises françaises du secteur en 2006, on peut noter entre autres :

PROMILES (Décathlon Cycles)

SALOMON SA avec sa marque MAVIC

CYCLEUROPE INDUSTRIES

CYCLES LAPIERRE

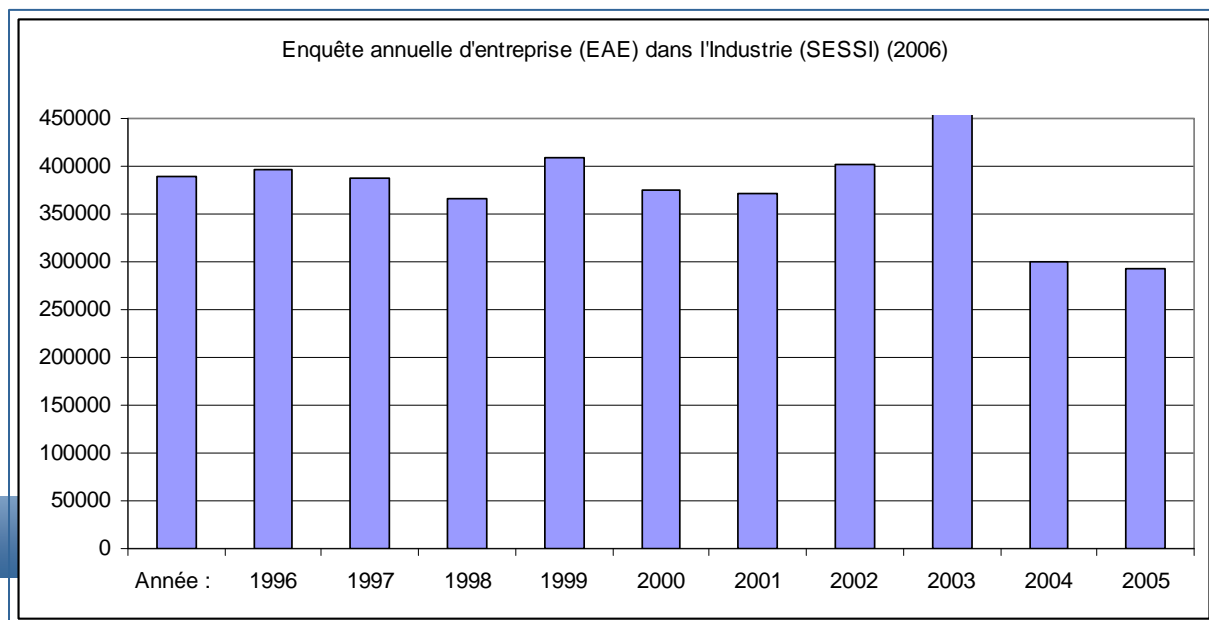
LOOK CYCLE INTERNATIONAL

PLANET'FUN

QUANTUM INTERNATIONAL

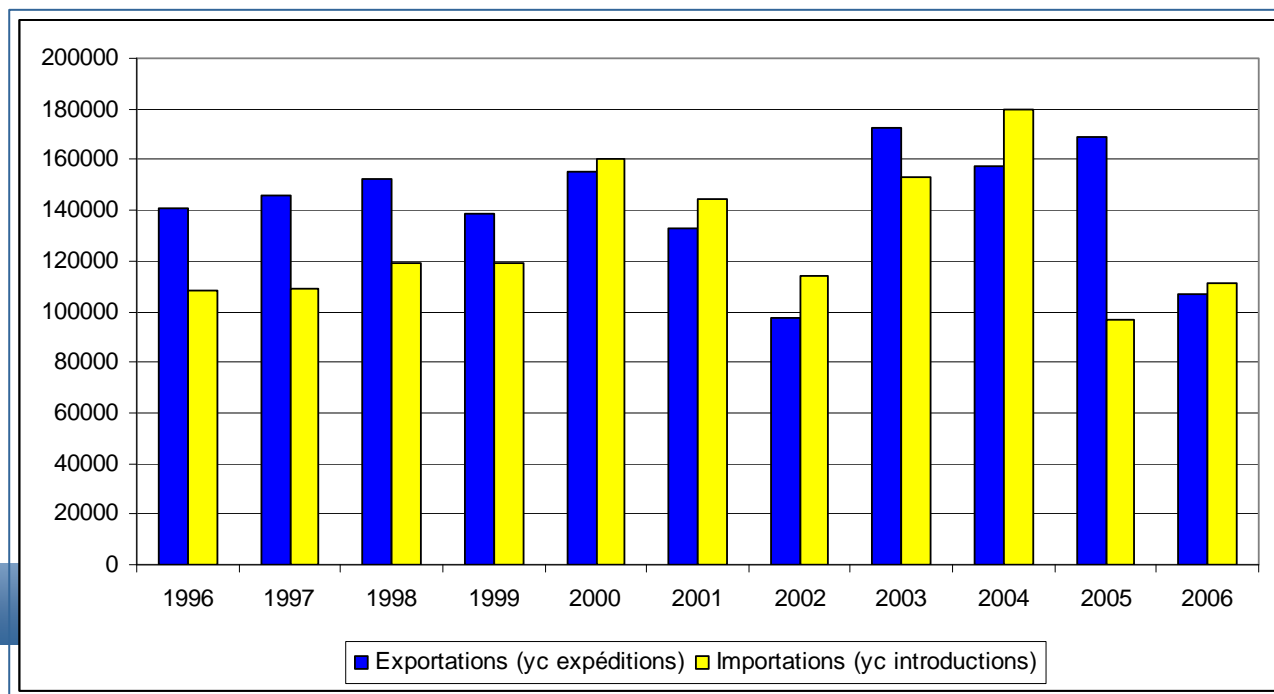
TIME SPORT INTERNATIONAL

ZEFAL



Evolution du chiffre d'affaires en K€ des entreprises de plus de 20 salariés du NAF 364 C : fabrication de bicyclettes – sources INSEE 1996-2006. Nota : les données hors norme de CA 2003 seraient à vérifier.

Les statistiques du commerce extérieur (douanes) permettent de connaître les évolutions des exportations et importations sur l'ensemble des entreprises du NAF 354C quelque soit leur taille.



Evolution des exportations et importation en k€ du NAF 354 C : fabrication de bicyclettes – sources INSEE 1996-2006, fichier des douanes 1996-2006



Année :	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Exportations (yc expéditions)	141 051	145 922	152 382	138 299	155 282	133 087	97 730	172 565	157 510	168 757	106 774
Importations (yc introductions)	108 441	109 166	119 481	118 939	160 164	144 053	113 817	153 142	179 839	96 656	111 114
Enquête annuelle d'entreprise (EAE) dans l'Industrie (SESSI) (2006)	388 437	396 671	387 930	366 531	408 678	375 534	371 451	402 033	991 214	299 922	292 123

Evolution des exportations et importation et du chiffre d'affaires en k€ du NAF 354 C : fabrication de bicyclettes – sources INSEE 1996-2006, fichier des douanes 1996-2006<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Les **exportations** désignent des échanges réalisés par la France avec des pays tiers, c'est-à-dire hors du territoire de l'Union européenne. Des formalités douanières doivent par conséquent être effectuées (dépôt d'une déclaration en douane).

Les **expéditions** désignent des échanges réalisés par la France avec des pays membres de l'Union européenne depuis 1993. Il n'y a plus de formalités douanières à accomplir. Les entreprises doivent cependant faire parvenir tous les mois à l'administration des douanes une déclaration à but statistique (comptabilisation des échanges) et fiscal (s'assurer de la bonne perception de la TVA intra-communautaire).

Les **importations** désignent des échanges réalisés par la France avec des pays tiers, c'est-à-dire hors du territoire de l'Union européenne. Des formalités douanières doivent par conséquent être effectuées (dépôt d'une déclaration en douane).





Globalement, les importations correspondent à plus d'un tiers du chiffre d'affaires du secteur, quasiment compensé par le montant des exportations. De ce fait, la consommation intérieure est assez proche du chiffre d'affaires du secteur, auquel il faudrait ajouter le chiffre d'affaires des activités vélo non classées dans le NAF 354C. Le ratio de chiffre d'affaires du secteur sur les consommations intérieures a varié de 1.1 (situation exportatrice) en 1997 à 0.98 en 2004. Ce chiffre est reparti à la hausse en 2005, 2006 et 2007. Le solde import/export est donc redevenu quasiment à l'équilibre. Si l'industrie française achète de nombreux vélos et composants à l'étranger, elle exporte aussi vélos et composants, principalement sur des produits hauts de gamme. Une montée en gamme du marché aurait probablement un effet positif sur la balance commerciale du secteur.

Les ventes des entreprises de plus de 20 salariés de l'industrie française du cycle sur le marché français représentent 207 M€, soit environ 259M€ en incluant les entreprises de moins de 20 salariés.

Il faut y ajouter une part de périphériques non pris en compte dans le NAF354C (habillement notamment et autres articles de sport) non compris dans un total. Ce marché représente 22 % des périphériques soit 8.5 % du marché global vélo + périphériques. On peut évaluer la production française dans ce domaine à 20 M€, dont sans doute 7 M€ de produits importés.

La production française sur le marché intérieur peut donc être évaluée à 280 M€ sur un marché total de 818 M€ d'achats par les distributeurs nationaux, soit 34 % en valeur. Sur l'ensemble, les livraisons françaises représentent donc un peu plus d'un tiers du marché.

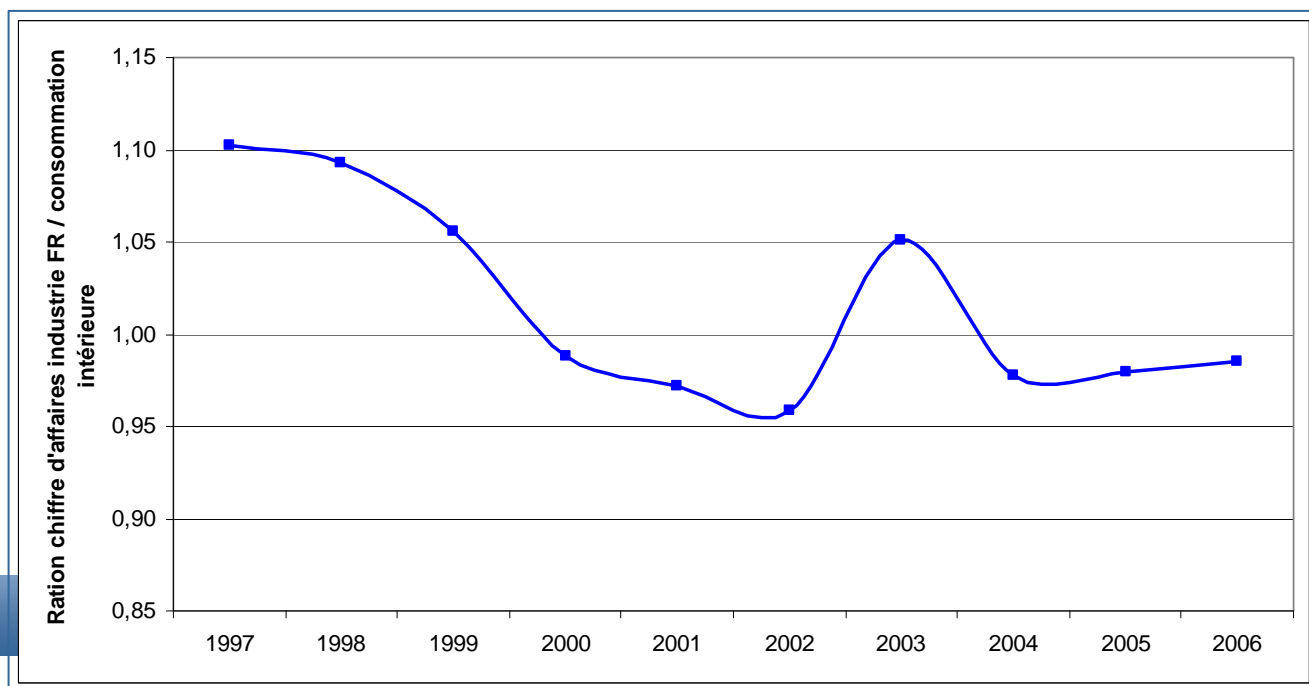
---

Les **introductions** désignent des échanges réalisés par la France avec des pays membres de l'Union européenne depuis 1993. Il n'y a plus de formalités douanières à accomplir. Les entreprises doivent cependant faire parvenir tous les mois à l'administration des douanes une déclaration à but statistique (comptabilisation des échanges) et fiscal (s'assurer de la bonne perception de la TVA intra-communautaire).



A contrario, la France exporte 85 M€.

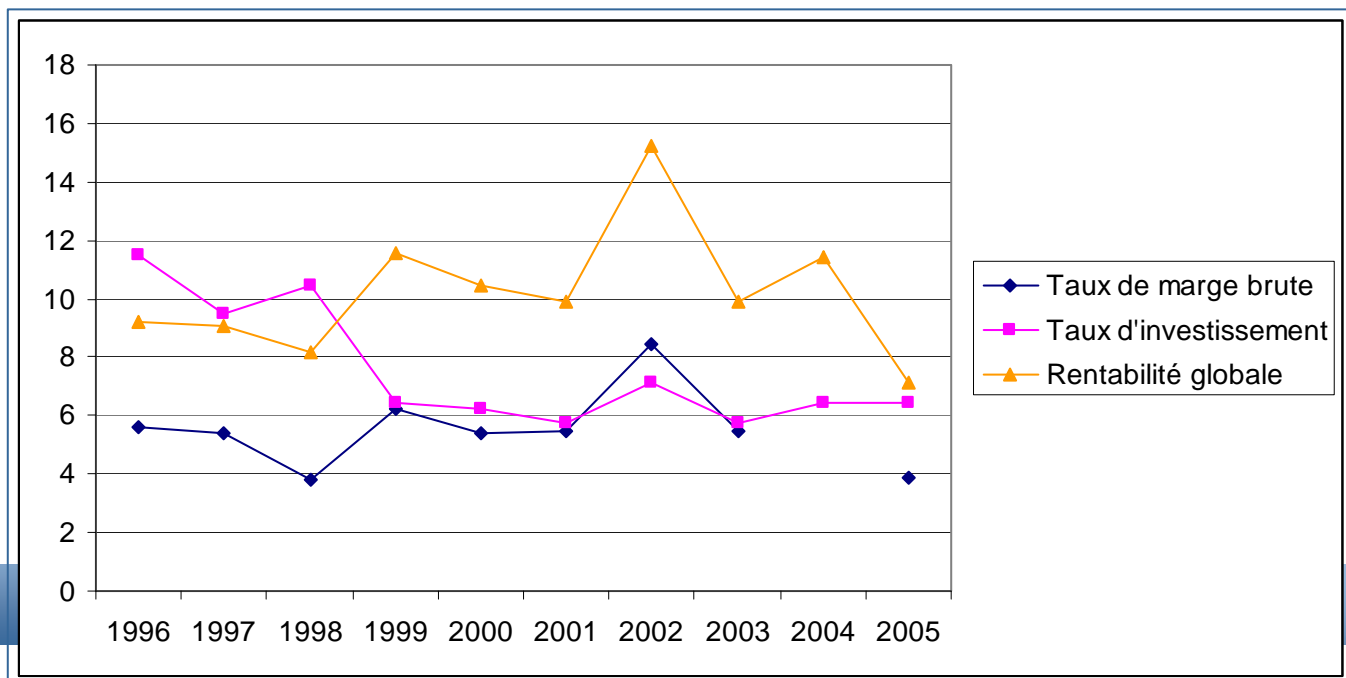
Sur l'ensemble des 345 M€ de l'industrie française du cycle, les achats de marchandises représentent 56 % soit 194 M€, dont 111 M€ soit 57% sont importés. La valeur ajoutée intérieure de l'industrie du cycle se situe donc autour de 234 M€.



*Ratio de chiffre d'affaires du secteur NAF354 C sur la consommation intérieure (données INSEE et douanes)*

Les ratios de gestion montrent une baisse du taux d'investissement entre 1996 et 1999 au moment où le ratio CA/consommation intérieure s'est dégradé. Il s'est stabilisé ensuite et recommence à augmenter depuis 2003. Les taux de marge brute et la rentabilité globale se sont en revanche dégradés entre 2002 et 2005.





Ratio de gestion (en % du chiffre d'affaires) du secteur NAF354 C (données INSEE -EAE)

#### A retenir :

L'industrie française du cycle emploie environ 2 200 personnes pour un CA de plus de 345 M€ Elle fait face à une forte concurrence asiatique et n'assure plus qu'un tiers des consommations intérieures. Les indicateurs de nombre d'entreprises, de salariés, de taux de marge et de rentabilité globale se sont tous dégradés depuis 2002.



### 3.2.6 Comparaison avec l'industrie automobile

Comparé à d'autres activités économiques comme l'automobile, la distribution et la commercialisation des vélos à deux caractéristiques importantes :

- **Une densité en emploi double de l'automobile** : à chiffre d'affaires égal, la distribution de cycles distribue deux fois plus de salaires (16 % contre 8 %), l'industrie également deux fois plus (21 % contre 10 %). Compte tenu des salaires plus bas dans l'industrie et la distribution de

cycles que dans l'automobile, le nombre d'emplois générés par unité de chiffre d'affaires est encore plus élevé.

- En revanche, **une partie importante du chiffre d'affaires de la commercialisation et de l'industrie du cycle est importée** alors que l'industrie automobile reste exportatrice. Au global, la part de produit intérieur dans le chiffre d'affaires HT se situe autour de 80 % pour l'automobile contre 54 % dans le cycle.

	distrib auto		distrib vélo		ind auto		ind cycles	
CA	116 713	100%	1 195	100%	93 918	100%	344	100%
Achats marchandises	95 407	82%	789	66%	60 693	65%	194	56%
Salaires et charges	9 340	8%	175	15%	9 662	10%	72	21%
Impôts	1 375	1%	26	2%	1 396	1%	9	3%
Résultats	998	1%	0	0%	-173	0%	-12	-4%
Exportations	8 007	7%			43 826	47%	85	25%
Importations	31 653	27%	545		26 551	28%	111	32%
Solde	-23 646	-20%	-545	-46%	17 274	18%	-26	-8%
Produit intérieur/CA	93 067	80%	650	54%	111	118%	318	92%
Effectifs	440 680		8 233		255		2 100	
CA/effectif	265		145		368		164	

*Soldes intermédiaires de gestion en M€ de la distribution et de l'industrie de l'automobile et du cycle (données INSEE EAE 2006)*

## Conclusions et perspectives sur l'industrie du vélo :

Leader mondial il y a plus de 20 ans, l'industrie française du cycle a connu des années difficiles dans les années 1990 avec le développement de la vente à bas coût en grande surface et le très faible prix moyen de vente par vélo ne permettant pas le maintien d'une industrie de plus haut niveau de gamme. Il reste néanmoins des entreprises connues mondialement dans les pièces détachées de vélos de sport haut de gamme, l'assemblage de vélos de bons niveaux de gamme et Décathlon qui assemble plus d'un vélo sur deux vendu en France. De ce fait l'industrie exporte en chiffre d'affaires autant qu'elle importe. La France ne produit aujourd'hui qu'à peine 36 vélos pour 100 consommés.

La **remontée en gamme** des vélos demeure une condition indispensable à un redécollage de l'industrie française sur le marché national et à un retour des détaillants en milieu urbain. Cette montée en gamme peut s'accompagner d'une légère baisse des ventes en volume compte tenu d'une meilleure durabilité des produits.

L'industrie française, tant dans les pièces détachées que dans l'assemblage, reste mal orientée sur les créneaux de marché susceptibles du plus fort développement et d'une montée en gamme sensible comme le vélo urbain ou le vélo trekking.

Plusieurs conditions sont indispensables au retour de l'industrie française :

- Le maintien de **normes de sécurité** draconiennes peut permettre de limiter l'arrivée de vélos bas de gamme et dangereux.
- Le positionnement de l'industrie française des composants sur le vélo urbain demandera des **investissements très importants en recherche-développement**, notamment dans la transmission pour lesquels des crédits d'appui pourraient être dégagés. Le marché des VLS (voir chapitre 3.7) et des parcs de vélos de location de bon niveau de gamme est une opportunité importante d'intégrer ce marché.



### ●●● 3.3 L'économie liée à la réalisation des infrastructures cyclables



Les efforts des collectivités dans la réalisation des aménagements cyclables ont été très importants dans les dernières années mais la recomposition de l'ensemble des dépenses est difficile tant les maîtres d'ouvrages et les financeurs sont nombreux. En l'absence de code APE spécifique concernant la réalisation d'aménagements cyclables (il s'agit des mêmes entreprises de travaux publiques que pour les routes), nous nous appuyerons sur plusieurs sources d'origine différente que nous croiserons de façon à affiner les ordres de grandeur.

Le principe général de la méthode consistera à :

- Identifier les linéaires d'aménagements par catégories d'itinéraires.
- Identifier les coûts unitaires moyens d'aménagement au kilomètre par catégories d'itinéraires à partir de données observées sur des opérations et de données de coûts unitaires recomposés techniquement.
- Croiser les données obtenues avec les dépenses annuelles engagées par les maîtres d'ouvrages et les financeurs des aménagements cyclables.

Les principales sources sur lesquelles nous nous appuyons sont :

- L'Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes (ON3V) de 2008.
- La base de données de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes 2008.
- L'enquête de l'ADEUS pour le compte de l'Association des Départements Cyclables en 2007.
- L'enquête Fubicy-Club des Villes Cyclables sur les aménagements en milieu urbain de 2007.
- Des compilations de données régionales et départementales sur les budgets vélo des collectivités.



### 3.3.1 Les aménagements cyclables en milieu urbain

La FUBicy et le Club des Villes Cyclables ont réalisé en 2007 une très vaste enquête auprès des villes et agglomérations françaises sur leurs politiques en faveur des piétons et des cyclistes. Le questionnaire a été élaboré par un groupe de travail coordonné par la FUBicy, avec des participants du Club des Villes Cyclables et du CERTU. La synthèse des propositions du groupe de travail et des recommandations du CERTU a été assurée par F. Héran, chercheur à l'IFRESI-CNRS, qui avait déjà supervisé l'enquête FUBicy 2000.

Sur les 165 questionnaires envoyés aux communes, structures d'agglomérations et associations, 125 ont été retournés représentant 117 villes ou agglomérations, ce qui représente un taux très important sur ce type d'enquêtes et permet de travailler sur des bases tout à fait solides.

L'enquête ne se limite pas aux seuls aménagements cyclables. Les zones 30, et de manière générale les aménagements de modération du trafic automobile sont aussi bien favorables aux piétons qu'aux cycles. L'enquête porte également sur les services destinés à faciliter l'usage du vélo. Au final, l'enquête proposée comporte 8 volets d'importance inégale :



- Données générales (population, superficie, linéaire total de voirie).
- Politique d'aménagement en faveur des piétons.
- Politique d'aménagement et de service en faveur des cyclistes.
- Politique de modération de la circulation.
- Plans de mobilité (PDE, PDA et PDES).
- Accidentologie des non-motorisés.
- Politique de communication en faveur des piétons et cyclistes.
- Budgets consacrés aux piétons et cyclistes.



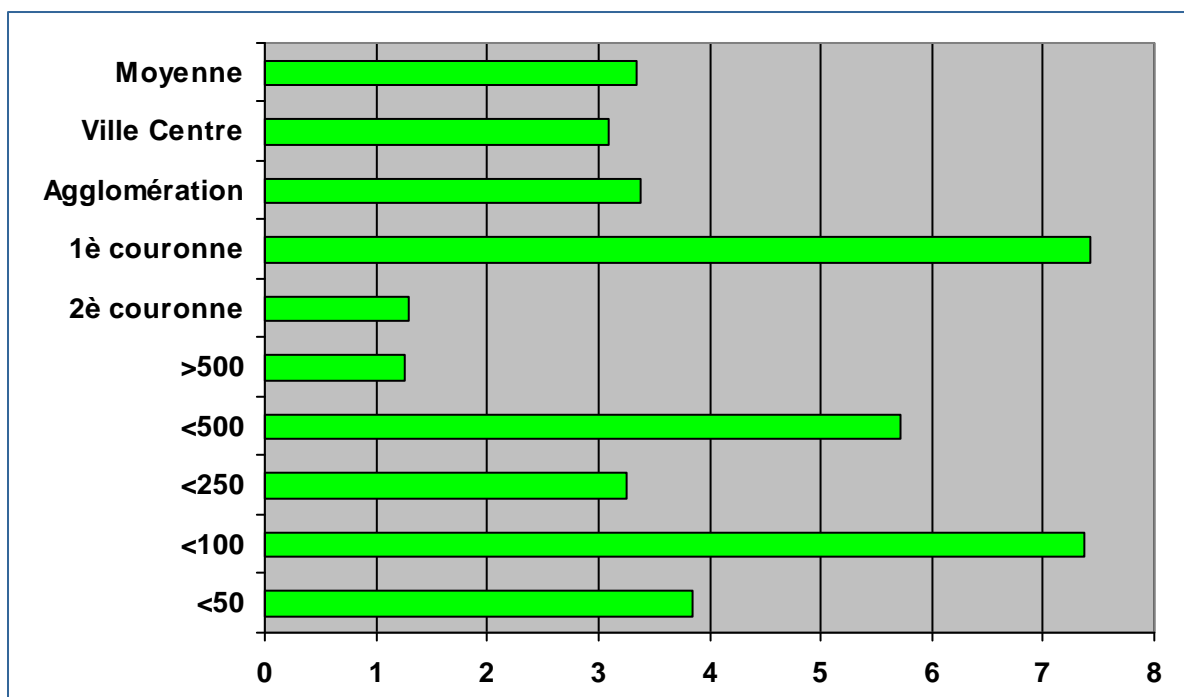
## Budgets vélo spécifiques

Concernant les données de budget, il convient néanmoins d'être très prudent. Si l'écueil de doubles comptes entre villes et agglomérations a bien été intégré, les modalités d'identification de budgets spécifiques est difficile dans la mesure où le budget de nombreux aménagements cyclables sont intégrés dans des projets plus larges de requalification de voirie, de réalisation de grands équipements comme les tramways. Une partie des aménagements peuvent être créés par une commune autre que la ville-centre (donc en général non enquêtée) sans que l'agglomération soit impliquée et enfin, les dépenses d'entretien peuvent être ventilées non pas par catégorie d'usagers ou d'aménagements, mais en fonction des compétences précises des équipes d'intervention (marquage au sol, revêtement, poteaux, bordures...).

Sur les 117 réponses de villes ou agglomérations enquêtées portant sur 83 agglomérations différentes représentant 13 M d'habitants, 61 soit 73 % identifient un budget vélo spécifique et 50 soit 60 % ont été en mesure de détailler leur budget vélo.

Le budget par habitant varie de façon considérable de quelques centimes d'euros par an et par habitant (0,10€/hab à Lyon ou Mulhouse) à plus de 10€/an /habitant dans des agglomérations comme Chambéry, Grenoble, Genève, Thionville ou St Nazaire. La moyenne de l'ensemble s'établit à 3,35€ /an et par habitant. Encore faut-il nuancer ces résultats par les réserves méthodologiques exprimées plus haut.





*Budget vélo en € par an et par habitant dans les 50 villes ou agglomérations répondantes aux questions concernant le budget*

Villeurbanne (commune)	Population		Budget en k€/an	budget /an /hab
Thionville (agglo.)	80 000	Agglo	2000	25.00
Genève (commune)	212 248	Centre	3500	16.49
Montreuil (commune)	91 146	Banlieue	1500	16.46
Grenoble (agglo.)	398 906	Agglo	6000	15.04
Saint Nazaire (agglo.)	120 000	Agglo	1500	12.50
Chambéry (agglo.)	115 196	Agglo	1290	11.20
Rouen (agglo.)	390 283	Agglo	3200	8.20
Strasbourg (agglo.)	451 240	Agglo	3400	7.53
Orléans (agglo.)	274 152	Agglo	2000	7.30
Thionville (commune)	42 205	Centre	300	7.11
Avignon (commune)	88 312	Centre	600	6.79
Toulouse (commune)	398 423	Centre	2400	6.02
Nanterre (commune)	86 219	Banlieue	500	5.80
La Rochelle (agglo.)	139 875	Agglo	765	5.47



Vitry sur Seine (commune)	79 322	Banlieue	375	4.73
La Rochelle (commune)	80 055	Centre	300	3.75
Montpellier (commune)	229 055	Centre	800	3.49
Nancy (agglo.)	258 411	Agglo	900	3.48
Orléans (commune)	116 559	Centre	372	3.19
Toulouse (agglo.)	651 209	Agglo	1900	2.92
Perpignan (agglo.)	215 550	Agglo	600	2.78
Montpellier (agglo.)	376 349	Agglo	1040	2.76
Metz (commune)	127 498	Centre	347	2.72
Tours (agglo.)	266 000	Agglo	670	2.52
Versailles (commune)	85 726	Banlieue	210	2.45
Chartres (commune)	42 059	Centre	100	2.38
Perpignan (commune)	107 241	Centre	200	1.86
Paris (commune)	2 147 857	Centre	4000	1.86
Tours (commune)	137 046	Centre	250	1.82
Clermont-Ferrand (commune)	141 004	Centre	220	1.56
Le Havre (commune)	193 259	Centre	300	1.55
Limoges (agglo.)	184 177	Agglo	250	1.36
Dijon (commune)	153 813	Centre	200	1.30
Bordeaux (commune)	218 948	Centre	275	1.26
Caen (commune)	117 157	Centre	133	1.14
Annecy (agglo.)	134 512	Agglo	150	1.12
Annemasse (commune)	27 659	Banlieue	30	1.08
Le Mans (agglo.)	194 138	Agglo	189	0.97
Rennes (agglo.)	403 943	Agglo	300	0.74
Dunkerque (agglo.)	208 705	Agglo	150	0.72
Lille (agglo.)	1 091 438	Agglo	500	0.46
Valence (commune)	66 568	Centre	30	0.45
Béziers (agglo.)	106 484	Agglo	40	0.38





Angers (agglo.)	283 000	Agglo	100	0.35
Argenteuil (commune)	95 416	Banlieue	30	0.31
Nîmes (agglo.)	221 455	Agglo	50	0.23
Lyon (agglo.)	1 300 000	Agglo	130	0.10
Mulhouse (agglo.)	172 561	Agglo	15	0.09

*Budget vélo par an et par habitant des collectivités (ville centre, ensemble de l'agglomération et ville de banlieue d'une agglomération) dans les politiques cyclables et ratios par habitant, moyenne sur les trois dernières années soit 2004-2005-2006 (source enquête CVC Fubicy 2007)*

Une quinzaine de collectivités dépassent le montant de 5 € par an et par habitant, ratio moyen dans les villes allemandes et 6 réservent un budget déjà supérieur à 10 € par an et par habitant, chiffre qui pourrait être l'objectif à atteindre. 50 % des collectivités répondantes sont cependant en dessous de 2 € /an /hab.

De façon générale, les écarts de moyenne entre centre ville et agglomération sont faibles. Les investissements en 2ème couronne, notamment en secteur périurbain sont nettement moins élevés. Ramenés au nombre d'habitants, les investissements réalisés dans les très grandes agglomérations sont plutôt plus faibles mais les programmes lourds de TCSP (sites propres bus ouverts aux vélos, programme de tramways incluant des aménagements cyclables...) pouvant intégrer des aménagements cyclables y sont également plus nombreux. Les efforts budgétaires réalisés dans les villes inférieures à 20 000 habitants ou dans les communes rurales ne sont pas détaillés. Par ailleurs, les répondants proviennent pour la plupart de collectivités plutôt plus motivées que les autres par le sujet. Le budget des communes non répondantes est de ce fait sans doute plus faible.

### **Budgets cyclables dans d'autres pays européens**

A titre de comparaison, le programme européen Bypad a permis de dégager différents ratios d'investissements de villes européennes, nord-américaines et australiennes.



Collectivités	Budgets moyens 2002 / 2006	Pop. en M hab	Budget /hab /an en €	Km d'amgts cyclables	km/hab	part modale
Odense		0.2		350	1.9	25%
Copenhague	3.0	0.5	6.00	300	0.6	23%
Groningen	3.0	0.2	16.95			37%
Amsterdam	20.0	0.7	27.21			32%
Enshede		0.2				31%
Zwolle	1.1	0.1	10.23			37%
Münster		0.3				35%
Freiburg	0.8	0.2	3.76	500	2.3	28%
Gant	1.4	0.2	6.13			15%
Ferrare						31%
York			6.00			11%
Cambridge			2.20			
Brisbane			10.83			
Melbourne			25.65			
Yarra			9.60			
Grenoble	2.0	0.4	5.06			
Allemagne			5.00			

*Ratio de budget et d'aménagements cyclables par habitant (source Bypad 2008 et Fiets Beraard Continuous and integral : The cycling policies of Groningen and other European cycling cities 2006). Données moyennes annuelles sur plusieurs exercices, les périodes de référence peuvent varier d'une ville à une autre*

La plupart des villes néerlandaises ont des ratios élevés d'investissement, généralement supérieurs à 10 €/an et par habitant, avec des ratios particulièrement élevés à Amsterdam ou Groningen où ces investissements ont été introduits dès 1976. La ville de Copenhague investit 6 € par an et par habitant depuis plusieurs décades. Ce ratio est évalué à 5 € par an et par habitant en Allemagne. A noter les investissements annuels élevés de villes australiennes, notamment dans l'Etat du Victoria, destinés à rattraper le retard



de ces agglomérations en matière de politiques cyclables. Une prescription de l'Etat oblige les collectivités à investir un minimum de 5 € par an et par habitant.

A ces investissements des collectivités s'ajoutent des budgets dégagés par les Etats dans les aménagements cyclables :

ETAT	Budget en M€	Pop. en M€	budget /hab	part modale tous modes
Pays-Bas	37.2	16.0	2.33	27%
Danemark				18%
Suède	10.8	9.0	1.20	13%
Allemagne		82.0		
Norvège	49.3	4.6	10.72	6%
Suisse	70.0	7.5	9.33	9%
Angleterre	94.5	49.1	1.92	2%
France	2.7	63.0	0.08	3%

*Budget des Etats dans les politiques cyclables (source enquête du Conseil Européen des Ministres des Transports, OCDE, in « Les politiques nationales en faveur du vélo », 2004, données moyennes allant sur des périodes de 1997 à 2002 selon les pays). Pour la France (non réponse à l'enquête) recomposition des budgets cyclables dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région 18.9 M€ sur 7 ans*



### Linéaire d'aménagements cyclables en milieu urbain

La recomposition des budgets par le biais des linéaires d'aménagements semble très difficile à réaliser pour plusieurs raisons :

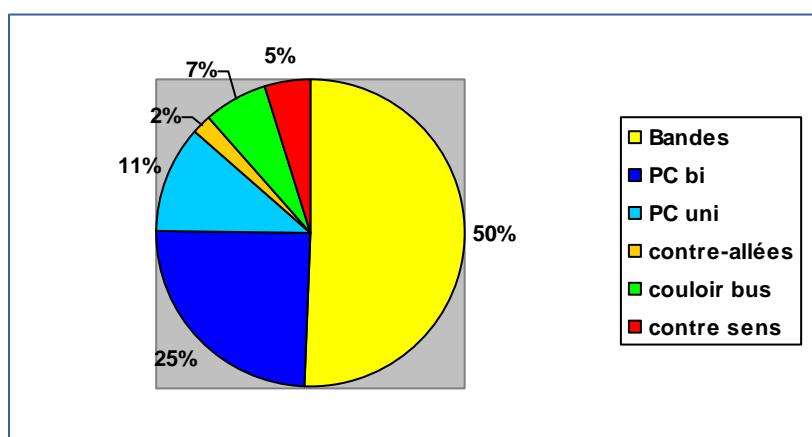
- La réalisation des aménagements cyclables s'est étalée sur un temps beaucoup plus long que les aménagements en rase campagne. Le calage de budgets d'investissements annuels est de ce fait encore plus difficile.
- Les variations de coûts d'aménagements sont plus importantes encore qu'en rase campagne compte tenu de la complexité des variables en milieu urbain (présence de réseaux, bordures de trottoir, interférences avec les réseaux de voiries...).



Sur les 89 collectivités ayant indiqué les linéaires d'aménagements cyclables représentant 67 villes ou agglomérations et 13 M d'habitants, le linéaire total d'aménagements cyclables (hors zones 30 et aires piétonnes) est de 5 600 km.

Linéaire des collectivités répondantes (représentant 16 M hab	Total en km	Total sans double compte en km	PU /ml	Coût total en M€ 2008	Coût/an/hab sur 20 ans
Bandes cyclables	3281	3281	150	492	1,53
PC bidirectionnelle	1612	1612	200	322	1,00
PC unidirectionnelle	724	362	170	123	0,38
contre-allées	136	68	70	9	0,03
couloir bus	430	215		0	0,00
contre sens	312	156	40	12	0,04
Ensemble	6495	5694		960	2,99

*Linéaire d'aménagements cyclables hors aires piétonnes et zones 30 dans les 67 villes ou agglomérations répondantes à l'enquête FUBicy-CVC 2007 sur cette thématique*



*Répartition du linéaire d'aménagements cyclables en milieu urbain en France – source enquête FUBicy-CVC 2007*

	<b>population</b>	Situation	Linéaire de voirie en km	Linéaire d'amgts cyclables en km hors zones 30	ml/hab	% cyclable / voirie publique
La Rochelle (commune)	80 055	Centre		79.0	0.99	
Mérignac (commune)	63 300	Banlieue		55.1	0.87	
Bayonne (commune)	41 778	Centre	150	28.5	0.68	19%
Strasbourg (agglo.)	451 240	Agglo	1 212	283.5	0.63	23%
Tours (commune)	137 046	Centre	355	84.4	0.62	24%
Valence (commune)	66 568	Centre	240	40.3	0.60	17%
Bordeaux (agglo.)	660 091	Agglo	3 158	393.5	0.60	12%
St Quentin en Yvelines (agglo.)	145 966	Banlieue	380	86.1	0.59	23%
Grenoble (agglo.)	398 906	Agglo	1 780	231.0	0.58	13%
Mulhouse (agglo.)	172 561	Agglo	706	99.5	0.58	14%
Mulhouse (commune)	112 002	Centre	294	60.0	0.54	20%
La Rochelle (agglo.)	139 875	Agglo		72.5	0.52	
Montpellier (commune)	229 055	Centre		116.0	0.51	
Tours (agglo.)	266 000	Agglo	1 700	131.0	0.49	8%
Nantes (agglo.)	581 000	Agglo	3 740	283.6	0.49	8%
Bordeaux (commune)	218 948	Centre	560	105.0	0.48	19%
Thionville (commune)	42 205	Centre	120	19.4	0.46	16%

Lorient (commune)	61 844	Centre	175	27.8	0.45	16%
Annecy (agglo.)	134 512	Agglo		60.0	0.45	
Toulouse (commune)	398 423	Centre	1 050	176.6	0.44	17%
Dunkerque (agglo.)	208 705	Agglo	1 050	89.4	0.43	9%
Orléans (agglo.)	274 152	Agglo		116.5	0.42	
Rennes (commune)	212 494	Centre	500	83.7	0.39	17%
Chartres (commune)	42 059	Centre	122	16.2	0.38	13%
Grenoble (commune)	156 203	Centre	205	59.3	0.38	29%
Chambéry (agglo.)	115 196	Agglo		43.4	0.38	
Orléans (commune)	116 559	Centre	360	42.8	0.37	12%
Montbéliard (commune)	28 766	Centre	110	10.3	0.36	9%
Le Mans (agglo.)	194 138	Agglo	1 039	69.5	0.36	7%
Troyes (commune)	62 612	Centre	180	22.3	0.36	12%
Quimper (commune)	67 127	Centre	402	23.6	0.35	6%
Nancy (commune)	105 830	Centre	200	36.5	0.34	18%
Besançon (commune)	122 308	Centre	460	41.3	0.34	9%
Bayonne/Anglet/Biarritz (agglo.)	105 396	Agglo	591	35.5	0.34	6%
Caen (commune)	117 157	Centre	350	37.1	0.32	11%
Chalon sur Saône (commune)	52 260	Centre	136	16.3	0.31	12%
Annecy (commune)	52 100	Centre	120	16.1	0.31	13%
Nanterre (commune)	86 219	Banlieue	120	24.9	0.29	21%
Poitiers (agglo.)	127 489	Agglo	202	36.5	0.29	18%
Lille (agglo.)	1 091 438	Agglo	3 000	282.0	0.26	9%
Nancy (agglo.)	258 411	Agglo	775	66.0	0.26	9%
Troyes (agglo.)	121 578	Agglo	627	31.0	0.25	5%
Saint Briec (commune)	48 895	Centre	209	12.4	0.25	6%
Genève (commune)	212 248	Centre	180	51.9	0.24	29%
Clermont-Ferrand (commune)	141 004	Centre	420	33.9	0.24	8%
Annemasse (commune)	27 659	Banlieue	34	6.4	0.23	19%
Perpignan (commune)	107 241	Centre	600	24.3	0.23	4%
Dijon (commune)	153 813	Centre	350	34.4	0.22	10%

	<b>population</b>	Situation	Linéaire de voirie en km	Linéaire d'amgts cyclables en km hors zones 30	ml/hab	% cyclable / voirie publique
Besançon (agglo.)	176 000	Agglo		39.0	0.22	
Lyon (agglo.)	1 300 000	Agglo	3 020	287.0	0.22	10%
Arras (commune)	43 566	Centre	132	9.5	0.22	7%
Calais (commune)	73 200	Agglo	200	15.4	0.21	8%
Metz (commune)	127 498	Centre	0	26.2	0.21	
Brest (agglo.)	221 600	Agglo	1 150	45.4	0.20	4%
Versailles (commune)	85 726	Banlieue	116	17.5	0.20	15%
Rouen (commune)	108 758	Centre	2	21.8	0.20	
Rouen (agglo.)	390 283	Agglo		78.2	0.20	
Amiens (agglo.)	177 345	Agglo	993	35.0	0.20	4%
Reims (agglo.)	212 500	Agglo	0	38.8	0.18	
Limoges (agglo.)	184 177	Agglo	1 600	31.3	0.17	2%
Cergy Pontoise (agglo.)	183 876	Banlieue	310	30.5	0.17	10%
Angers (agglo.)	283 000	Agglo	0	46.8	0.17	
Toulon (agglo.)	403 743	Agglo		63.1	0.16	
Le Havre (commune)	193 259	Centre	400	30.1	0.16	8%
Lille (commune)	224 900	Centre		32.9	0.15	
Paris (commune)	2 147 857	Centre		308.9	0.14	
Villeurbanne (commune)	127 299	Centre	240	18.0	0.14	8%
Lyon (commune)	453 187	Centre	508	64.0	0.14	13%
Toulon (commune)	166 442	Centre	36	21.1	0.13	59%
Bourges (commune)	76 075	Centre	220	9.5	0.12	4%
Saint-Etienne (commune)	183 522	Centre	500	20.7	0.11	4%
St Denis-Réunion (commune)	132 573	Centre	320	14.5	0.11	5%
Vitry sur Seine (commune)	79 322	Banlieue	130	6.7	0.08	5%
Thionville (agglo.)	80 000	Agglo		6.5	0.08	

Nîmes (commune)	137 740	Centre	0	11.0	0.08	
Béziers (commune)	71 428	Centre	402	5.5	0.08	1%
Cannes (commune)	68 214	Centre	160	4.8	0.07	3%
Nice (commune)	345 892	Centre		24.0	0.07	
Nice (agglo.)	500 339	Agglo		33.1	0.07	
Colombes (commune)	77 184	Banlieue	111	3.5	0.05	3%
Chartres (agglo.)	89 220	Agglo		3.0	0.03	
Champigny/Marne (commune)	74 658	Banlieue	150	2.5	0.03	2%
Asnières/Seine (commune)	76 314	Banlieue	88	2.3	0.03	3%
Argenteuil (commune)	95 416	Banlieue	200	2.3	0.02	1%
Montreuil (commune)	91 146	Banlieue	123	2.2	0.02	2%
Bourges (agglo.)	104 846	Agglo	17	2.0	0.02	12%
Plaine Commune (agglo.)	333 985	Banlieue	391	6.0	0.02	2%
Neuilly/Seine (commune)	60 364	Banlieue	50	1.0	0.02	2%

*Résultats de l'enquête sur le linéaire d'aménagements cyclables (CVC, Fubicy 2007)*

Une dizaine de collectivités dépassent les 0.5 m linéaire d'aménagement par habitant. La recomposition du budget annuel par habitant calculé en prenant des hypothèses de ratios de coût au km et en amortissant sur 20 ans donne des ordres de grandeur crédibles de **3€/an /habitant** en phase avec les budgets annoncés par les collectivités.

### Extrapolation des données à l'ensemble du territoire

L'extrapolation des données recueillies dans ces 67 collectivités représentant 13M d'habitants, à l'ensemble de la population française est difficile à établir. Il est possible de considérer que les investissements réalisés dans les communes rurales non rattachées à une agglomération aient été, au moins en partie, pris en charge par les Départements dans le cadre de leur compétence routière sur les routes départementales. Les investissements réalisés dans les agglomérations de petite taille (2 000 à 20 000 habitants) sont difficiles à évaluer.



Par ailleurs, les collectivités non répondantes sont sans doute des collectivités moins motivées ou concernées par le sujet et ont probablement un taux d'effort plus limité.

Le tableau suivant tente d'extrapoler les résultats obtenus lors de l'enquête à l'ensemble de la France métropolitaine.



Taille d'agglomération en milliers d'habitants	Enquête				Ensemble	Estimations non enquêtés		Budget total estimé en M€
	Nb de collectivités répondantes	Population concernée en M	Budget € /an /hab	Budget total identifié en M€		Population totale en M	Population non enquêtée	
<2					14,3	14,3	0,00	0,0
2<20					9,9	9,9	1,00	9,9
20<50	3	0,1	3,84	0,4	3,7	3,6	2,00	7,7
50<100	5	0,4	7,84	3,1	4,4	4,0	3,00	15,0
100<250	22	3,6	3,25	11,6	4,8	1,2	2,50	14,7
250<500	10	3,5	5,72	20,0	4,4	0,9	2,50	22,3
>500	8	5,5	1,61	8,9	17,3	11,8	2,50	38,4
<b>TOTAL</b>	<b>48,0</b>	<b>13,1</b>	<b>3,35</b>	<b>44,1</b>	<b>58,9</b>	<b>45,8</b>		<b>108,1</b>

*Extrapolation des budgets d'aménagements urbains en France par tailles d'agglomération – données enquête FUBicy-CVC 2007, données recensement INSEE 1999 pour la population, estimations pour le budget/an/hab des collectivités non enquêtées*

Peu de villes de 100 à 500 000 habitants manquent à l'appel et les manquantes ne sont pas particulièrement des villes à faible engagement. Dans les villes appartenant à des agglomérations de plus de 500 000 habitants le différentiel tient pour l'essentiel à l'Île de France hors Paris. En revanche, nous n'avons pas d'exemple de budget vélo dans les petites agglomérations. Une valeur hypothétique de 1 €/an /hab a été appliquée. Sur cette base, le budget vélo en milieu urbain serait de **108 M€ par an**, (soit un chiffre proche des investissements réalisés par les Régions et Départements) avec un ratio de 1,80€ /an /hab et de 0.29 m linéaire d'aménagement cyclable par habitant.



#### A retenir :

Le linéaire d'aménagements cyclables en milieu urbain peut être évalué à **14 000 km** soit 0.29m/hab dont près de 60 % en bandes cyclables et 35 % en pistes. Le budget des collectivités dans les politiques cyclables est d'environ **108 M€ par an** soit **1,8€ /an /habitant**.



#### Coûts de fonctionnement

Dans l'enquête FUBicy-CVC, 48 collectivités sur 107 répondants ont mis en œuvre une équipe spécifique sur le suivi de la politique cyclable, soit 45 %, rattachée le plus souvent aux directions voirie, développement urbain ou transport-déplacement.

Peu de collectivités ont indiqué la part des coûts de fonctionnement dans le budget. Celles qui l'ont mentionnée ont un budget de fonctionnement moyen représentant 10 % du total du budget cyclable, un chiffre très proche de celui des Départements et Régions. Ce montant de fonctionnement (équipe interne spécifique ou non) s'établirait ainsi autour de **10 M€**.

17 communes seulement ont indiqué un budget de communication spécifique. Ce budget varie de façon très importante de 3 à 300k€ par collectivité. La part du budget moyen de communication s'établit à 3 % du budget total, soit un peu plus de **3 M€** en extrapolation nationale.

30 collectivités sur 83 répondantes sur le budget indiquent verser une subvention à l'association locale de promotion du vélo en ville. Ce montant varie considérablement, de 150 € à 200 000 € par an. La moyenne du montant est de 21 000€ pour celles qui subventionnent, soit un taux de 1,3% du budget vélo de la collectivité.



#### A retenir :

Le coût de fonctionnement des services représente environ 10 % du budget total soit 10 M€ par an. Le budget de communication représente 3 % et le budget d'appui aux associations 1,3 %.



#### Conclusions et perspectives sur les aménagements en milieu urbain : 10 € /an /habitant, un objectif de 1m d'aménagement par habitant

Avec **moins de 15 000 km** d'aménagements cyclables en milieu urbain et un budget maximum estimé à **1.8 € par habitant**, la France doit fournir un effort très important pour rattraper ses voisins européens du nord et atteindre un objectif de 1m d'aménagement cyclable par habitant.

Un budget important de stationnement, d'accompagnement doit être également prévu en événementiel, communication mais également en gestion de projet nécessitant l'embauche de chefs de projets spécialisés dans les collectivités.

Cet objectif serait tenable avec un budget de **10 € par an et par habitant** financé aux deux tiers par les collectivités (communes, agglomérations avec des soutiens éventuels des départements et régions) et à un tiers par l'Etat. Ce montant est d'ailleurs déjà atteint par un certain nombre de collectivités comme Chambéry, Grenoble ou Strasbourg. Il nous situerait au-delà des moyennes allemandes et de certaines villes danoises qui investissent depuis plus longtemps dans les politiques cyclables.

Il permettrait de viser un objectif de **60 000 km** d'aménagements cyclables en milieu urbain soit un quadruplement du linéaire en 10 ans.



### 3.3.2 Les aménagements cyclables en rase campagne

#### Les véloroutes et voies vertes de l'observatoire national

L'Association des Départements Cyclables a été chargée par la Mission Nationale Véloroutes Voies Vertes de la mise en œuvre d'un Observatoire des VVV. Ce travail considérable engagé en mars 2005 a permis d'aboutir à une première publication en septembre 2008<sup>22</sup> à l'occasion des rencontres nationales de l'ADC. Après la définition d'un modèle conceptuel de données définissant les champs de travail et une première expérimentation sur une région pilote, un travail très important de recueil et d'exploitation de données a eu lieu de décembre 2007 à août 2008. Cet observatoire se base sur les données déclaratives des collectivités, certaines données peuvent donc être manquantes, si les réponses des collectivités sont partielles. Il s'agit de fait d'un linéaire minimum d'aménagements.

Le modèle conceptuel de données détaille plusieurs champs déterminants dans l'identification des coûts de réalisation :


#### Le niveau d'avancement du réseau :

- Ouvert
- Réalisé en 2008
- Programmé (date prévisionnelle de réalisation connu et budget engagé)
- Étudié (tracé connu)
- Inscrit (principe d'aménagement arrêté à l'occasion d'un schéma départemental ou régional)
- Tracé non connu (fuseau identifié mais itinéraire non identifié).
- L'observatoire des véloroutes et voies vertes ne porte que sur les itinéraires inscrits ans un schéma national ou régional. De ce fait de

---

<sup>22</sup> Atlas National des véloroutes et voies vertes, situation septembre 2008, Association des Départements Cyclables.





nombreux itinéraires de sécurité (type bandes) ne sont pas présents et devront être identifiés par ailleurs.

•

Les distances sont calculées à partir de la saisie des données géographiques sur une échelle 1/25 à 1/100 000ème. Le niveau de précision peut être considéré comme bon.

### **Le type d'aménagement cyclable :**

Les différents types d'aménagements sont précisément définis dans le glossaire de l'observatoire :

- **Voie verte** : il s'agit selon l'article R110-2 du code de la route récemment adopté d'un itinéraire exclusivement réservé à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Les coûts d'aménagements vont dépendre pour l'essentiel des choix de revêtement qui seront pris, du foncier parfois non négligeable, de la qualité des équipements annexes, mais aussi de l'existence ou non d'ouvrages d'arts (passerelles, pontons, encorbellements...) dont les coûts peuvent être très élevés. Les budgets sont le plus souvent indépendants et identifiables.
- **Piste cyclable** : il s'agit selon le même article d'une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues. Elle peut être mono ou bidirectionnelle. Les coûts de réalisation sont généralement proches des coûts de voies vertes à ceci près qu'une réalisation le long ou à proximité de routes existantes peut présenter des surcoûts importants aux intersections. Les réalisations en milieu urbain ont par ailleurs généralement un coût beaucoup plus élevé. En revanche, ces coûts sont plus difficilement identifiables, inclus dans un budget d'urbanisme ou sur l'ensemble d'une opération de voirie.
- **Bande cyclable** : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies ». La bande cyclable est généralement située sur la partie droite de la chaussée et délimitée par une bande discontinue unidirectionnelle. Dans le cadre de réalisation à neuf, le coût des bandes peut être plus réduit en étant en grande partie intégré au coût de la chaussée mais la structure de chaussée exigée pour une bande peut s'avérer beaucoup plus importante que celle d'une piste cyclable ou d'une voie verte n'ayant pas à supporter de trafic lourd. Un



linéaire important de bandes cyclables échappe au périmètre de l'observatoire. Nous compléterons les données avec les résultats des enquêtes CVC et ADC.

- **L'accotement revêtu** est situé à droite de la bande de rive de la chaussée et assure des fonctions sécuritaires. Elles peuvent être empruntées par les cyclistes mais ne possèdent aucun aménagement de signalisation spécifique pour les cyclistes. D'un point de vue du coût il s'assimile à une bande cyclable.
- **Route ou autre itinéraire partagé** : Il s'agit d'itinéraires empruntant des routes existantes. Les coûts engagés sont à minima l'implantation de signalisation mais le plus souvent aussi d'aménagements de sécurités en intersection, la reprise de revêtements qui peuvent être ponctuellement coûteux.
- **Multiple** : la base de données de l'ON3V recense des segments de longueur suffisante pour ne pas surcharger la saisie ou l'analyse. De fait, si les changements de caractéristiques de type ou de revêtement sont très fréquents, le segment est identifié comme multiple.



### Le type de revêtement


Cette donnée va influencer fortement sur le coût final des itinéraires.

La base de données identifie différents types de revêtements :

- Dur et lisse : il s'agit de bétons bitumineux appelés aussi enrobés, de bétons de ciment, d'asphalte ou d'enrobés « écologiques » ou asphalte.
- Dur et rugueux : cette valeur peut aller d'un bon sol stabilisé traité avec un liant à un enrobé mal entretenu ou réalisé en enduit bi-couche gravillonné. Ce type recouvre des éléments de coûts de mise en œuvre différents, les uns ayant des coûts de mise en œuvre importants mais dégradés, les autres (enduits) ayant des coûts de mise en œuvre plus réduits.
- Meuble : stabilisé moyen à médiocre et autres revêtements meubles, sables, terrain naturel.
- Multiple lorsque la succession de revêtements est trop fréquente.

Le statut règlementaire, la nature de l'itinéraire (principal, variante...), l'inscription à un schéma européen, national, régional, départemental important





peu dans notre cas. Sur un certain nombre d'itinéraires, des indications de budget ont été intégrées et permettront de croiser avec les résultats obtenus par une approche technique descriptive.

Différentes sections d'itinéraires ne sont pas inscrites dans l'observatoire :

- Des **sections de voies vertes isolées** non intégrées à un schéma de grands itinéraires : voie verte de la Haute-Isère, voie vertes de Remiremont... Elles sont en revanche inscrites dans la base de données de l'AF3V.
- Des sections de voies vertes ou véloroutes existantes mais dont les informations n'ont pas été transmises à l'ON3V par certains départements. Elles sont pour la plupart incluses dans la base de données de l'AF3V.
- Les **bandes ou pistes cyclables en milieu urbain** ne sont pas référencées sauf les sections intégrées à un schéma d'itinéraires longue distance. L'enquête CVC-Fubicy permet d'évaluer ce linéaire.
- La plupart des **bandes sur route départementales en rase campagne** ne sont pas référencées, sauf celles intégrées au schéma : l'enquête ADC-ADEUS et les schémas départementaux sur lesquels nous avons pu travailler permettront de compléter l'analyse.

Les résultats de l'ON3V présentent 7 500 km d'itinéraires réalisés à fin 2008 dont plus des deux tiers en site propre, séparé de la circulation automobile et plus de 90% en revêtement dur.

---

### La base de données de l'AF3V

Créée en 1997, l'AF3V est une association sans but lucratif qui regroupe les personnes et organismes œuvrant dans le domaine du développement des véloroutes et voies vertes. Le site internet de l'AF3V destiné au grand public recense 265 voies vertes et véloroutes en novembre 2008, décrit les itinéraires, indique les cartes ou topoguides existants, les sites internet de référence, inclut des photos et témoignages.

La base de données de l'AF3V entièrement réalisée et mise à jour par ses adhérents est la plus ancienne et la plus complète base d'information sur les voies vertes. La base de données compte 1800 km d'itinéraires complémentaires

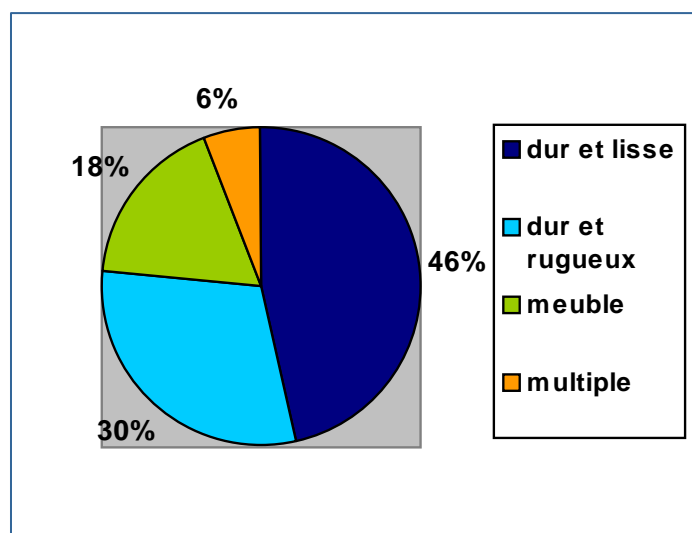
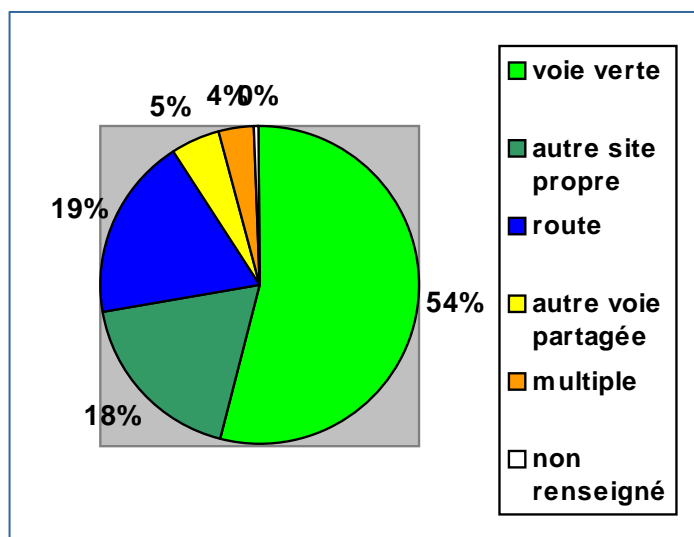


à la base de l'ON3V dont 480 km d'itinéraires sur route, 520 km de voies vertes en enrobé et 645 km de voies vertes en dur stabilisées ou gravillonnées et 160 km stabilisées peu roulantes. La mise en œuvre de l'ON3V a été réalisée en partenariat étroit avec l'AF3V.

Les distances annoncées sont pour la plupart issues de relevés de terrain par les membres de l'AF3V qui ont systématiquement parcouru les itinéraires. Elles peuvent être considérées comme de bonne qualité.

Le mode de description peut légèrement varier. La base de données AF3V décrit les itinéraires par niveau de qualité de roulement : enrobé lisse, enduit gravillonné, sol stabilisé bien roulant, sol stabilisé peu roulant, peu différent du mode de désignation de l'ON3V. En revanche, un certain nombre d'éléments techniques (foncier, statut...) relevant des maîtres d'ouvrages ne sont pas présents.

Au global, le réseau de véloroutes et voies vertes en France recensé dans la base AF3V est composé de 265 itinéraires pour un linéaire total d'environ 8 000 km aménagés auxquels on peut ajouter un peu plus de 1 000 km de linéaire référencé mais très peu aménagé ou non autorisé formellement (canal d'Orléans, canal du Blavet, parties non aménagées du canal du Midi...).



Typologie des segments du réseau d'itinéraires réalisés à fin 2008 – sources synthèse AF3V-ON3V sept 2008



### A retenir :

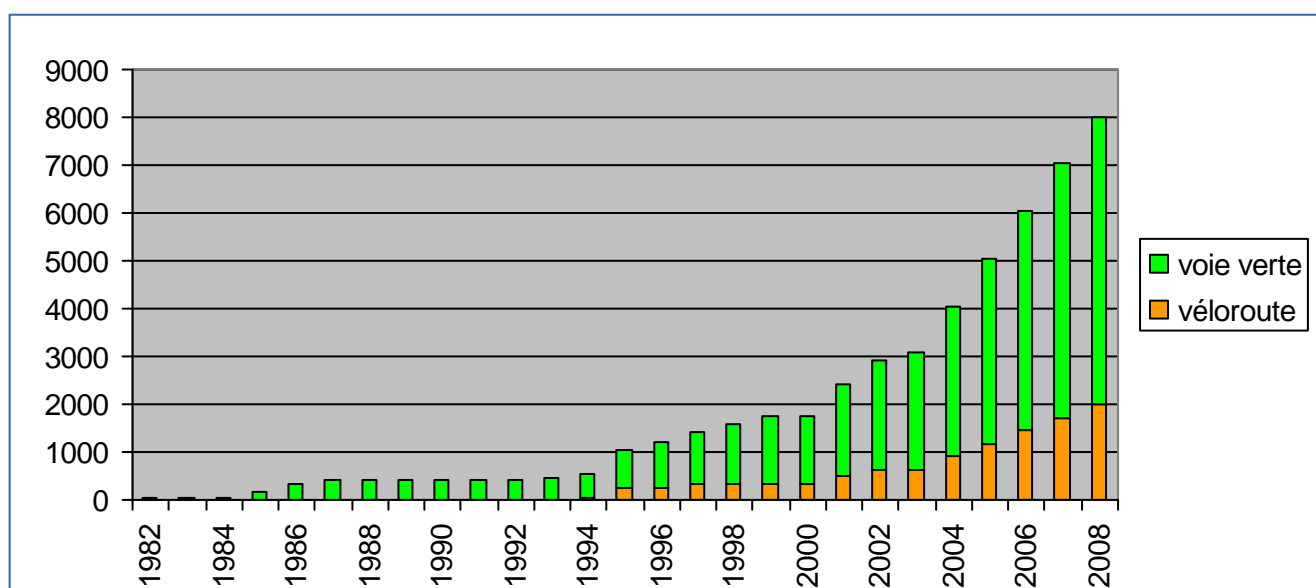
L'observatoire national des VVV recense 7 500 km d'itinéraires auxquels s'ajoutent des aménagements hors réseau, soit **8 000 km de véloroutes et voies vertes en France** dont l'essentiel a été réalisé dans les 10 dernières années.  $\frac{3}{4}$  du linéaire est en site propre séparé de la circulation.



Carte des véloroutes et voies vertes produite par l'AF3V



Les dates de mise en service des aménagements permettent de suivre l'évolution du linéaire de voies vertes en France : Très limitée jusqu'en 2000, la réalisation des aménagements de véloroutes et voies vertes s'est très fortement accélérée ces 6 dernières années.



### Les autres aménagements cyclables hors milieu urbain

Les enquêtes triennales (2000, 2003, 2006) menées par l'ADEUS pour le compte de l'ADC permettent d'observer l'évolution des politiques départementales et des linéaires d'aménagements cyclables. La dernière enquête datant de 2006 porte sur 50 Départements dont 37 adhérents à l'ADC sur les 64 adhérents à cette période. Parmi les non adhérents, on trouve une part importante de départements peu peuplés du centre de la France mais aussi quelques départements important fortement urbanisés (Nord, Seine-et-Marne, Val-de-Marne, Paris). Les données cumulées des 3 enquêtes concernent 82 départements. Parmi les non répondants à l'une des trois séries d'enquêtes, on trouve les départements Corses, l'Ardèche, la Haute-Vienne, les Deux-Sèvres,





l'Oise, la Somme, la Haute-Saône, les Meurthe et Moselle, la Meuse, le Territoire de Belfort et Paris.

Cette enquête permet de recenser différentes informations particulièrement importantes :

- Les linéaires d'aménagements cyclables en différenciant les voies vertes, pistes cyclables, bandes cyclables, accotements, véloroutes, itinéraires jalonnés, zones 30 cyclables. Si la base d'information des véloroutes et voies vertes AF3V et ON3V est plus complète, l'enquête recense la grande majorité des linéaires de bandes, pistes cyclables hors schéma national. La qualité d'information du linéaire déclaré reste cependant sujette à caution, les chiffres étant indiqués très globalement sans vérification possible et sans assurance que des doubles comptages n'ont pas été faits avec le milieu urbain.
- Les budgets engagés par les collectivités dans les aménagements cyclables.
- Les coûts d'entretien du réseau.
- Les ressources humaines internes affectées à la politique cyclable.

Sur les 3 enquêtes, seuls 40 départements sur les 82 ayant répondu à l'enquête ont été en mesure d'indiquer le linéaire de bandes cyclables pour un total de 3 500 km soit 88km en moyenne par département. Parmi les non répondants, on trouve peu de départements fortement équipés en bandes cyclables comme les Bouches du Rhône et un nombre plus important des départements peu équipés comme la Lozère, la Creuse. La moyenne des non répondants peut sans doute être considérée comme proche de la moyenne des répondants.

Les données de distances déclarées sont cependant à prendre avec précaution dans la mesure où l'origine des données peut être variable, dans certains cas issues d'un SIG précis, dans d'autres issues de compilations de données dont le périmètre exact (urbain / non urbain, voies vertes / pistes) ne sont pas toujours très homogènes. L'extrapolation des linéaires à l'ensemble des départements et la comparaison avec les données de l'AF3V permet cependant d'offrir un ordre d'idées des pistes cyclables en milieu interurbain hors schémas nationaux ou régionaux.



	Bandes ou accotements enquêtes 2003 ou 2006	Pistes 2006	Voies vertes 2006	Pistes et VV 2003	Itinéraires balisés
Linéaire annoncé par les répondants	4 867	1 480	1 440	5 000	14 925
Nb départements répondants	43	21	26	45	20
Linéaire moyen par département	113	70	55	111	746
Extrapolation France	10 753	6 695	5 262	10 556	70 894

*Extrapolation du linéaire d'aménagements cyclables en France*

Le linéaire total de **bandes cyclables** et accotements revêtus hors milieu urbain peut être évalué, en fusionnant les fichiers d'enquête 2000, 2003 et 2006, à **10 750 km** pour les départements métropolitains, dont 450 km déjà enregistrés dans le schéma national de véloroutes et voies vertes. Parmi les plus longs linéaires de bandes cyclables ou accotements, on enregistre l'Isère (900 km en 2006), les Bouches-du-Rhône (600 km en 2006), le Gard (300 km en 2006), le Nord et le Vaucluse (260 km en 2003), la Drôme (200 km), les Côtes d'Armor et la Mayenne (150 km en 2006), le Var et le Maine-et-Loire (130km en 2006)

Le linéaire de **pistes cyclables et voies vertes** est regroupé dans l'enquête de 2003 mais séparé dans l'enquête de 2006. Ce linéaire peut être évalué par extrapolation à près de **12 000 km** dont 6 500 km déjà enregistrés dans la base de données AF3V et/ou ON3V, soit 5 500 km de pistes cyclables en plus, pour





l'essentiel constitué de petites sections le long des réseaux départementaux, ne constituant pas de véritables itinéraires. Il s'agit sans doute là de valeurs maximales, le linéaire des départements non répondants étant sans doute plus faible que celui des répondants. L'extrapolation de ce linéaire d'aménagements hors schéma national (bandes sur réseau départemental, sections de pistes) est sans doute le plus faible tant les données précises manquent dans ce domaine.

Le linéaire de **parcours balisés** peut être estimé à 70 000 km, soit un peu plus de 700 km par Département. Le nombre de répondants reste cependant peu élevé (20) et le chiffre sans doute surestimé. Parmi les Département ayant développé le plus long linéaire, on compte la Charente-Maritime (3 000 km balisés en 2006), la Drôme, le Pas-de-Calais (2 000 km en 2006), la Seine-Maritime (1 700 km), la Corrèze, l'Isère et le Rhône (1 100 km en 2006), le Tarn-et-Garonne (1 000 km en 2003). Des Départements ayant un linéaire important d'itinéraires balisés n'ont pas répondu comme la Savoie et la Haute-Savoie (105 circuits pour 5 000 km d'itinéraires à elles deux), le Var (22 circuits et 2 000 km d'itinéraires), la Manche (1 000 km balisés), l'Ain (27 circuits et 1 500 km balisés) ou le Loiret mais de nombreux Départements n'ayant pas ou très peu d'itinéraires sont également concernés. Ce linéaire inclue déjà l'ensemble du linéaire enregistré par l'ON3V et/ou l'AF3V et une partie des bandes ou pistes cyclables mentionnées au dessus. Le linéaire additionnel d'itinéraires balisés peut donc être plus sûrement estimé à un peu moins de **70 000 km**.

**A retenir :**

Aux 8 000 km du linéaire de VVV s'ajoutent plus de 10 000 km de bandes cyclables et 5 500 km de pistes cyclables de sécurité sur le réseau départemental (valeurs sans doute maximales) dont une partie est déjà ancienne. Moins de 70 000 km d'itinéraires en boucle balisés sur route ont par ailleurs été réalisés, dont une partie (7 à 8 000 km) sans doute déjà incluse dans les autres linéaires.





## Les coûts d'aménagements

Les coûts d'aménagements peuvent être appréciés par plusieurs sources.

L'enquête ADC-ADEUS donne quelques indications sur les coûts d'aménagements par type de voie mais varie de façon extrêmement importante d'un contexte à un autre :

- Les voies vertes et pistes cyclables représentent un montant de 40 à 350 € /ml selon le type de revêtement et l'existence d'ouvrages d'arts.
- Le coût moyen des bandes cyclables ou d'accotements revêtus renseigné par 10 départements varie de 20 à 300 € /ml.
- Pour un itinéraire jalonné les 13 départements indiquent des variations de 0.2 à 5 € /ml.

La disparité des situations selon le type de revêtement, la densité d'ouvrages d'arts, la largeur, l'assise ne permet pas de dégager des moyennes opérationnelles.

## Les coûts d'aménagements par type d'aménagements et ouvrages

Une expérience en matière de maîtrise d'œuvre permet de recomposer de façon théorique le coût de profils types de pistes, bandes, véloroutes et voies vertes.

	Coût en € /ml	<i>Tableau de reconstitution de coût au mètre linéaire d'aménagements cyclables (source Altermodal). Ces coûts ne prennent pas en compte les coûts d'entretien rentrant en compte dans le coût final annuel de chacune des solutions</i>
Bandes cyclables sur emprise existante	15	
Bande cyclable à créer sur accotement	265	
Piste bidirectionnelle sur accotement	135	
Voie verte en stabilisé simple sur ancienne voie ferrée	46	
Voie verte en enduit bi-couche	85	
Voie verte en enrobé sur terrain naturel	145	
Voie verte en béton	180	
Passerelle de 3m de large, portée 15m	2500	
Passage inférieur de 3m de large	4500	

(voir plus loin pour les coûts d'entretien).



Ces quelques éléments montrent bien la difficulté de recomposer des prix unitaires simples tant les variations de revêtement et la présence d'ouvrages d'arts peut impacter le prix moyen.

### Les coûts d'opérations

Le travail d'identification de ratios par opération permet d'approcher plus efficacement les prix moyens. Une extraction à partir des données de l'observatoire serait à conduire mais n'a pas encore été réalisée.

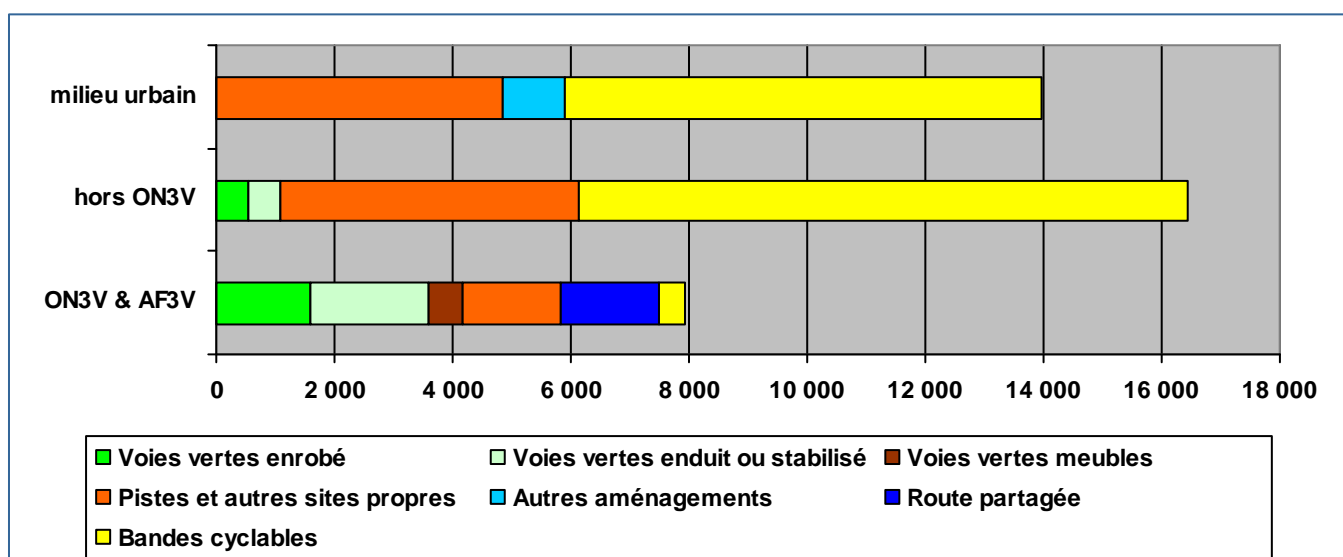
### Recomposition des dépenses annuelles par type de voies

Les données recueillies à partir des différentes sources (Observatoire ON3V 2008, base de données AF3V 2008, enquête ADC-ADEUS 2003-2006) permettent de recomposer les linéaires d'aménagements cyclables en France par type d'aménagement selon le tableau suivant :

	ON3V	AF3V+	hors ON3V	Total	Total 97/07	PU /m	Total en M€	Invest annuel
Voies vertes enrobé	1 080	521	538	2 139	2 019	170	343	34
Voies vertes enduit ou stabilisé	1 340	645	538	2 523	2 323	80	186	19
Voies vertes meubles	437	163		600	400	30	12	1
Autres sites propres pistes	1 650		5 045	6 695	2 695	150	404	40
Route partagée	1 187	481		1 668	1 568	20	31	3
Bandes cyclables	437		10 316	10 753	3 584	120	430	43
Itinéraires balisés autres				62 953	50 362	2	101	10
Ensemble	6 170	1 810	16 436	87 330	62 951		1 507	151



A noter qu'une partie des linéaires de pistes et bandes cyclables hors réseau ON3V (50 % environ) est créée dans le cadre de projets routiers et ne rentre pas toujours dans des budgets vélos spécifiquement identifiés. Les valeurs de linéaire hors ON3V calculées à partir d'extrapolations sur un nombre limité de départements nous paraissent très élevées. La réalité est à notre sens plus faible. Une enquête plus approfondie dans le cadre du recensement tri-annuel de l'ADC-ADEVU pointant mieux les doubles-comptes avec l'ON3V serait à conduire. Le linéaire balisé de près de 63 000 est calculé sur la base des 70 000 km de circuits (sans doute une valeur un peu surestimée, voir plus haut) en supprimant les doubles comptes probables avec le schéma ON3V, les boucles empruntant le plus souvent ces linéaires.



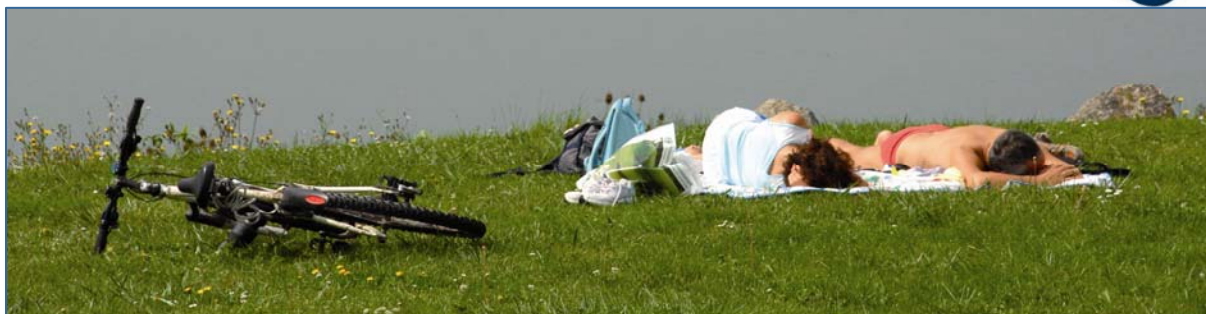
Répartition du linéaire d'aménagements cyclables par type de réseau en km

**A retenir :**

En recomposant le coût du linéaire d'aménagements cyclables hors milieu urbain dans les dix dernières années, le budget annuel d'investissement des collectivités dans les aménagements cyclables peut être évalué à **150 M€**







### Les coûts d'entretien au km

Les coûts d'entretien peuvent être approchés par ratios. Ils comprennent des coûts d'entretien courant (balayage, fauchage des abords, entretien du petit mobilier) mais aussi une provision d'entretien lourd pour par exemple une reprise des enrobés.

Le tableau suivant donne quelques ratios de coûts d'entretien dans une situation idéale. Dans les faits les coûts peuvent varier de façon importante :

	Courant au m <sup>2</sup>	Lourd au m <sup>2</sup>	TOTAL au m <sup>2</sup>	Total au ml
Sablé avec contraintes fortes (crues, engins agricoles)	0,96	3,83	4,79	14,38
Sablé sans contraintes	0,47	1,92	2,39	7,17
Stabilisé renforcé sans contraintes	0,34	2,85	3,19	9,57
Bicouche	0,23	1,31	1,54	4,62
Route revêtue (enrobé ou enduit)	0,20	1,27	1,47	4,42

Sur une approche théorique de l'entretien, le montant global annuel de l'entretien courant pourrait être le suivant :





	Total km	Coût U /ml	Coût en M € /an
Voies vertes enrobé	2 139	4,42	9
Voies vertes enduit ou stabilisé +	2 523	7,17	18
Voies vertes meubles	600	2,00	1
Autres sites propres pistes	6 695	4,42	30
Route partagée	1 668	4,62	8
Bandes cyclables	10 753	2,50	27
Itinéraires balisés autres	62 953	0,20	13
Ensemble	87 330		106

Le coût global d'entretien courant et d'entretien lourd du réseau pourrait être estimé à **106 M€** annuel. La réalité des coûts est sans doute plus faible, même si la différenciation entretien courant / entretien lourd n'est pas évident à recomposer.

L'enquête ADC-ADEUS 2003 indique que 50 % des Départements assurent la maintenance des aménagements, les communes pour 28 % et les services de l'Etat à 10 %, les autres pouvant être assurés par des intercommunalités, des EPCI ou d'autres organismes (VNF, CNR, ONF...). Peu de réponses ont été enregistrées sur les coûts moyens d'entretien courant. Un chiffre moyen de 1 €/ml est avancé sans que l'on puisse déterminer avec précision la part d'entretien lourd intégré à ce chiffre.

Si l'on met en rapport le coût d'entretien (106 M€) avec le coût d'investissement initial du réseau de 3 Md€, l'entretien annuel représenterait 3.5 % du coût d'investissement. Une partie important de ces budgets est déjà intégrée dans les budgets d'entretien routier des collectivités.



### A retenir :

Les coûts d'entretien courant et lourd du linéaire d'aménagements cyclables s'établissent théoriquement à environ **106 M€**. La réalité est sans doute beaucoup plus faible.

## Effectifs et coûts de fonctionnement des services vélo

En 2003 et 2006, 34 départements sur 70 répondants à l'une des deux enquêtes, soit près de la moitié ont une structure technique spécifique pour la politique cyclable avec un effectif moyen de 1.8 personnes / département. Dans certains départements, les fonctions cyclables sont réparties dans les services comme dans le Bas-Rhin. A titre indicatif, les rencontres annuelles des Départements Cyclables rassemblent chaque année autour de 200 personnes, ce qui représente sans doute le nombre de personnes travaillant dans les Départements sur la pratique du vélo.

Les coûts de fonctionnement ont été relevés à l'occasion de l'enquête ADC-ADEUS. Seules 15 réponses sont exploitables dans les enquêtes 2000 et 2003 et 22 en 2006. Sur les 3 enquêtes, seuls 27 départements sur les 82 ont répondu au moins une fois.

Les différences enregistrées sont importantes. La Charente-Maritime, le Bas-Rhin et le Haut-Rhin, le Rhône, la Saône-et-Loire, le Var, le Val-de-Marne, la Seine-St-Denis affichent des budgets supérieurs à 250 k€/an, la Vendée, la Gironde, les Bouches-du-Rhône, la Seine-St-Denis ont quant à eux des budgets supérieurs à 125 k€/an mais la plupart des Départements interrogés ne sont pas en mesure de répondre. Dans d'autres départements n'ayant pas de service affecté spécifiquement à la politique cyclable, les montants sont inférieurs à 25 k€ comme en Corrèze, Loir-et-Cher, Pyrénées-Orientales, Puy-de-Dôme.

Sur les répondants, la moyenne se situe autour de 170 k€ mais avec une forte dispersion et un taux de réponse des Départements les plus importants sans doute plus élevé. Le budget de fonctionnement moyen ramené aux effectifs se situe autour de 94 k€/poste.

Sur la base de 1.8 poste par département ou de 170 k€, on peut estimer l'ensemble des coûts de fonctionnement interne (personnel, charges afférentes,

communication, promotion, événements) des Départements pour la politique cyclable à **16 M€**, soit à peu près 10 % des coûts d'investissement.

**A retenir :**

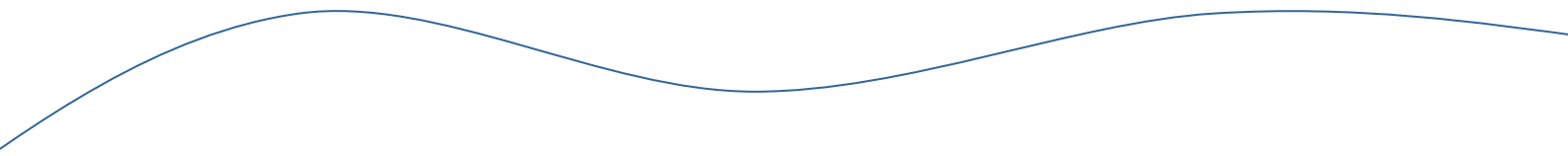

Un Département sur deux a une personne ou une équipe spécifique pour le vélo. Le budget de fonctionnement des services vélo est d'un peu moins de 10 % du budget d'investissement soit **16 M€** par an.

**Le budget global par Département et Région**

Les dépenses réalisées en matière d'aménagements cyclables non urbains peuvent également être approchés par le biais des budgets départementaux déclarés dans l'enquête ADC-ADEUS. Le budget des Départements inclue généralement les financements Etat et Région, les Conseils généraux étant les principaux maîtres d'ouvrages de réalisation des aménagements. Les non répondants ont ensuite été classés par tranches de budget, soit par connaissance directe de ces budgets, soit par estimation, compte tenu du degré d'avancement de leur politique cyclable. Il s'agit sans doute pour ces derniers d'une valeur maximale.

tranches de budget annuel	Répondants ADEUS et montants connus	Montant moyen en M€ 2006	Estimations non répondants	Total estimé France en MF
<0,5	7 01 09 16 22 41 43 63	0.40	35	16.8
0,5<1	9 26 83 84 31 29 53 47 57 95	0.75	8 07 21 43 88 72 05 28 89	12.8
1<2	13 30 33 37 38 27 14 59 17 71 39 15 66 94	1.70	6 18 22 45 49 56 64	32.3
>2	8 13 25 30 34 67 69 73 85	2.93	10 44 59 68 74 75 77 78 91 92 93	52.7
	37	1.49	59	<b>114.6</b>

*Budget d'investissement estimé des Départements dans les aménagements cyclables – sources ADC-ADEUS 2006 et Altermodal 2008*



Le **budget total d'investissement annuel des Départements peut être estimé à 115 M€**. Ces investissements sont cependant très inégalement répartis dans la mesure où 20 % des Départements assurent 50 % des investissements. Le budget moyen s'établit à un peu moins de 1.2 M€ par Département.

Ces budgets peuvent cependant varier de façon très importante d'une année sur l'autre : les Départements du Doubs et de la Savoie se sont engagés dans des investissements importants ces dernières années. A l'inverse, le Département de l'Ain a engagé en 2007 et 2008 des investissements importants le long du Rhône.

31 Départements sur 74 répondants, soit 40% avaient en 2003 ou 2006 une programmation pluri-annuelle d'investissement dans la politique cyclable.

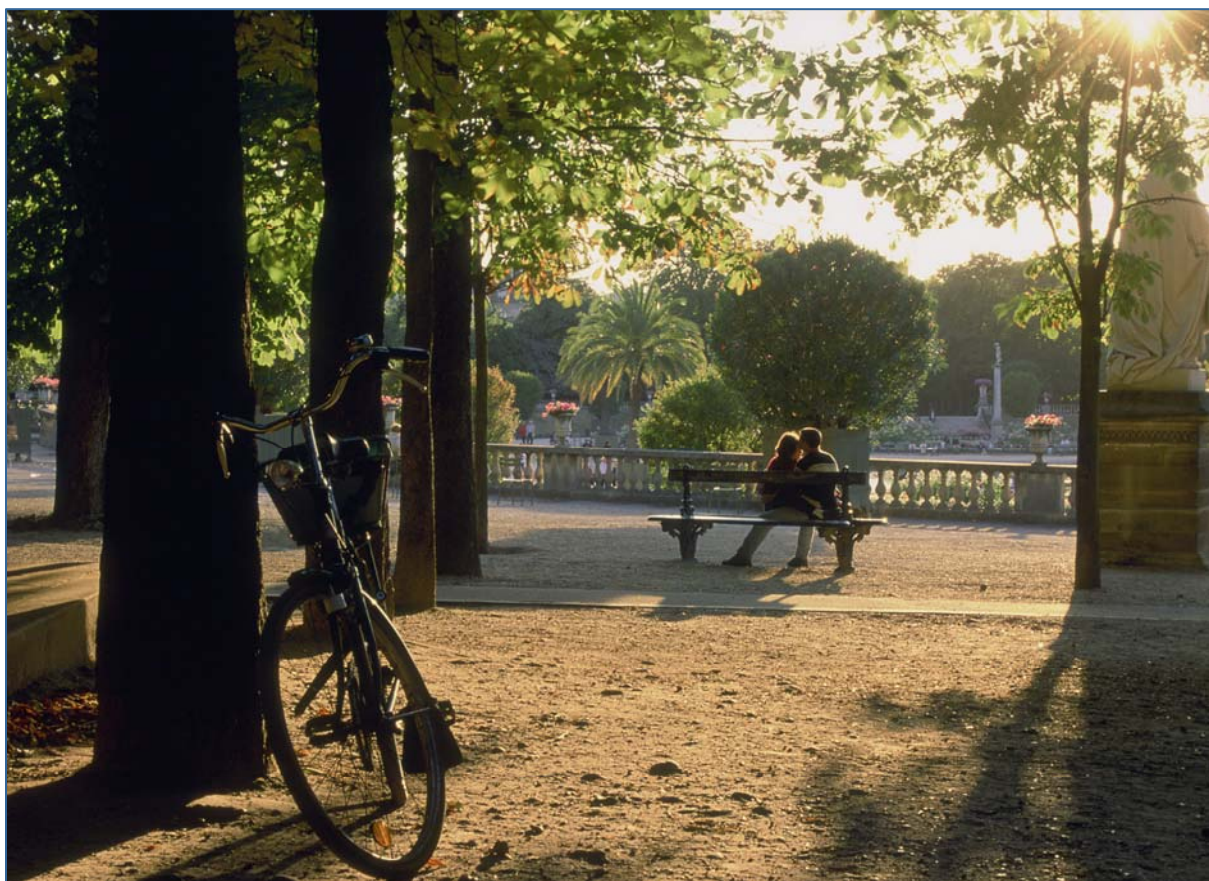
Sur les 115 M€, une partie est reversée aux communes ou structures intercommunales et une partie est reçue d'autres financeurs (Régions, Etat, Europe) pour les opérations en maîtrise d'ouvrage départementale.

Compte tenu des variations importantes de population, de taille ou de budget d'un Département à un autre, quelques ratios d'investissements peuvent être dégagés dans des Départements fortement engagés dans des politiques cyclables :

Département	Budg et vélo /an (M€) 2006	Pop (milli on) INSE E 1999	Surfa ce (Km <sup>2</sup> )	Km de RD	Budg et total CG (M€)	<i>Budg et vélo / pop (€/ha b)</i>	<i>Budg et vélo / surfa ce (€/K m<sup>2</sup>)</i>	<i>Budg et vélo / Km RD</i>	<i>Budg et vélo / budg et total CG</i>
Doubs	4,50 €	0,512	5934	3556	534 €	8,79 €	758 €	1 265 €	0,84%
Rhône	3,96 €	1,578	3249	3155	978 €	2,51 €	1 219 €	1 255 €	0,40%
Savoie	3,40 €	0,373	6028	2800	324 €	9,12 €	564 €	1 214 €	1,05%
Bas-Rhin	3,20 €	1,026	4755	3400	569 €	3,12 €	673 €	941 €	0,56%
Bouches-du- Rhône	3,05 €	1,835	5255	2700	1 092 €	1,66 €	580 €	1 130 €	0,28%
Haut-Rhin	3,00 €	0,708	3525	2540	763 €	4,24 €	851 €	1 181 €	0,39%
Hérault	2,59 €	0,896	6224	4728	686 €	2,89 €	416 €	548 €	0,38%
Gard	2,50 €	0,623	5853	4387	800 €	4,01 €	427 €	570 €	0,31%
Vendée	2,12 €	0,511	5985	4520	537 €	4,15 €	354 €	469 €	0,40%
Gironde	1,90 €	1,319	10725	6000	817 €	1,44 €	177 €	317 €	0,23%
Isère	1,50 €	1,172	7431	4650	1 000 €	1,28 €	202 €	323 €	0,15%
Finistère	0,90 €	0,860	6730	3368	487 €	1,05 €	134 €	267 €	0,18%
<i>moyennes</i>	<i>2,72</i> €	<i>0,951</i>	<i>5 975</i>	<i>3 817</i>	<i>716</i> €	<b><i>2,86</i></b> €	<i>455 €</i>	<i>712 €</i>	<b><i>0,38</i></b> %

*Ratios d'investissement de Départements dans les aménagements cyclables – sources  
ADC-ADEUS 2006 et Altermodal 2008*





Le budget moyen de la vingtaine de Départements les plus engagés dans les investissements cyclables se situe à un peu moins de **3 € par an et par habitant** ou 0.4 % du budget départemental.

**A retenir :**

Les Départements engagent chaque année autour de **115 M€** dans le vélo en maîtrise d'ouvrage (un peu plus de 100 M€ dont une partie financé par d'autres financeurs) ou en financement d'autres maîtres d'ouvrages. Les Départements phares en matière de politiques cyclables investissent autour de **3 € par an et par habitant**, la moyenne s'établissant à un maximum de 1.2 €



Le budget vélo des Régions a également été approché dans le cadre de l'enquête ADC-ADEUS. Une bonne connaissance des politiques cyclables régionales permet d'apprécier l'investissement des non répondants.




	Réel 2006	Estimé	Total	pop en M hab	budget vélo /an
Alsace		2,00	2,00	1,81	<b>1,11</b>
Aquitaine		3,00	3,00	3,08	0,97
Auvergne		0,50	0,50	1,33	0,38
Basse Normandie	0,14		0,14	1,45	0,10
Bourgogne		2,00	2,00	1,62	<b>1,23</b>
Bretagne	4,00		4,00	3,06	<b>1,31</b>
Centre	3,50		3,50	2,50	<b>1,40</b>
Champagne Ardennes	0,50		0,50	1,34	0,37
Corse		0,00	0,00	0,28	0,00
Franche-Comté	0,80		0,80	1,14	0,70
Haute- Normandie	0,40		0,40	1,81	0,22
Ile de France	14,00		14,00	11,40	<b>1,23</b>
Languedoc- Roussillon	1,60		1,60	2,50	0,64
Limousin		0,20	0,20	0,72	0,28
Lorraine	1,50		1,50	2,33	0,64
Midi-Pyrénées		2,00	2,00	2,73	0,73
Nord Pas de Calais		3,00	3,00	4,03	0,74
PACA		0,50	0,50	3,40	0,15
Pays de la Loire	3,50		3,50	1,88	<b>1,86</b>
Picardie	1,00		1,00	1,71	0,59
Poitou- Charentes		0,20	0,20	4,75	0,04
Rhône-Alpes	6,00		6,00	5,96	<b>1,01</b>
<b>TOTAL</b>	<b>36,94</b>	<b>13,40</b>	<b>50,34</b>	<b>60,83</b>	<b>0,83</b>

*Investissement estimé  
des Régions dans les  
aménagement cyclables  
– sources ADC-ADEUS  
2006 et schémas  
régionaux Altermodal*







Le budget vélo des Régions peut être estimé à 50 M€ soit un peu plus de 0.8 € **par an et par habitant**. Les Régions n'étant pas directement maîtres d'ouvrages, une partie de ces budgets d'investissement sont réinjectés au niveau des budgets d'investissements des Départements ou des Structures Intercommunales, ce qui est nettement plus complexe à identifier. La plupart des Régions prennent en charge le développement touristique, le financement du stationnement des vélos en gare, certaines études générales. On peut estimer que 75 % environ des dépenses engagées, soit **37 M€** sont reversés aux partenaires Départements et Intercommunalités pour des investissements sous leur maîtrise d'ouvrage. 34 Départements sur les 74 répondants des enquêtes 2003/2006, soit 46 % ont reçu des financements Régionaux pour la réalisation des aménagements.

**A retenir :**

Les Régions investissent autour de **50 M€** dans les politiques cyclables soit près d'1 € /an et par habitant.

L'Etat et la Communauté Européenne représentent des montants faibles avec moins de 5 M€ ensemble par an.

L'Etat a par ailleurs engagé dans le cadre des Contrats de Plan Etat Région 18 M€ sur 7 ans, soit une moyenne de **2.7 M€ par an** de 1999 à 2006 dans les aménagements cyclables (source MN3V). Ces financements ont été cependant été sans doute plus concentrés sur les dernières années du CPER. 17 Départements ont bénéficié de financements d'Etat dans la cadre des CPER ou d'autres financements. D'autres maîtres d'ouvrages ont bénéficié de financements complémentaires de VNF, ONF, pôles d'excellence rurale difficiles à identifier.

Dans l'enquête ADC-ADEUS de 2003 et 2006, 10 Départements sur 74, soit 14 % ont bénéficié de **financements Européens** pour la réalisation des aménagements (dont le Doubs, Jura, Saône-et-Loire, Côte d'Or, Territoire de Belfort et Haut-Rhin dans le cadre du programme EuroVelo 6 représentant 60 % des répondants). Le projet EuroVelo 6 a bénéficié de 5 M€ de financements européens sur la réalisation des infrastructures de 2005 à 2007. D'autres

aménagement ont bénéficié de financements Leader+ mais les financements européens ne portent plus sur les investissements.

Le montant total des financements européens peut être estimé à **2 M€ par an** pour ces 5 dernières années.

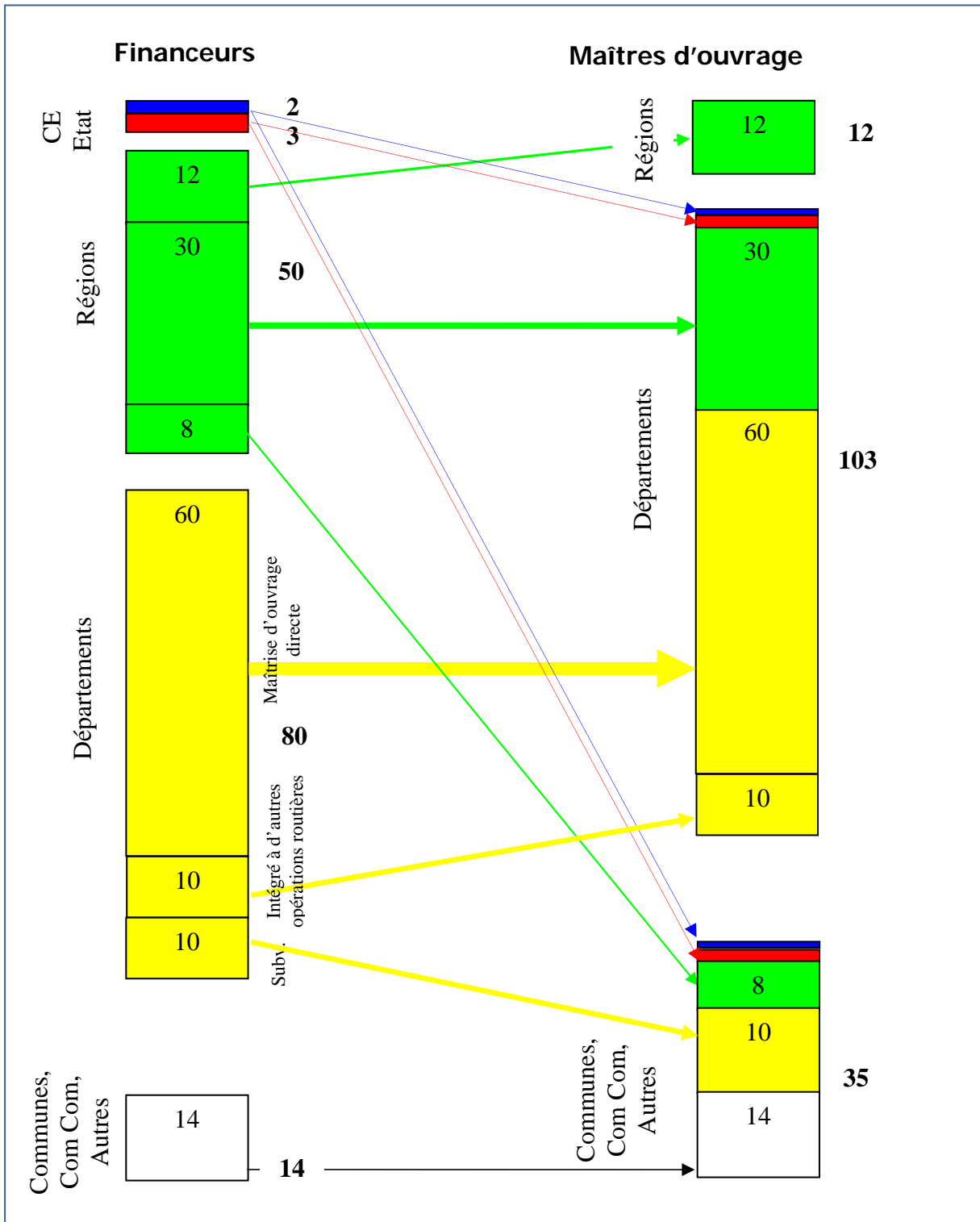


34 ont engagé des partenariats financiers avec les communes ou structures intercommunales pour la réalisation d'aménagements cyclables mais l'estimation des dépenses réalisées est très difficile à établir. Sur un certain nombre d'opérations réalisées, les financements directs des structures intercommunales ne dépassent pas 20%, le reste étant assuré par les Départements, les Régions, éventuellement avec des compléments européens. La règle la plus couramment appliquée par les Départements est celle d'un financement à hauteur de 30%, dans d'autres le taux est modulable de 10 à 50 % selon le type d'actions.

Sur les 8 700 km du réseau de VVV réalisés ou en cours, l'Observatoire National des VVV indique 6 820 km réalisés sous maîtrise d'ouvrage départementale (80 %), 1 110 sous maîtrise d'ouvrage inter-communale, 250 km communale et 620 km autres. Les aménagements réalisés hors réseau national ou régional des VVV, sur des petites sections de sécurisations de voirie, sont probablement beaucoup plus fréquemment sous maîtrise départementale. En revanche, le choix des intercommunalités est fréquent dans le cas de réseaux de Pays (Pays des Châteaux, Ile de Ré...). Un **taux de 20 % de maîtrise d'ouvrage non départementale** sur l'ensemble des aménagements non urbains peut donc être retenu.

Avec un investissement annuel moyen de 110 M€ de la part des Départements, les investissements sous maîtrise d'ouvrage autres des communes, structures intercommunales ou établissements publics peuvent être estimés à **30 M€**, dont 50 % environ financés par les Départements, 30 % par les Régions, l'Etat ou l'Europe et 20% environ en propre, soit **6 M€**.

La recombinaison des financements des aménagements cyclables peuvent s'établir globalement selon le schéma suivant :



Représentation schématique des flux financiers annuels dans les aménagements cyclables non urbains en France – sources enquête ADC-ADEUS 2003-2006 et Altermodal 2008



Au final, les investissements en aménagements cyclables non urbains en France peuvent être évalués à un maximum de **150 M€ par an**, soit un peu plus de **2,5 € /an et par habitant**.

**A retenir :**

Le montant total des dépenses d'investissements réalisés par l'ensemble des partenaires hors milieu urbain se monte à un maximum de 150 M€ par an environ, ce qui correspond bien à l'estimation réalisée par les coûts unitaires du linéaire d'aménagements.




**Conclusions et perspectives sur les véloroutes et voies vertes :**

**5 € /an /habitant, un réseau de 15.000 km, 80% des Français concernés**

Depuis 10 ans, les collectivités locales, principalement les Départements et les Régions investissent un maximum de 150 M€ par an soit 2.40 € par an et par habitant. Elles ont réalisé un réseau de plus de 8 000 km. 15 000 km sont actuellement programmés ou prévus. Avec **5 € par an et par habitant** (dont 1.30 € pour les Départements, 0.80 € pour les Régions et une participation de l'Etat à même hauteur que les collectivités soit 2.40 €), l'ensemble du schéma national et régional pourrait être achevé en 10 ans. La réalisation du schéma mettrait 80 % de la population française à moins de 5 km d'une véloroute voie verte.

La **participation de l'Etat à hauteur de 35 à 50 %** soit 100 à 150 M€ par an peut avoir un effet très incitatif. Il demande néanmoins aux collectivités d'anticiper les projets de façon à effectivement consommer les crédits. La





participation de l'Etat pourrait être concentrée sur des sections difficiles à fort enjeu, coupures à franchir, sorties de ville... Lors des négociations des derniers CPER, peu de collectivités sont malheureusement montées au créneau pour soutenir la participation de l'Etat dans le domaine des véloroutes et voies vertes.

**300 chefs de projet infrastructures cyclables nécessaires.** Un budget interne de 10 % des infrastructures seront indispensable pour préparer et suivre des projets qui vont devoir s'accélérer. Pour cela, l'embauche de 300 chargés de projets dans les collectivités (3 par Départements) serait nécessaire pour faire face aux investissements.

### 3.3.3 Les aménagements réalisés dans le domaine du VTT

Des investissements sont également réalisés par les collectivités dans le domaine du VTT au travers de centres labellisés ou plus récemment de stations VTT, principalement en zones de montagne. Plusieurs sources d'informations sont mobilisables :

- Les sites labellisés par les deux fédérations FFC et FFCT sont répertoriés et suivis annuellement.
- Les grands itinéraires VTT font partie d'une nouvelle forme de labellisation de la FFC et font l'objet de l'édition de topoguides.
- Les « bike-parks » ont été recensés et suivis par le MCF (Moniteurs de Cyclisme Français) à l'occasion de plusieurs études tout à fait intéressantes.
- La plupart des PDIPR (Plan Départementaux d'Itinéraires de Promenade et de Randonnée) recensent spécifiquement les itinéraires VTT.

#### Les sites labellisés

200 sites VTT sont labellisés par la FFC ou la FFCT. Ces sites répondent à un cahier des charges précis comprenant un certain nombre d'itinéraires classés en 4 niveaux à l'instar du ski de piste (vert, bleu, rouge et noir) et de services. Ils proposent des itinéraires variés s'adressant

La plupart des ces sites sont localisés en zone de montagne : Alpes, Massif-Central, Pyrénées, Jura et Vosges ainsi qu'en Bretagne et Normandie.



### Les sites VTT FFC

Ils sont soit regroupés sur un même centre, le long d'un grand itinéraire ou dispersés sur un territoire. Ils doivent comprendre :

- Une permanence téléphonique.
- 100 km de sentiers balisés et entretenus.
- Une classification des circuits en 4 niveaux de difficulté.
- Un point d'accueil.
- Un panoramique des circuits.
- Une carte d'itinéraires ou un topoguide.
- Un point de lavage pour les VTT.
- Une trousse de premier dépannage pour les petites réparations.



Les 148 sites labellisés FFC cumulent 52 000 km d'itinéraires balisés.

L'adhésion au label FFC a un coût de 1 900€ /an comprenant l'enregistrement sur le site internet, 500 balises et une assistance au montage.

### Les sites cycloports de la FFC

Sur le même principe, le nouveau label "centre cycloport" présente des circuits routiers pour s'entraîner. Il comprend :

- 8 circuits minimum classés selon leur difficulté.
- Un point de départ ouvert toute l'année, le mercredi et le samedi toute la journée et le dimanche matin.
- Un panoramique des circuits disposé au point de départ.
- Une carte des itinéraires ou une fiche descriptive par circuit.

### Les sites VTT de la FFCT

Structure permanente à caractère privé ou public, une base d'activité VTT de randonnée FFCT est un lieu d'accueil où tous les amateurs de VTT peuvent trouver les meilleures conditions de pratique sur des circuits adaptés à tous les niveaux : débutants ou confirmés, familles ou individuels, enfants, classes vertes...

- Un réseau d'itinéraires de difficultés et de longueurs variables, entièrement balisés, adaptés à la pratique de la randonnée VTT et développant au moins 100 kilomètres.
- Une carte ou un rando-guide retraçant ces itinéraires.



- La location de VTT.
- Un atelier de réparation.
- Une station de lavage adaptée.
- Le prêt de casques homologués.
- Un local avec téléphone.
- Des sanitaires.
- Une salle de réunion.
- Un point d'hébergement.
- Un point de restauration.
- Un intérêt touristique intéressant.
- La base d'activité VTT de randonnée doit s'assurer un encadrement qualifié, au regard des lois et dispositions réglementaires en vigueur.
- Un contrat d'assurance couvrant tous les participants doit être souscrit et l'ensemble des activités de la Base doit être couvert en responsabilité civile et recours.
- Les sentiers, le balisage et le parc de VTT doivent être entretenus très régulièrement.
- L'animation.
- La Base doit co-organiser avec un Club, le Comité départemental ou la Ligue, une randonnée ouverte à tous, chaque année.
- Une préférence tarifaire significative laissée au libre choix de la Base doit être consentie aux adhérents de la FFCT, sur présentation de leur licence.
- La Base doit diffuser les documents de promotion fournis par la FFCT et sensibilise les pratiquants au respect de la Charte du vététiste.



La FFCT compte 52 sites labellisés. La part des sites FFCT est plus importante dans le grand ouest et dans le Massif Central.

L'essentiel des sites FFC ou FFCT sont financés par les collectivités locales avec souvent une participation des clubs sportifs dans le repérage des circuits et un appui des Offices de Tourisme dans la création et la publication de cartes ou topoguides. Les coûts de création d'un site comprenant l'identification et le balisage d'environ 120 km, la création d'outils de communication tournent autour de 15 k€.



L'entretien est réalisé ensuite soit en régie par les services communaux, soit par convention avec l'ONF ou des clubs. L'entretien représente environ 15 jours de travail par an, soit un coût de 5 à 6 k€ environ.

Le marché global sur 200 sites peut s'établir aux environs de 3 M€ de création, soit peut être **0,5 M€ par an** et à peu près **1 M€ par an** d'entretien.

### Les stations de ski et les Bike Park

Une trentaine de stations de ski ont ouvert leurs remontées mécaniques à la pratique du VTT et ont développé des sites VTT labellisés, des parcours de descente et plus récemment des Bike Park. L'objectif est de proposer des circuits parfaitement sécurisés répondant à toutes les formes nouvelles de vélo tout terrain, comprenant des parcours de descente, des itinéraires « famille » plus accessibles, des pistes de randonnée ludiques, des parcs adaptés aux nouvelles pratiques de free style, trial, four cross...

Les investissements réalisés par ces stations ont été nettement plus importants. Ils comprennent généralement

- La définition d'une stratégie marketing pour la station en fonction des profils de clientèle.
- La conception d'un ensemble de pistes et itinéraires adaptés aux différentes pratiques.
- La préparation et la signature de conventions avec les propriétaires fonciers.
- L'aménagement de pistes de descentes, de parcours ludiques sécurisés, de parcours pour handicapés, l'aménagement de virages, d'ouvrages anti-érosion, de passerelles et pontons bois, de systèmes de sécurisation et de séparation des flux dans certains secteurs, la signalisation...
- Une station de lavage, l'appui à des loueurs.
- Des équipements spécifiques pour adapter les remontées mécaniques aux vélos.
- La réalisation d'outils de promotion : flyers, pages de site internet, accueil de presse...







Le coût global moyen d'investissement dans un Bike Park tourne autour de 50 à 100 k€.

Les coûts de gestion sont également à prendre en compte :

- Entretien des pistes et de la signalisation.
- Entretien des aménagements, ponceaux, ouvrages, passerelles...
- Coûts de communication.

Ils représentent autour de 30 % des coûts d'investissements soit environ 25 à 30 k€ par an.

A ces coûts peuvent s'ajouter l'embauche d'un animateur permanent, souvent pris en charge par l'office de tourisme, chargé de la coordination du projet, l'animation du site, l'organisation de la promotion et d'événements.

Une trentaine de Bike Parks existent aujourd'hui en France dont une moitié ayant réalisé des investissements suffisants et une quinzaine de petits sites d'un niveau de qualité encore modeste. En matière d'investissement et de fonctionnement, le coût de maintenance et d'investissement du site VTT et du bike-park des Deux-Alpes est d'environ 110 k€/an pour 360 km de sentiers balisés auquel s'ajoute un responsable de l'animation et de la coordination de la politique VTT de la station au sein de l'Office de Tourisme. Le marché global sur les 3 à 5 dernières années peut se monter autour de 2,2 M€, soit un investissement annuel modeste de **0,5 M€ par an**, auquel s'ajoute un marché d'entretien estimé à **0,7 M€** par an.

Le MCF a réalisé sur l'ensemble de ces pratiques un excellent document<sup>23</sup> destiné aux collectivités locales, détaillant les aspects marketing, techniques, règlementaires, économiques et montrant très concrètement à la fois l'intérêt de cette approche et les différentes phases de mise en œuvre d'un programme. Cette nouvelle approche ouverte sur un très large public permet de mieux rentabiliser des équipements de remontées mécaniques sous utilisés en période estivale.

---

<sup>23</sup> Comment développer une offre ludique VTT, guide méthodologique, MCF (2008).

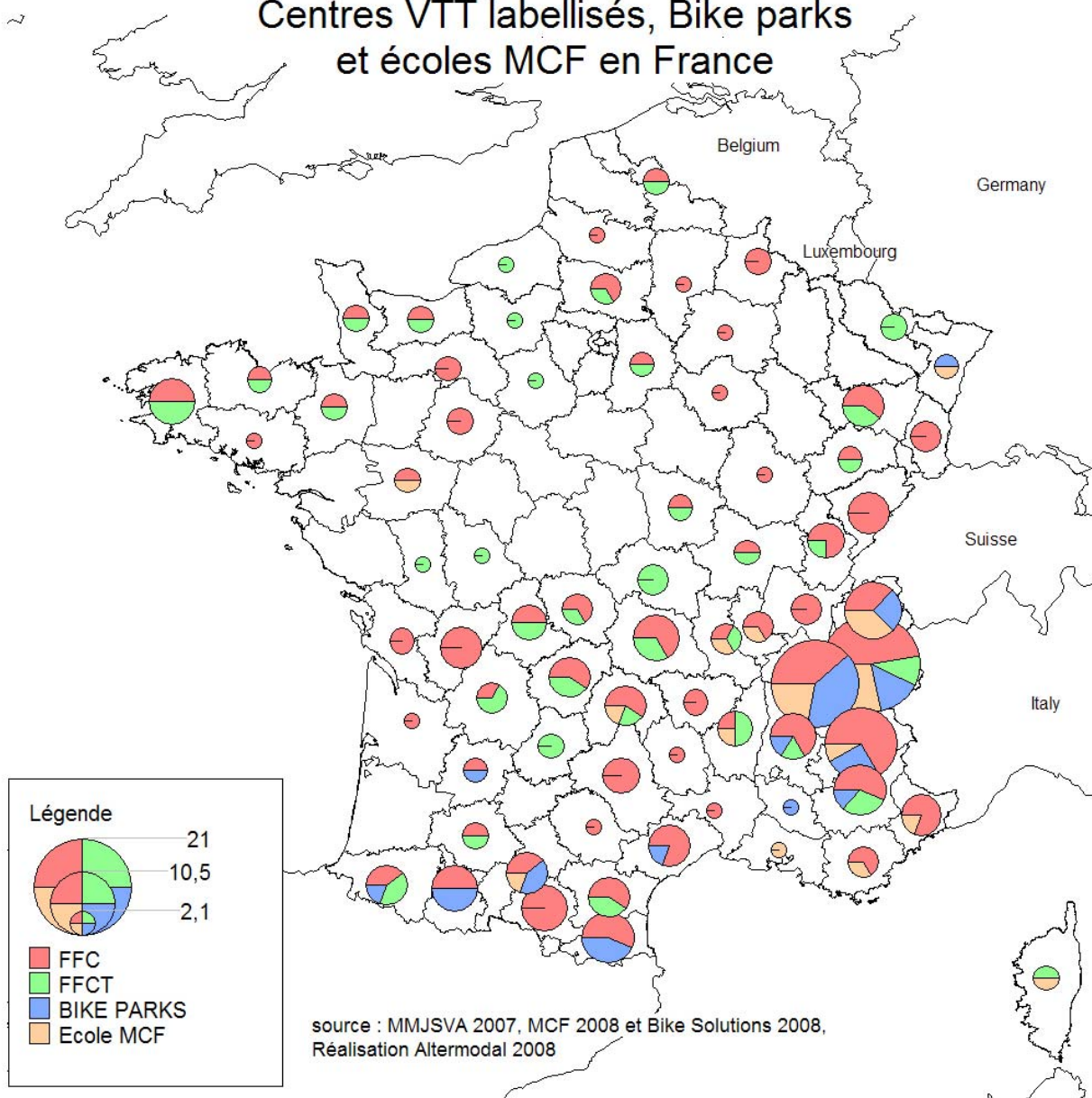


Parmi les principaux bike-parks, on peut citer : Les 2 Alpes (38), les 7 Laux (38), les Orres (05), Courchevel (73), Chatel (74) Tignes (73), les Gets (74), lac Blanc Alsace (67), Val Thorens (73), 7 Laux (38), les Angles (66), l'Alpes d'Huez (38), Praloup (04), Robion (84), St Lary (65), Montgenèvre (05), Lagamas (34), Luchon-Superbagnères (65), Artouste (64), Fenouillet (31), Laplume (47), Orcières (05), Cauterets (65), Piau-Engaly (65), La Quillane (66), Font Romeu (66), Mornans (26)

La Région Rhône-Alpes concentre à elle seule 31 sites VTT FFC sur 148 et 11.000 km de sentiers balisés.



## Centres VTT labellisés, Bike parks et écoles MCF en France



Les sites labellisés FFC et FCCT de même que l'offre de Bike Parks et d'écoles MCF sont très concentrés sur le Massif Alpin, particulièrement en Savoie et Isère et dans une moindre mesure dans les autres massifs.

Le niveau de fréquentation des sites et leur impact économique est difficile à compiler. Le montant des ventes de forfait est connu localement et plupart des sites proposent des forfaits journée entre 15 et 20 € et des abonnements de 100 € par semaine. La fréquentation annuelle du domaine VTT des Deux-Alpes est de 160 000 en 2006, 96 000 à Morzine. Dans la station des Deux-Alpes la





fréquentation a été multipliée par 5 en 5 ans. Deux études locales ont été menées durant l'été 2007 aux Portes du Soleil<sup>24</sup>. L'une sur le Pass'Portes Soleil, événement VTT phare de la saison fait état d'un niveau de dépense moyen de 90 € par personne avec 91 % d'hébergement marchand. La seconde montre une dépense moyenne de 56 € par personne et par jour sur une durée moyenne de 5,3 nuits

### Les grandes traversées

A l'image de la randonnée pédestre et de ses GR, des itinéraires de grandes traversées ont été mis en place en partenariat avec les collectivités locales, les clubs et des opérateurs privés (hébergeurs, éditeurs, accompagnateurs). Des itinéraires balisés, des hébergements spécialisés, des opérateurs d'accompagnement ou de portage de bagages, des topoguides sont ainsi proposés

La FFC labellise 5 Grandes traversées faisant l'objet d'un topoguide le Jura de Montbéliard à Hauteville-Lompnes, les Préalpes, le Massif-Central de Clermont-Ferrand à Montpellier, la traversée de l'Hérault et le Vercors, le Morvan en préparation. Au total 2 700 km d'itinéraires sont ainsi intégrés.

Les ventes de topoguides permettent d'estimer la fréquentation itinérante. La diffusion moyenne se situe autour de 5 000 exemplaires par édition sur 3 à 5 ans. Les Grandes Traversées drainent donc sans doute autour de 5 à 8 000 personnes par an et représentent autour de 40 000 nuitées et un impact de 2 M€ par an.

### 50 000 km d'itinéraires VTT

Dans le cadre des Plans Départementaux d'Itinéraires de Promenade et Randonnées, 63 % des départements ont pris en compte la pratique du VTT dans le cadre de leurs itinéraires.

50 000 km d'itinéraires VTT sont ainsi balisés en France, à l'initiative des collectivités ou de clubs, dans le cadre des sites labellisés et un linéaire sans doute presque aussi important hors sites labellisés. Les financements

---

<sup>24</sup> Etude de Florent Besses (2007) citée dans le guide méthodologique du MCF.



d'investissement et d'entretien sont pour l'essentiel assurés par les collectivités locales (Communautés de Communes, Départements et Régions).

L'estimation des investissements annuels dans le domaine du VTT est difficile à réaliser dans la mesure où une partie des budgets d'aménagements, sur la signalisation notamment sont intégrés à d'autres programmes. Sur la base d'un coût moyen de balisage et d'aménagement de 1 000 €/km, le budget d'investissement consolidé annuel des collectivités peut être estimé à 5 M€ par an. Les budgets d'entretien sont sans doute d'un montant assez proche.

La totalité des investissements annuels réalisés par les collectivités locales dans le domaine du VTT se situe sans doute autour de 6 M €, ce qui représente relativement peu par rapports aux investissements réalisés dans les autres type d'aménagements cyclables et des retombées économiques très importantes générées par cette activité. Les programmes d'investissements sont le plus souvent très locaux et peu de Départements ou Régions ont engagés des schémas de développement cohérents dans ce domaine malgré un impact économique tout à fait réel. Les perspectives de développement du VTT sur le lieu de vacances sont très importantes sous réserve d'investissements de sécurisation et d'aménagement permettant d'ouvrir cette pratique à un large public. Cette pratique peut devenir une véritable locomotive économique du tourisme été en montagne, notamment en direction de populations jeunes et familiales pour peu qu'une offre structurée puisse voir le jour. Les Départements et Régions ont su le faire dans le domaine des véloroutes et voies vertes, nul doute que ces collectivités puissent y parvenir pour le VTT. Le ratio impact/investissement peut être sans nul doute aussi important.

**A retenir :**

Le montant total des dépenses annuelles d'investissements réalisés par les collectivités dans le VTT se situent autour de **6 M€** auxquels s'ajoute un montant à peu près équivalent dans la maintenance et l'exploitation. Les dépenses d'aménagements et de maintenance du VTT génèrent un effectif d'environ 100 personnes (hors moniteurs et effectifs liés au tourisme). Le potentiel de développement est très important sous réserve d'une véritable structuration de l'offre.





### Perspectives et conclusions sur les infrastructures de VTT :

La mise en œuvre d'actions coordonnées d'aménagement d'une offre VTT grand public, notamment de bike parks peut avoir un impact important pour amener au VTT un plus large public et contribuer au développement de la montagne été parmi les jeunes. Cette activité peut être largement créatrice d'emploi tant parmi les aménageurs que les moniteurs et accompagnateurs activité à très forte intensité en main d'œuvre (30 emplois /M€ de CA). A peine **10 % des stations françaises sont aujourd'hui équipées** de « bike-parks ».

L'équipement de **200 sites** contre 40 actuellement pour un coût annuel de 60 k€ représenterait un marché national de **12 M€**. Régions et Départements auraient tout intérêt à contribuer à la structuration de l'offre dans ce domaine pris en charge plus directement par les stations elles mêmes.

### 3.3.4 Les opérateurs des aménagements

Pour mettre en œuvre ces aménagements, plusieurs types d'acteurs économiques interviennent :

- Dans l'aménagement des itinéraires, il s'agit pour l'essentiel d'entreprises de travaux publics intégrant les aménagements cyclables au même titre que les routes. Elles représentent environ 90 % des dépenses réalisées, soit **225 M€/an**.
- Les bureaux d'études de maîtrise d'œuvre interviennent dans la conception et le suivi des travaux.
- Des bureaux d'études spécialisés interviennent en amont dans la définition des politiques cyclables, la conception et le choix des itinéraires et l'accompagnement des collectivités dans leurs actions.





## Les entreprises de travaux publics

Les entreprises qui interviennent sur la réalisation d'aménagements cyclables ne sont pas des entreprises spécialisées. Il s'agit d'entreprises de travaux publics intervenant dans le domaine routier et les aménagements de voirie.

L'activité de construction de chaussée regroupe environ 1 500 entreprises de grande taille pour un CA de 14 Md € et un effectif de 74 000 personnes, soit un CA de 187 k€/personne. Les achats de matériaux et consommations intermédiaires représentent 75 % du chiffre d'affaires.

Les 225 M€ investis dans les aménagements cyclables (sur les 258 M€ de l'ensemble des budgets cyclables) représentent 1,6 % du chiffre d'affaires des entreprises du secteur et **1 200 équivalent temps plein directs**. Ce chiffre est calculé sur les moyennes de CA/effectif alors même que la part de la main d'œuvre dans les chantiers d'aménagements cyclables s'avère sensiblement plus élevé que sur des chantiers routiers classiques. Ce chiffre n'a cependant pas encore été réalisé.

Les 75 % d'achats intermédiaires génèrent quant à eux du chiffre d'affaire dans les domaines de la construction d'ouvrages d'arts (200 ETP), l'extraction de matériaux (200 ETP), les transports de matériaux, l'achat et la maintenance d'engins de chantiers, la distribution de carburant, les sociétés d'intérim... soit sans doute encore **1 000 emplois dans les activités secondaires** des TP.

Plusieurs sociétés de travaux publics ont développé grâce à leur centre de recherche des revêtements adaptés pour les aménagements cyclables : revêtement translucides pour une meilleure intégration paysagère, revêtements naturels avec liants polymères, revêtements avec liant végétal...

## La maîtrise d'œuvre

Compte tenu de la complexité des travaux au regard des budgets investis, les coûts de maîtrise d'œuvre des aménagements sont le plus souvent dans la fourchette haute. Une moyenne de 10 % des travaux est généralement retenue. La plupart des travaux de maîtrise d'œuvre sont réalisés par des entreprises non



spécialisées dans le domaine du vélo. Un suivi fin des réalisations est pourtant nécessaire pour bien prendre en compte les spécificités de la pratique du vélo. Les détails participent pourtant à la qualité finale des aménagements : abaissement de bordures de trottoir, angles de giration adaptés, insertion sécurisée dans la voirie, mobilier de restriction d'accès adaptée, signalétique visible...

Sur l'ensemble des 225 M€ d'investissement annuel dans les aménagements cyclables, la maîtrise d'œuvre représente environ **23 M€** dont une partie importante est réalisée en interne au sein des collectivités locales (déjà présente dans les budgets des collectivités) et une partie déléguée à des BE de maîtrise d'œuvre. Sont intégrés dans ces montants les études préalables : études géotechniques, études hydrauliques, études d'impact...

Les ratios budgétaires des structures de maîtrise d'œuvre indiquent que la part des salaires et charges sociales sont nettement dominantes dans ces activités avec une très faible part d'importation. Le domaine de l'ingénierie et des études techniques en France est très éclaté entre 33 000 établissements de petite taille et emploie près de 200 000 personnes (effectif moyen de 6 personnes) pour un CA de 34 Md € et un chiffre d'affaires moyen de 175 k€/an /salarié. L'activité réalisée dans les aménagements cyclables représente moins d'un millième de cette activité et représente **130 personnes en ETP**.

### Les BE spécialisés

Les études techniques amont de réalisation de schémas d'ensemble, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et d'études de faisabilité représentent environ 1 % du budget total d'investissement, soit un marché en France d'environ **2,5 M€** sur des études spécifiques ou intégrées à des études plus larges (Plans de Déplacements Urbains, études de mobilité ou de sécurité...).

Ce marché est en France, comme en Europe plutôt dominé par des bureaux d'études spécialisés. **Une petite dizaine de bureaux d'études spécialisés** dans le vélo ou plus largement dans les éco mobilités, le plus souvent de petite taille, sont pour la plupart regroupés au sein du Conseil National des Consultants Vélo (CNCV). S'ajoutent à ces structures des interventions de BE plus généralistes.





Environ **25 équivalents temps plein** travaillent dans ce domaine spécialisé en France pour un chiffre d'affaire moyen de 100 k€ / ETP. Le chiffre d'affaire de ces structures est composé aux deux-tiers de coûts de personnel.

Plusieurs bureaux d'études spécialisés dans le VTT ont vu le jour ces dernières années avec une spécialité marquée dans le design et la mise en œuvre de Bike-Parks<sup>25</sup> L'effectif de ces structures est encore limité avec quelques personnes travaillant à temps plein dans ce domaine. Plusieurs BE généralistes des activités de pleine nature interviennent également sur ce secteur.

**A retenir :**

La réalisation des aménagements cyclables représente un marché annuel d'environ **225 M€** partagé entre les entreprises de travaux public, les bureaux d'études de maîtrise d'œuvre (10 %) et de planification (1 %). L'ensemble du domaine représente un effectif d'environ 2 350 personnes.



### **Le mobilier et le stationnement**

Le stationnement des vélos en milieu urbain est encore largement sous dimensionné. La demande est théoriquement au moins égale au nombre de cyclistes utilitaires réguliers.

5 % des Français (3M) pratiquent quasiment quotidiennement, 17 % régulièrement (10M), 35 % (21M) occasionnellement.

Pourtant, l'enquête FUBicy-CVC montre que le taux d'implantation reste encore faible. Le taux moyen d'arceaux sur l'espace public est de 0,8 pour 100 habitants avec une variation de 0,3 en secteur périphérique contre 0,9 en centre-ville.

En revanche, le taux d'installation varie très peu selon la taille des agglomérations de plus de 50 000 habitants.

Sur les 70 collectivités répondantes, représentant 14,6 M d'habitants, le taux d'arceaux est très stable à 0,8 / 100 hab, soit un total de 112 000 arceaux environ.

<sup>25</sup> Liste des BE spécialisés dans le VTT à consulter dans le guide méthodologiques du MCF.





Si l'on extrapole les résultats aux collectivités non enquêtées en partant sur un taux plutôt plus faible (pour les agglomérations de plus de 500 000 hab, il s'agit pour l'essentiel des villes de banlieue à plus faible taux, pour les villes de petites tailles et les villages, les taux doivent être encore plus bas), le nombre total de places de stationnements peut être évalué à **281 000 places de stationnement**, ce qui représente moins de **1 place pour 10 cyclistes quotidiens**. Nous sommes encore loin du compte.

De fait les cyclistes utilisent grilles, poteaux, mobilier urbain pour stationner leur vélo.


tranches population	collectivités enquêtées	population enquêtée	hab	milliers	pop totale	pop non enquêtée	estimées /100 hab	enquêtés	total places estimés
<2					14,3	14,3	0,1	14	14
2<20					9,9	9,9	0,2	20	20
20<50					3,7	3,7	0,4	15	15
50<100	8	0,5	0,8	4	4,4	3,9	0,5	22	26
100<250	19	1,8	0,8	14	4,8	3,0	0,5	24	38
250<500	23	4,4	0,8	35	4,4	0,0	0,5	22	57
>500	20	7,3	0,8	59	17,3	10,0	0,3	52	111
	70	14,6	0,8	112	58,9	44,3		169	281

*Nb estimé de places de stationnement vélo – extrapolation à partir de l'enquête FUBicy-ADEUS 2007*

Aux arceaux posés sur les espaces publics s'ajoutent les stationnements installés dans les établissements scolaires.

Sur la base d'un coût de 300 € /arceau soit 150 € par place et d'un investissement sur 7 ans, le parc de stationnement peut être estimé à 42 M, soit un marché d'environ **6 M€ /an**.





Sur les 84 collectivités ayant répondu à l'enquête, 70 ont répondu sur le nombre d'arceaux et 50 sur des solutions complémentaires de stationnement couvertes et/ou gardiennées. Au total, près de 7 000 places sont proposées dans ces 50 agglomérations, soit 1 place publique couverte et/ou gardiennée pour 12 places sur arceaux. En extrapolant on peut évaluer ces places à 23 000 maximum en France mais ce chiffre est sans doute surestimé compte tenu du fait que ces aménagements sont le fait des villes les plus engagées dans les politiques cyclables. Sur la base d'un coût moyen de 750 € /place et d'un investissement réparti sur les 7 dernières années, le montant investi annuellement serait de l'ordre de **2,5 M€ /an**.

Se rajoute à cela les places en vélostation que nous étudierons plus précisément et de façon exhaustive.

---

Le stationnement des vélos est également un marché à part entière. Si l'on a pu recenser uniquement 5 spécialistes de l'abri-vélo en France (Abriplus, Aguidonplus Cyclogard, Cycloprotect et Vélobloc) et quelques opérateurs européens comme le Suisse Velopa ce sont au total 45 entreprises qui sont référencées sur le site internet « Kompass » dans la catégorie « Râtelier pour bicyclette et abris de vélo en métal – Fournisseur – importateur – exportateur ». Les autres entreprises proposant à la vente tous types de mobilier urbain ou des grandes enseignes de vente de matériels de sport. On trouve également sur le marché des petites entreprises de métallerie intervenant localement dans l'aménagement de parking gardés.

La clientèle de ce type de produits est majoritairement constituée de collectivités (pour 80 % des ventes environ). Le marché, estimé en pleine croissance par les entreprises concernées, connaît une accélération ces trois dernières années avec une croissance proche de 30 % par an.

Dans les entreprises spécialisées, 100 abris-vélos de 10 places vélos, soit 1 M€ environ permettent d'assurer approximativement l'emploi de 4 à 5 personnes à temps plein durant une année.

La plupart des entreprises de mobilier urbain proposent par ailleurs leurs produits.



### A retenir :

Le marché du mobilier du stationnement en France peut être évalué grossièrement à 8.5 M€ et le parc installé de 300 000 unités. Le besoin réel serait au moins dix fois plus élevé. Si quelques opérateurs spécialisés sont parvenus à percer, de nombreux opérateurs de mobilier urbain proposent du matériel pas toujours très adapté.



## La signalisation

Le domaine de la signalisation est nettement concerné par le développement des itinéraires cyclables.

Avec 8 000 km de véloroutes et voies vertes, 14 000 km d'itinéraires en milieu urbain, 16 000 km d'itinéraires de sécurisation hors milieu urbain, 63 000 km d'itinéraires en boucle sur route, 80 000 km d'itinéraires VTT, le marché de la signalisation est loin d'être négligeable :

- Sur les véloroutes et voies vertes, la signalisation est un élément déterminé. La signalisation y est dense et de qualité.
- Sur les aménagements de sécurisation hors milieu urbain, la signalisation reste encore rare, souvent ancienne et peu cohérente.
- En milieu urbain les programmes cohérents de signalisation sont encore rares, même si quelques agglomérations ont développé une approche complète comme Paris, Strasbourg, Grenoble, Chambéry...
- Les itinéraires en boucle sur route sont systématiquement signalisés mais avec une densité souvent plus faible que sur les véloroutes et voies vertes.
- La signalisation des itinéraires VTT est un élément important même si les coûts de signalisation sont généralement plus faibles.



	Linéaire	% de linéaire signalisé	PU €/ml	Marché annuel en M€
Véloroutes et voies vertes	8 000	80%	0.9	0.6
Itinéraires en milieu urbain	14 000	10%	2.5	0.4
Aménagements de sécurisation hors milieu urbain	16 000	15%	0.5	0.1
Itinéraires en boucle sur route	63 000	100%	0.7	4.4
Itinéraires VTT	80 000	100%	0.1	0.8
TOTAL	181 000	85%		6.3

*Evaluation du linéaire et du coût de signalisation cyclable en France – source ON3V-ADC-CVC-Prix unitaires Altermodal*

La signalisation cyclable a fait l'objet d'un document technique de préconisations réalisé par le CERTU. La signalisation des itinéraires cyclables longue distance fait encore l'objet de concertation. Un document technique de préconisations devrait être publié prochainement.

La plupart des opérateurs importants de signalisation routière (Signature, Lacroix, Signaux Girod...) interviennent à présent sur la signalisation cyclable et proposent des produits adaptés aux nouvelles normes.

La signalisation VTT a fait l'objet d'une harmonisation à l'initiative des Fédérations. Elle est à présent mise en œuvre de façon autonome avec des panonceaux plastiques, soit intégrée à la signalisation générale de randonnée.

La maîtrise d'œuvre de la signalisation cyclable est assez complexe, notamment en agglomération et les taux de maîtrise d'œuvre plus élevés qu'en signalisation routière dans la mesure où le travail d'analyse, d'élaboration de schéma et de travail de recherche d'implantation est nettement plus important au regard du



prix du matériel. Un ratio de maîtrise d'œuvre de 20 % du prix d'investissement peut être retenu.

Le marché complet peut être évalué à 6.4 M€ par an sur la base d'un dixième du linéaire aménagés réalisé par an et d'hypothèses de linéaire signalisé. Les coûts d'entretien annuel et de renouvellement peuvent être évalués à 15 % de l'investissement annuel soit près d'un million d'euros complémentaire. L'effectif moyen de cette branche d'activité est de 6 emplois / M€ de chiffre d'affaires soit un effectif d'une quarantaine de personnes.

**A retenir :**

La signalisation des aménagements cyclables a fait l'objet de directives techniques. Si elle s'est bien développée sur les itinéraires touristiques, elle reste cependant limitée en milieu urbain. Le marché d'investissement peut être évalué à 6.4 M€ par an et 1 M€ de maintenance.



Avec un doublement des investissements dans le domaine des voies vertes, un objectif de 1 ml d'aménagements cyclables par habitant en milieu urbain et une perspective de signalisation de la moitié du linéaire d'aménagement urbain, le budget de signalisation devrait passer de 6 à 12 M€ par an.

	Linéaire 2008	% de linéaire signalisé	PU €/ml	Marché annuel en M€ 1998- 2008	Linéaire 2018	% de linéaire signalisé	Marché annuel en M€ 2008- 2018
Véloroutes et voies vertes	8 000	100 %	0.9	0.7	23 000	100 %	1.1
Itinéraires en milieu urbain	14 000	10 %	2.5	0.4	60 000	60 %	1.4

Aménagements de sécurisation hors milieu urbain	16 000	15 %	0.5	0.1	32 000	50 %	0.1
Itinéraires en boucle sur route	63 000	100 %	0.7	4.4	80 000	100 %	7.5
Itinéraires VTT	80 000	100 %	0.1	0.8	100 000	100 %	1.6
TOTAL	181 000	85 %		6.4		86 %	11.7

### Perspectives et conclusions sur les opérateurs des aménagements :

Un plan national de développement du vélo destiné à mettre la France au niveau des autres pays européens conduirait à des augmentations importantes d'activité d'un certain nombre d'opérateurs avec une augmentation globale annuelle de **350 à 1 000 M€** :

- Le budget d'aménagements cyclables pour les entreprises de travaux publics serait susceptible de passer de 256 à 785 M€.
- Le budget de maîtrise d'œuvre et de conception passerait de 26 à 79 M€ (10 % des investissements).
- Le budget sur le stationnement est celui qui devrait être amené à connaître la plus forte hausse compte tenu du retard accumulé, passant de 8.5 à 85 M€.
- Le budget de signalisation augmenterait de 6 à 12 M€.
- Le budget de maintenance de 46 à 97 M€.

Les effectifs dans ces différentes entreprises seraient susceptibles de passer de près de 2 000 à 5 800 emplois. Les effectifs nécessaires dans les collectivités pour mettre en œuvre ces budgets devraient passer de 290 à plus de 1 000 personnes.





## ●●● 3.4 Le tourisme à vélo

### 3.4.1 Les dépenses des touristes et excursionnistes à vélo

Les dépenses des touristes et excursionnistes à vélo sont à présent bien suivies. L'étude sur l'impact économique des véloroutes et voies vertes de l'AFIT (désormais ATOUT FRANCE) en 2003 et plus récemment l'étude d'impact menée dans le cadre du programme EuroVelo 6 ont permis de bien cadrer les méthodes d'analyse, les redressements et extrapolation de données et le poids du vélo dans le choix de la destination. D'autres études locales comme celle menée dans le Luberon (Etude PNR du Luberon-2007 menée par Sylvie Palpant) permettent d'apporter des éclairages complémentaires intéressants.

La consommation touristique intérieure dans les comptes du tourisme est composée de plusieurs agrégats et identifie ces valeurs pour les séjours pour motif personnel (hors déplacements professionnels) :

**T0 : Consommation des touristes résidents et non résidents auprès des activités caractéristiques du tourisme** = hébergement, restauration et loisirs + dépenses de forfaits pour les non-résidents + dépenses de forfaits pour les résidents partant à l'étranger mais achetant leur forfait en France.

**T1 : Consommation liées au séjour des touristes** = T0 + les dépenses des résidents et des non-résidents en achats divers, en alimentation + un autre poste de consommation nommé « autres dépenses » qui regroupe les déplacements sur place (taxi, transport en commun...) pour les résidents et les services tels que le médecin, le coiffeur ... + les loyers fictifs des résidents secondaires.

**T2 : Consommation touristique intérieure** = T1 + dépenses de transport en France entre le domicile et le lieu de séjour des résidents + dépenses de transport des non résidents en France + dépenses des non résidents réalisées en France pour quitter la France + autres dépenses de voyage (caravanes, bagagerie...) + dépenses des pouvoirs publics dans le tourisme



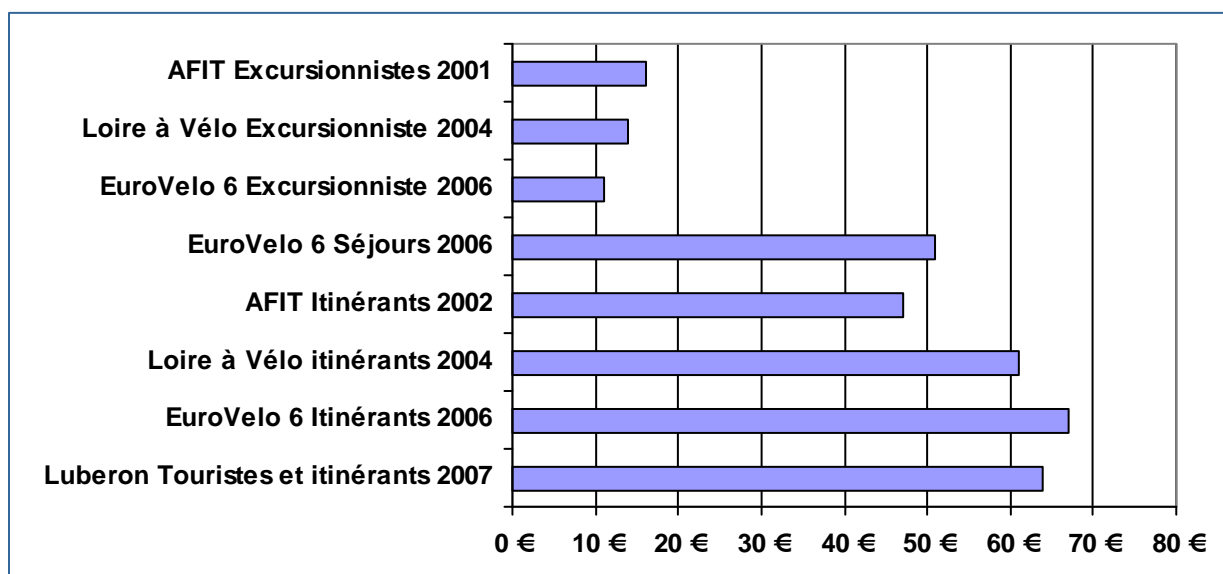
**T3 : Consommations touristiques et para-touristiques** = T2 + dépenses des excursionnistes et de la clientèle locale auprès des activités du tourisme.

La recomposition de ces agrégats fait l'objet d'une publication annuelle des comptes du tourisme en France. Ces agrégats sont par ailleurs exploités pour identifier les dépenses par jour, par personne et par type de tourisme que nous comparerons avec les données recueillies pour les touristes à vélo.

### **Des dépenses journalières déclarées assez homogènes d'un site à un autre**

Le montant total moyen de dépenses par jour s'avère relativement homogène d'un site à un autre.

Ces dépenses n'intègrent que les dépenses directes réalisées localement : hébergement, restauration, visites, achats de produits du terroir, transport pendant la randonnée. Ne sont pas intégrées, les dépenses d'investissement de l'agrégat T2 (vélo, habillement, sacoches, topoguides...) et les dépenses de transport en voiture pour accéder à l'itinéraire. Elles correspondent donc à l'agrégat T1 diminué de la valorisation de l'hébergement non marchand. Par ailleurs les « autres dépenses de prestation réalisées sur place » comme les dépenses de coiffeur, médecin... ne sont pas ou mal identifiées dans les enquêtes sur le tourisme à vélo.



*Dépense moyenne par jour et par personne (hors coût transport d'acheminement) des cyclistes itinérants, des touristes à vélo en séjour et des excursionnistes ayant dépensé*

Les cyclistes itinérants dépensent autour de 60 à 70 € par jour et par personne. L'étude AFIT (désormais ATOUT FRANCE) réalisée sur des voies vertes plutôt périurbaines mais pas dans des sites touristiques majeurs relevait un niveau de dépense un peu plus faible. Les touristes en séjour fixe un peu plus de 50 € par jour et par personne. Ces montants moyens sont assez homogènes. Les dépenses de voitures non comptabilisées se montent à environ 8 €/jour et par personne. Ces chiffres sont nettement plus élevés que la moyenne des touristes du fait notamment d'un recours plus important aux hébergements marchands comme nous le verrons plus loin.

En revanche, le niveau de dépense moyen des excursionnistes varie considérablement. Le taux d'excursionniste ayant dépensé varie de façon très importante d'un site à un autre, essentiellement en fonction de l'offre de restauration et de loisirs à proximité immédiate de l'itinéraire. L'existence d'un café à proximité immédiate a un impact direct sur le niveau de dépense. Sur la partie Suisse de l'itinéraire EuroVelo 6, 36 % des excursionnistes ont réalisé une dépense pendant leur randonnée. Ils ne sont que 5 % à l'avoir fait sur la partie française. Le chiffre moyen de dépense de ceux qui ont dépensé est en revanche plus homogène se situant entre 12 € par jour et par personne (EuroVelo 6 en



France), 19 € (Loire à Vélo) et 21 € (EuroVelo 6 en Suisse) mais au final le niveau de dépenses par excursionniste ayant dépensé ou non varie considérablement de 3 € en Suisse à 0.20 € en France compte tenu du faible taux de cyclistes ayant dépensé faute le plus souvent d'offre à proximité.

**A retenir :**

Le niveau de dépense déclaré par un touriste à vélo itinérant ou en séjour est assez homogène d'un site à un autre. En revanche, les dépenses des excursionnistes varient de façon importante du fait d'un taux de personne ayant dépensé extrêmement variable.



### La composition des dépenses


Le niveau de dépense des touristes à vélo est assez nettement plus important que celui d'un touriste moyen. Ce différentiel s'explique en grande partie par le recours nettement plus fréquent à l'hébergement marchand.

Dans le Luberon, 85 % des cyclistes interrogés ont recours à un hébergement marchand, 47 % en camping, 19 % en hôtel et 15 % en chambres d'hôtes. En Aquitaine, 88 % des touristes à vélo sont en hébergement marchand.

Les niveaux de dépense plus élevés des cyclistes itinérants s'expliquent par les dépenses d'hébergement, les dépenses d'activités et de transport. Ils sont en effet plus nombreux à utiliser le train que la voiture individuelle. Le niveau de dépense des cyclistes surtout étrangers, faisant appel à un tour opérateur est encore plus élevé avec des moyennes se situant au-delà de 150 € par jour (Loire à Vélo)

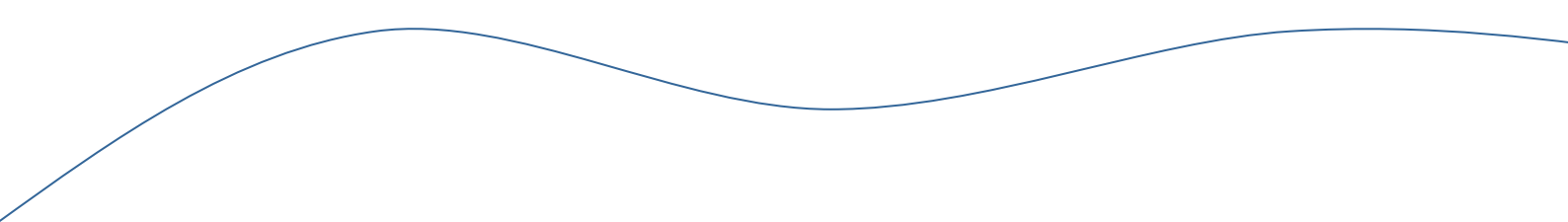
L'enquête réalisée dans le Luberon montre l'importance de la restauration et de l'achat de produit du terroir ainsi que l'achat de services :

- Forte consommation de produits locaux le midi (24 %).
- Part importante de restaurant le soir (36 %).

- 
- Dégustation de produits locaux (16 %) et achats de produits du terroir (14 %).
  - Achats de services, notamment : 24 % location de vélos, 16 % portage de bagages.
  - Visite de sites culturels payants : 12 % monuments, 7 % musées.

Les dépenses des excursionnistes sont constituées pour l'essentiel de dépenses de restauration.

Les dépenses non recensées dans les enquêtes comme les dépenses de transport en voiture et la valorisation des hébergements non marchands ont été identifiées pour les touristes en séjours à partir des données des comptes du tourisme en prenant en compte la part réelle de l'hébergement non marchand et la part de la voiture individuelle dans les transports. Pour les excursionnistes, les coûts d'accès en voiture ont été appréciés à partir de la part réelle de la voiture, de la distance d'accès et des coûts moyens kilométriques issus de la comptabilité nationale. Pour les cyclistes itinérants, les coûts de transport en voiture sont évalués à partir des provenances réelles, d'un taux de remplissage et d'un coût kilométrique (voir plus loin les coûts de transport).

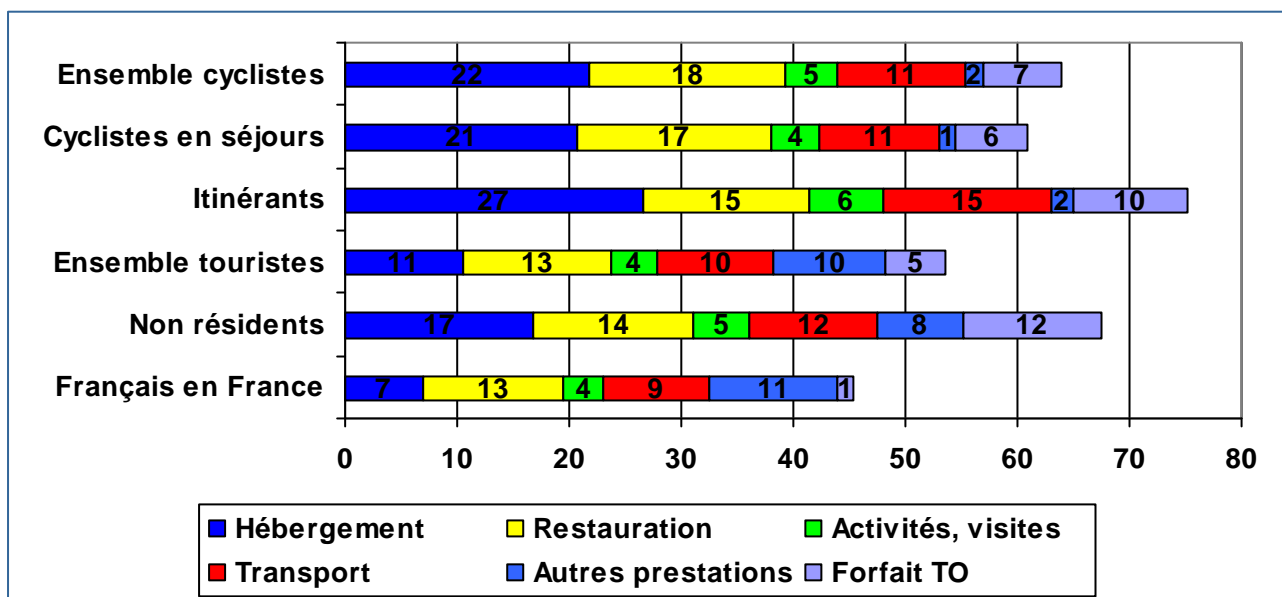




L'agrégation de dépenses par poste et par type de clientèle permet de réaliser une comparaison relativement fiable des dépenses des touristes à vélo et de l'ensemble des touristes :

	Données Comptes Tourisme			Cyclistes		
	Français en France	Non résidents	Ensemble	Itinérants	Touristes en séjours	Ensemble
Hébergement	6.88	16.76	10.59	26.62	20.80	21.76
Restauration	12.58	14.32	13.23	14.86	17.24	17.53
Activités, visites	3.53	4.97	4.07	6.48	4.32	4.68
Transport	9.47	11.51	10.24	15.05	10.69	11.41
Autres prestations	11.49	7.63	10.04	2.06	1.45	1.55
Forfait TO	1.35	12.36	5.49	10.02	6.45	7.04
<b>TOTAL</b>	<b>45.30</b>	<b>67.55</b>	<b>53.66</b>	<b>75.09</b>	<b>60.96</b>	<b>63.97</b>

*Tableau de comparaison des dépenses par jour et par personne de l'ensemble des touristes (résidents et non résidents, source Comptes du Tourisme) et des dépenses des touristes à vélo (itinérants et touristes à vélo en séjour, source EuroVelo 6) après valorisation des coûts de transports en voiture. Attention les bases statistiques sont différentes entre une enquête nationale et des enquêtes sur sites localisés, les marges d'erreurs sont donc difficilement contrôlables*



*Comparaison des dépenses par jour et par personne de l'ensemble des touristes (résidents et non résidents, source Comptes du Tourisme) et des dépenses des touristes à vélo (itinérants et touristes à vélo en séjour, source EuroVelo 6)*

Les dépenses des touristes à vélo en hébergement sont très nettement supérieures (+11 €) à celles des autres touristes, surtout pour les cyclistes itinérants qui ont un recours quasi exclusif à l'hébergement marchand, même en intégrant une valorisation de l'hébergement non marchand. Les dépenses de restauration sont également supérieures (+4 €) de même que les dépenses d'activités et de visites également plus élevées.

Les dépenses de transport sont très similaires pour les touristes en séjours mais nettement plus importantes (+4.80 €) pour les cyclistes itinérants dont une grande partie vient de loin. Ces dépenses sont également composées différemment avec un recours plus important au train.

Les « autres achats et prestations » sont par ailleurs nettement plus faibles (1.56 € contre 10.04 €). Cela tient en partie à la difficulté des touristes à vélo de faire des achats volumineux mais certainement aussi d'une moins bonne identification de ces dépenses dans les enquêtes orientées sur le vélo.





Les dépenses journalières d'un touriste à vélo par rapport à l'ensemble des touristes sont d'au moins 10 €, sans doute plus si l'on intègre la moins bonne prise en compte des « autres prestations ». Les dépenses des touristes itinérants sont nettement plus importantes (+21 €) mais une partie des dépenses de transport et de forfaits est sans doute réalisée hors de France sans que l'on puisse en chiffrer exactement le montant et la part revenant en France.

#### A retenir :

Les dépenses des touristes à vélo sont supérieures de plus de 10 € de celles d'un touriste moyen du fait de dépenses d'hébergement et de restauration plus élevées. Ce différentiel est surtout important parmi les cyclistes itinérants avec +21 €/jour mais une partie de ce surplus est consommé hors de France.



### Le poids du vélo dans le choix du séjour

L'impact économique de la pratique touristique du vélo ne se résume pas à l'identification des dépenses réalisées par les personnes pratiquant le vélo. Encore faut-il identifier le poids spécifique du vélo dans le choix du séjour. Cette question a été posée dans deux séries d'enquête auprès des touristes à vélo, l'enquête réalisée en 2002 pour l'AFIT (désormais ATOUT FRANCE) sur l'impact économique des véloroutes et voies vertes et l'enquête de fréquentation et d'impact économique réalisée en 2006 sur l'EuroVelo 6.

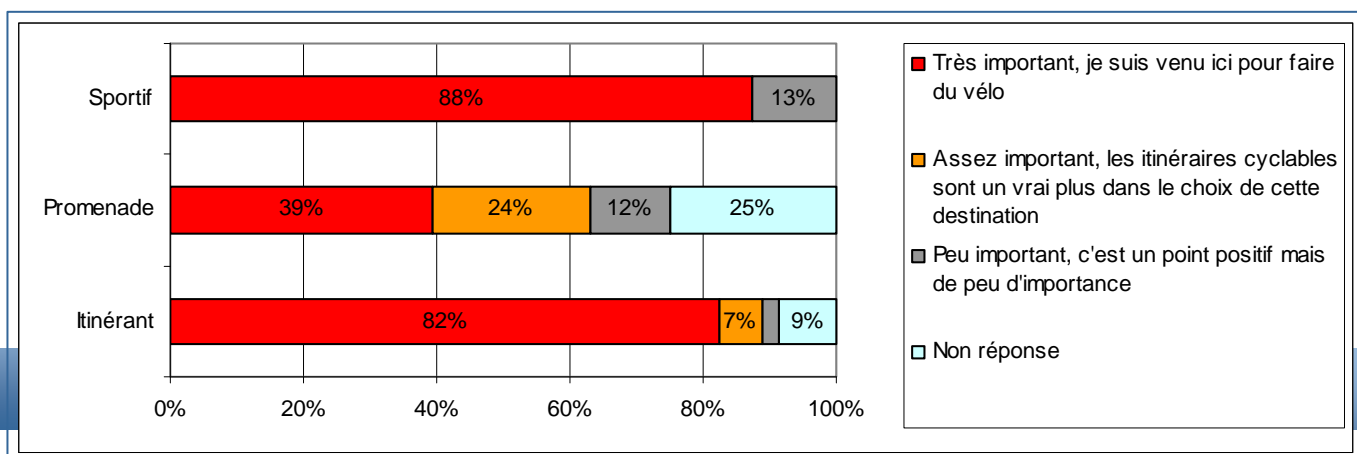
Une échelle de 4 items permettait aux répondants de se positionner :

- Le vélo a été très important dans mon séjour et le choix de ma destination, je suis venu ici pour faire du vélo.
- Le vélo n'est pas l'élément principal de choix mais c'est un plus assez important dans le choix de ma destination.
- Le vélo est un élément peu ou pas du tout important dans le choix du séjour et de la destination. Compte tenu du très faible taux de réponse sur « pas important du tout » les deux items négatifs peu ou pas important ont été regroupés.

- 15 % des interviewés ne se sont pas prononcés. On peut penser que le vélo n'a pas été un élément déterminant pour ces derniers.

De façon générale le poids du vélo dans le choix du séjour s'avère élevé même si son importance varie fortement selon le profil des usagers :

- Le vélo est un élément déterminant pour 82 % des cyclistes itinérants, ce qui n'a rien d'étonnant.
- De même c'est un élément très important pour 88 % des cyclistes sportifs qui ont pour la plupart une activité intensive.
- C'est un élément encore très important pour 39 % des cyclistes loisirs, même si 25 % ne se prononcent pas.



*Importance de la pratique du vélo dans le choix du séjour. Enquête AFIT 2002 et EuroVelo 6 2007 – sources Altermodal*

Dans le Lubéron, la pratique du vélo constitue la principale motivation de séjour pour 29 % des cyclistes interrogés.

Compte tenu de ces coefficients, on peut considérer que près de 90 % des dépenses des cyclistes itinérants et des sportifs sont liées au vélo et un peu plus de 50 % pour les cyclistes loisirs. Sur EuroVelo 6, **60 % des dépenses peuvent être ainsi directement attribuées à la pratique du vélo.**

### A retenir :

Le poids du vélo dans le choix du séjour est très élevé. Dans le Luberon, près d'un tiers des touristes pratiquant le vélo sont venus pour pratiquer. Dans l'enquête EuroVelo, 39 % des touristes en séjour pratiquant le vélo considèrent que les aménagements cyclables ont été très importants dans le choix du séjour.



### Les dépenses totale des touristes à vélo

Les dépenses directes des touristes à vélo en France peuvent être évaluées de la façon suivante en croisant le nombre de journées calculées à partir du nombre de séjours et des durées moyennes et les niveaux de dépenses moyens. Nous appliquons ensuite à ces chiffres les coefficients d'importance du vélo dans le choix du séjour.

	Nb de séjours en M	Dépenses / Jour	Durée moyenne séjours	Nb journées en M	Dépenses totales
Séjours itinérants	1.1	75 €	12.4	13.7	1 026
Séjours fixes	6.2	61 €	11.2	69.1	4 214
Excursionnistes	29.2	12 €	1.0	29.2	350
TOTAL				112.0	5 590

Tableau récapitulatif du poids du vélo dans le tourisme en France

Le tourisme à vélo représente des dépenses directes annuelles de **5.6 Md€ TTC** dont près d'un cinquième pour la seule pratique itinérante.

D'un point de vue macro-économique, il est difficile d'apprécier l'importance économique spécifique du tourisme à vélo.



Le poids du vélo dans le choix d'une destination a un impact important sur le territoire d'accueil et justifie les investissements réalisés par les collectivités locales pour assurer la compétitivité de leur territoire. D'un point de vue macro-économique, cet impact est nettement plus faible à l'échelle nationale, une destination pouvant se substituer à une autre ou une activité par rapport à une autre, dans un jeu de somme nulle, sauf si :

- Le niveau de dépense des séjours vélo est supérieur aux autres activités, ce qui est effectivement le cas du fait d'un recours plus important à l'hébergement marchand et de niveaux de dépenses en restauration et produits du terroir plutôt élevé.
- Le vélo permet de relocaliser des séjours de français sur le territoire national en limitant les séjours lointains des Français. Les premières enquêtes sur l'impact de l'augmentation des prix du pétrole montrent effectivement que les Français devraient partir moins loin, moins longtemps et privilégier des activités non payantes.
- Le vélo permet d'attirer des populations étrangères : les enquêtes européennes montrent effectivement l'importance de la destination France dans le tourisme à vélo.
- Le type de dépenses a un effet multiplicateur supérieur à d'autres activités : une très forte teneur en emploi, une faible fuite des dépenses locales.

Indépendamment des effets macro-économiques, les investissements réalisés dans la pratique du vélo ont des effets très importants sur la qualité des sites touristiques :

- Une meilleure réponse aux attentes des touristes sur la mobilité, le stationnement.
- Une forte attente auprès de populations touristiques étrangères du nord de l'Europe.



En prenant en compte les déclarations de poids spécifique du vélo dans le choix du séjour, et en affectant des coefficients au déclaratif des cyclistes :

- 100 % d'affectation aux cyclistes déclarant un très grand rôle du vélo dans le choix de la destination.
- 50 % pour ceux qui déclarent assez.
- 10 % pour ceux déclarant un rôle peu important du vélo.
- Le chiffre d'affaire direct peut être évalué à 3.4 Md€.

	Dépenses	Très	Assez	Peu	NR	Coefficient	Dépenses
Coefficients		100%	50%	10%	0%		
Sportifs	432	88%		13%		89%	385
Promenade	4 165	39%	24%	12%	25%	52%	2 174
Itinérants	1 026	82%	7%	2%	9%	86%	879
TOTAL	5 623						3 439

*Tableau d'évaluation des dépenses des touristes coefficientées par l'importance du vélo pendant le séjour. La part des excursionnistes ayant dépensé est ramenée à 20 %, chiffre moyen observé sur différents sites mais avec une variance élevée*

Dans une approche plus restrictive et minimaliste, en prenant en compte

- Les dépenses des cyclistes sportifs (456 M€) et itinérants (879 M€) pour lesquels le vélo est un élément majeur du choix du séjour.
- Le seul différentiel de dépenses pour les touristes à vélo « promeneurs » entre un touriste pratiquant le vélo (61.43 €/jour) et un touriste moyen (53.66 €/jour) sur les équivalents nuitées de vélo (90 % de 69.1 soit 62.2 M nuitées), soit 483 M€.

L'impact total serait estimé à 1.9 milliards d'euros.





#### **A retenir :**

L'ensemble des touristes et excursionnistes pratiquant le vélo pendant leur séjour, qu'il soit fixe ou itinérant, dépensent annuellement plus de **5,3 Md€**

En appliquant des coefficients relatifs à l'importance du vélo dans le choix du séjour, les dépenses peuvent être évaluées à **3.4 Md€**

Dans une approche plus restrictive neutralisant d'éventuels effets de report d'une activité ou région sur une autre, l'impact serait de **1.9 Md€**



### **Extrapolation des données**

En décomposant les dépenses des touristes et excursionnistes à vélo à partir des données EuroVelo 6, l'impact économique sur les différentes filières peut être recomposé. Ces données sont à prendre avec prudence compte tenu du faible nombre de sites d'itinérance analysés et de particularités éventuelles de l'EuroVelo 6. En l'absence d'un observatoire plus large sur un plus grand nombre de sites, il s'agit néanmoins des valeurs les plus fiables à prendre en compte.

L'ensemble des cyclistes touristes ou excursionnistes génèrent une activité économique de 5.6 Md€ par an et un équivalent de presque 50 000 emplois.

Les cyclistes représentent une part non négligeable avec près d'un cinquième du total des dépenses. Les excursionnistes représentent en revanche un impact encore relativement faible, même si les dépenses de transport en voiture ne sont pas évalués (voir chapitre suivant).



	Excursion- niste	Itinérant	Touriste Loisir	TOTAL des dépenses M€	Salaires en M€	Ratio de k€ de CA/pers.	Effectif direct
TVA	52	146	638	835			
Hébergement	0	307	1 212	1 519	454	93	16 338
Nourriture	222	171	1 032	1 425	486	71	20 172
Activités, visites	37	75	252	363	174	61	5 933
Transport (train, bus, avion, taxi)	22	94	181	297	100	131	2 259
Transport (voiture)		94	471	565	56	315	1 793
Autres (souvenirs,...)	18	24	85	127	37	79	1 610
Forfaits TO	0	115	376	492	60	408	1 205
TOTAL HT	299	880	3 609	4 787	1 367		49 309
TOTAL TTC	350	1 026	4 246	5 623			

*Répartition des dépenses des touristes et excursionnistes pratiquant le vélo*

Si la part du vélo est déterminante dans les dépenses des sportifs et des cyclistes itinérants, elle est nettement plus faible pour les touristes en séjours pratiquant l'activité vélo pendant le séjour. Dans le tableau suivant, nous extrapolons les données sur deux bases :

- Les dépenses coefficientées par l'importance du vélo pendant le séjour (1).
- La prise en compte de la totalité des dépenses des cyclistes itinérants et sportifs et le différentiel de dépenses entre un touriste en séjour pratiquant le vélo et un touriste moyen (vision minimaliste) (2).



	TOTAL Dépenses	TOTAL Dépenses (1)	TOTAL Dépenses (2)	Effectif (1)	Effectif (2)
TVA	835	492	285		
Hébergement	1 519	941	566	10 117	6 086
Nourriture	1 425	768	401	10 873	5 681
Activités, visites	363	212	130	3 463	2 122
Transport (train, bus, avion, taxi)	297	186	134	1 416	1 017
Transport (voiture)	565	344	195	1 092	618
Autres (souvenirs,...)	127	71	43	906	541
Forfaits TO	492	309	196	758	480
TOTAL HT	4 787	2 831	1 664	28 625	16 546
TOTAL TTC	5 623	3 323	1 949		



Les 3.3 Md€ de dépenses dans l'extrapolation (1) sont composées de 492 M€ de TVA (pour l'essentiel à 18.6 %) et d'un peu moins de 2 % de fiscalité locale (Taxe professionnelle, taxe foncière).

L'hébergement et la restauration représentent la partie la plus importante des dépenses avec 1.7 Md€ soit quasiment la moitié des dépenses TTC. De façon générale, il s'agit d'activités à forte intensité en main d'œuvre avec des ratios respectivement de 93 et 71 k€ HT par personne, soit 11 et 14 personnes par millions d'euros de chiffre d'affaires HT.

Les dépenses des cyclistes génèrent directement un emploi pour 28 600 personnes.

Ces activités génèrent par ailleurs des consommations intermédiaires (en construction immobilière, blanchisserie, achats de produits agricoles, services





aux entreprises...) pour un montant de 1.3 Md€ représentant sans doute encore autour de 9 000 emplois indirects.

Dans une vision plus minimaliste de l'impact économique, les retombées fiscales en TVA seraient de 285 M€, de 967 M€ en hôtellerie et restauration et un effectif total de 16 500 personnes auxquels s'ajouteraient 5 500 emplois indirects.

#### A retenir :

Les dépenses des touristes à vélo mesurées dans les enquêtes sont composées pour moitié de dépenses d'hébergement et de restauration. Elles génèrent entre 285 et 492 M€ de recettes fiscales pour l'Etat et 39 à 66 M€ pour les collectivités locales. L'effectif direct lié à ces dépenses se situe entre 16 500 et 20 600 personnes.



#### Synthèses et perspective sur l'économie touristique :

Avec 5.6 Md de dépenses dont un minimum de 1.9 Md attribuables directement au vélo, le tourisme à vélo est une des principales composantes de l'économie du vélo en France. Il génère en hypothèse basse 480 M€ de recettes fiscales pour l'Etat et crée plus de 20 000 emplois. Le vélo est la seconde activité physique des touristes devant le ski ou la baignade.

L'attractivité patrimoniale de la France, la qualité et la variété de ses paysages en font la première destination internationale du tourisme à vélo. Le potentiel de développement reste pourtant considérable dans plusieurs directions :


- **La pratique itinérante** a un impact économique majeur avec un montant de dépenses par jour élevé. Elle reste cependant faible parmi les Français faute d'une offre de grands itinéraires continus et surtout d'une bonne lisibilité de cette offre : signalisation continue, site internet, collection de cartes et topoguides, promotion coordonnée. **Passer de 0.5 % de pratique à 3 %** de pratique comme en Allemagne ou en Suisse générerait 2 M de séjours et un chiffre d'affaire direct de 700 M€. Les enquêtes qualitatives montrent que ce développement passerait sans doute par une offre de court séjour 3 à 5 jours, en phase avec une plus



grande recherche de voyages de proximité, une pratique conviviale en petits groupes, multi générationnelle.

- **La pratique du vélo comme mode de déplacement sur le lieu de séjour** a clairement montré son intérêt sur des sites contraints à forte densité touristiques comme les littoraux. Le déploiement de réseaux cyclables denses et le développement de systèmes de vélos en libre services adaptés à ces contextes pourrait avoir un impact très important sur la qualité de vie dans les stations et sur la limitation des dépenses d'infrastructures des collectivités. Un développement de la pratique du vélo de 3.3 % à 10 % peut être tout à fait envisageable et ferait passer le nombre de séjours vélos de 5.5 à 16.5 M de séjours. Sur la base d'une consommation de 7 €/jour supérieure pour les cyclistes, l'impact potentiel serait de 770 M€.
- Les retombées de la **pratique d'excursion à la journée** pourraient être très fortement améliorées en augmentant la part des cyclistes qui dépensent par le développement d'une offre à proximité immédiate des voies vertes. Passer la part de ceux qui dépensent de 20 % à 40 % aurait un impact de 70 M€.





### ●●● 3.5 L'économie liée au transport des usagers en train, bus, avion, voiture individuelle pour accéder aux sites de pratique et revenir au point de départ

Les modes de transport d'accès sur les sites de pratiques sont connus par les enquêtes EuroVelo 6 de 2006 et AFIT (désormais ATOUT FRANCE) en 2002.

Les dépenses touristiques des cyclistes identifiées plus haut intègrent les charges de transport en commun mais ne prennent pas en compte les dépenses de transport en voiture individuelle. Des estimations sont néanmoins possibles à partir d'une recombinaison des valeurs, soit à partir des données moyennes issues des Comptes du tourisme.

Le second volet important en matière de transport est l'inter modalité vélo/transport en commun dans l'accès ou le départ des gares et la diffusion en zone peu dense comme les zones d'activité périphériques. Les enquêtes embarquées dans les trains et les enquêtes ménages donnent quelques indications sur le poids de ces pratiques.

#### 3.5.1 Dépenses de transport des touristes à vélo

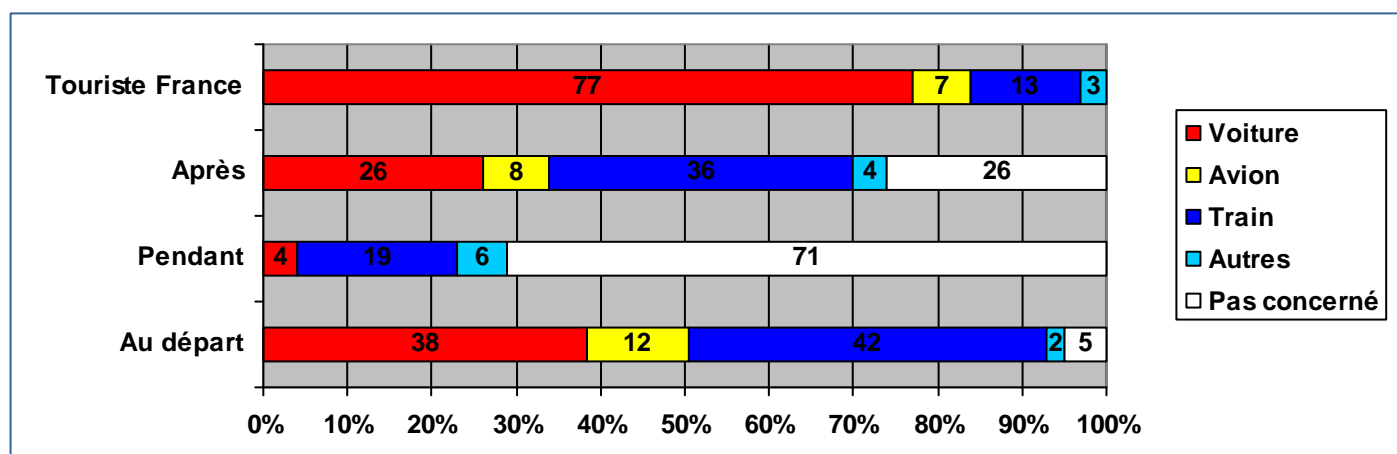
Les dépenses de transport des touristes à vélo peuvent être appréciées à partir des enquêtes réalisées et à partir des données moyennes de km.voyageurs réalisées en voiture. Les dépenses de transport des touristes sont bien calées dans le cadre des comptes nationaux du Tourisme dans l'agrégat T2 «Transports en France ».

Les dépenses consolidées pour l'ensemble des touristes se montent à 23,5 Md€ soit 20 % du total des dépenses. Ces dépenses se répartissent entre 16.7 Md soit 16.5 % des dépenses pour les résidents et 6.8 Md soit 21.8 % pour les non résidents.



## Les modes de transport des cyclistes itinérants

Contre toute attente, dans l'enquête EuroVelo6 en France, le premier mode de complément du tourisme à vélo est le train avec plus de 40 % de part modale dans l'accès ou le départ de la destination. Le train est également utilisé pendant la randonnée par 20 % des cyclistes itinérants. Cette part est trois fois plus importante que pour la moyenne des touristes.



Transports utilisés par les cyclistes itinérants en France (source EuroVelo 6 – 2006 – Loire à Vélo, Tour de Bourgogne, Franche-Comté et Alsace)

Les dépenses de transport hors voiture individuelle des cyclistes itinérants ont été évaluées dans l'enquête EuroVelo 6 à 6.88 €/jour. A ce montant doivent être ajoutés les dépenses liées aux déplacements en voiture individuelle évalués à partir des provenances des cyclistes itinérants.

L'itinérance représente 40 % des séjours à vélo étrangers soit 0.72 M de séjours et 7 % des séjours à vélo français soit 0.385 M. 80 % des cyclistes itinérants étrangers proviennent de pays proches (Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Grande-Bretagne, Italie, Suisse) et 10 % de destinations lointaines (USA, Canada, Australie).



	France	Allemagne et Suisse	Grande Bretagne	Benelux	Espagne et Italie	Pays scand.	USA Canada Australie	TOTAL
voiture	90 %	25 %	50 %	91 %	67 %	50 %	0 %	42 %
avion		6 %	50 %	0 %	0 %	50 %	100 %	7 %
train	10 %	64 %	0 %	9 %	33 %	0 %	40 %	41 %
bus		6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3 %
bateau		0 %	50 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %
TOTAL		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Distance moyenne aller simple	400	800	600	750	800	2 000	4 000	759
% étrangers		34 %	9 %	37 %	7 %	3 %	10 %	90 %
Nombre séjours en milliers	385	245	65	266	50	23	72	1 106

*Recomposition des modes d'accès aux itinéraires par nationalité (source EuroVelo 6). Distances moyennes estimées sur la base des barycentres de population de chacun des pays*

Si la très grande majorité des Français, Belges et Néerlandais viennent en voiture au départ des itinéraires, la moitié des britanniques et des scandinaves viennent en avion et l'autre moitié en voiture + ferry (Britanniques, Suédois, Norvégiens). Deux tiers des Espagnols et Italiens viennent en voiture. Les Américains, Canadiens et Australiens viennent évidemment tous en avion. En revanche, une majorité d'Allemands et de Suisses viennent en train et quelques uns en bus.

Le nombre de séjours, les distances, la part modale et les coûts kilométriques par modes permettent de recomposer les distances parcourues et les dépenses réalisées.



	Distances réalisées par mode et par pays d'origine en millions								Coûts		
	France	All et Suisse	Grande Bret.	Bénelux	Espagne et Italie	Pays scand.	USA Canada Australie	TOTAL km réalisés en M	coût km	coût total en M€ TTC	coût /j
voiture	222	78	31	291	43	36	0	701	0.16	112	8.17
avion	0	19	31	0	0	36	576	662	0.10	66	4.82
train	25	201	0	29	21	0	0	275	0.08	23	1.68
bus	0	19	0	0	0	0	0	19	0.10	2	0.14
bateau	0	0	2	0	0	0	0	2	1.20	2	0.17
Total	246	316	64	320	65	72	576	1 659		206	14.98

*Recomposition des coûts de transport des cyclistes itinérants (source EuroVelo 6)*

Les 1.1 M de séjours itinérants génèrent selon les estimations environ 1.66 Md de km par un autre mode que le vélo pour accéder, revenir au point de départ et repartir, soit environ 1 500 km/séjour dont une partie importante (40 %) est réalisée en avion.

Sur la base d'un remplissage moyenne de 2.5 personnes par véhicule et d'un coût moyen de 0.40 €/km soit 0.16 €/km/personne, les cyclistes itinérants génèrent **112 M€ TTC soit 94 M€ HT de dépenses en voiture individuelle, 66 M€ en billets d'avion** sur la base d'une part importante en tarification low cost et **23 M€ de train** sur un coût ferroviaire comprenant un taux de réduction moyen de 30% sur les tarifs de base soit un total de dépenses de transport de **206 M€** pour les cyclistes itinérants. Une partie importante de ces dépenses sont par ailleurs sans doute réalisées à l'étranger (billets d'avion et de train AR, forfait TO...), sans doute la moitié.

Ce mode de calcul aboutit sur la base d'une durée moyenne de séjour de 12.4 jours (11 pour les Français 13 pour les non résidents) et à un coût de transport hors voiture de 6.80 €/jour contre 6.88 €/jour déclaré dans l'enquête. Le déclaratif s'avère donc très proche du coût recomposé. Les dépenses en voiture individuelle se montent à 8.17 € TTC/jour en moyenne.



### A retenir :

Les distances d'accès et de retour d'un séjour itinérant sont importantes avec près de 1 500 km parcourus par un autre mode que le vélo par séjour. L'itinérance génère 206 M€ de dépenses de transport, dont 112 en voiture, 66 en avion et 23 en train, dont probablement une moitié seulement, soit **100 M€** environ est dépensée en France.



### L'accessibilité en train

Le train est le mode d'accès privilégié par les allemands et les suisses mais également par un nombre non négligeable d'Italiens, d'Espagnols et de Français. Les américains et canadiens l'utilisent en complément à l'avion pour parvenir sur l'itinéraire. Il est également bien utilisé en retour au point de départ. En part modale il dépasse avec 42 % la voiture parmi les cyclistes itinérants et représente un marché de plus de 275 M de km et 60 M€ pour ces seuls cyclistes. Même en prenant en compte un taux de remplissage de voiture élevé de 2.5, le train offre le coût kilométrique le plus intéressant en accès ou retour d'un itinéraire.

- L'ouverture des TER aux vélos a fortement progressé dans les 10 dernières années à l'initiative des Régions et de la SNCF.
- L'offre vélo dans les grandes lignes a également progressé sur le réseau TGV, TéoZ et Lunéa avec des places réservées.
- Dans les TéoZ : Espace pour 6 vélos dans la voiture Services, Réservation obligatoire payante de 10 €, 67 rames mises en circulation à l'été 2006.
- Dans les Corail Lunéa : 13 relations AR Corail Lunéa/jour avec espace pour 6 vélos, réservation 10 €.
- Dans les TGV : Transformation d'un espace de stockage pour 4 à 8 vélos possibles dans les rames doubles, 107 rames TGV équipées d'un espace vélos, circulant vers le Sud-Est, vers le Nord et dessert province – province (intersecteurs) 80 relations minimum AR/jour, 9 rames Lyria entre la France et la Suisse, aménagement progressif des rames TGV





Atlantique (ouverture aux clients cyclistes en 2009), tous les TGV Est accessibles dès 2008.

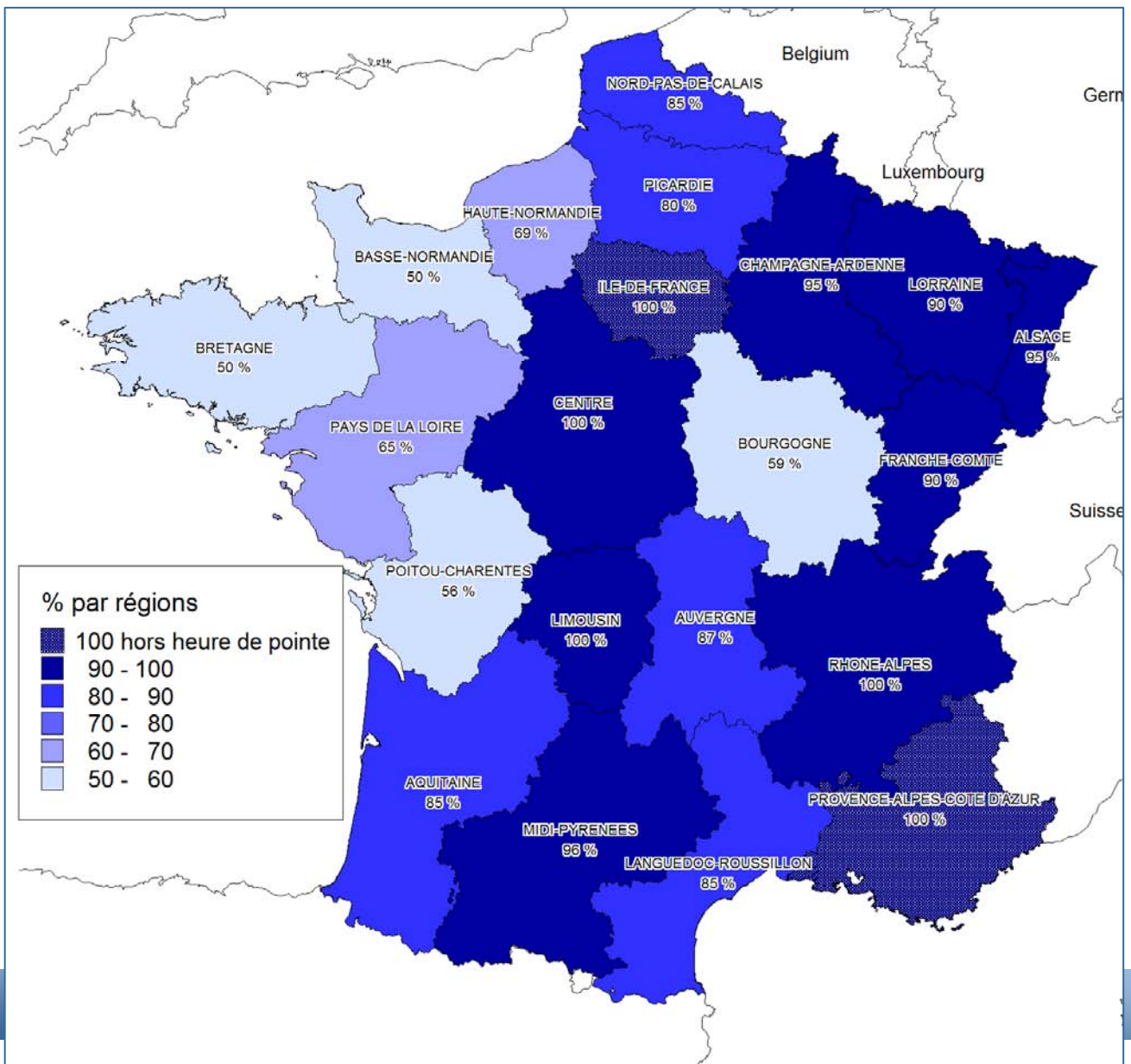
- Dans les autres Corails : Transformation d'un compartiment voyageur en espace pour 6 vélos, accès gratuit sans réservation, 10 lignes accessibles sur tous les trains depuis 2004.

Les chiffres de réservation communiqués par la SNCF sur les TéoZ, Lunéa et TGV sont néanmoins faibles (6 700 réservations en 2004, en progression forte par rapport à 2003 + 59 %). Une part non négligeable des embarquements grandes lignes échappent cependant sans doute à la réservation.

Différents points faibles demeurent et sont à améliorer :

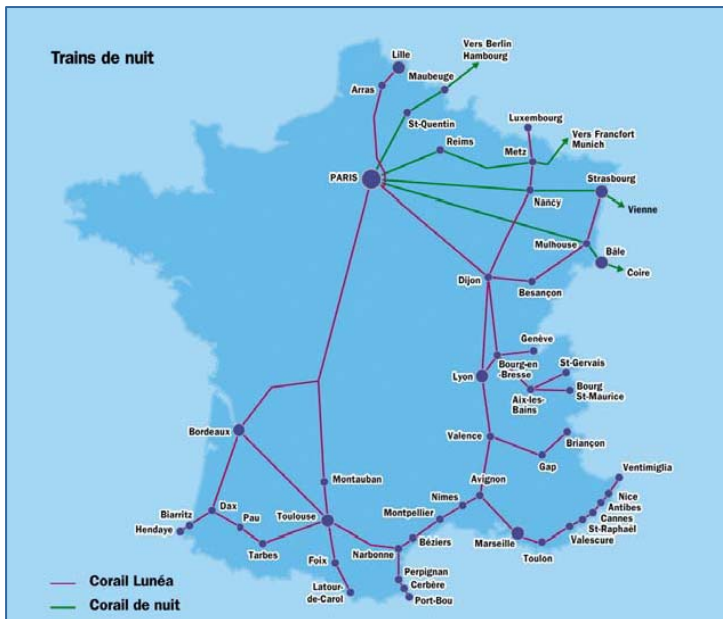
- Le **réseau TGV ouest** qui donne pourtant accès à la partie la plus avancée du réseau national de VVV n'est encore pas ouvert aux vélos. Un espace est prévu dans le cadre du programme de rénovation des rames.
- Le mode de **réservation et de paiement de l'embarquement des vélos** sur les grandes lignes reste également difficile, peu pratique et mal adapté. La réservation et le paiement par internet n'est en effet pas possible.
- L'impossibilité d'effectuer une **recherche horaire avec un filtre vélo** est très handicapante sur des distances longues. Le serveur de la Deutsch Bahn permet de répondre à cette demande [www.db.de](http://www.db.de). De façon générale, l'information sur l'embarquement des vélos dans les trains est un point à améliorer.
- La faible ouverture des **grandes lignes européennes** et particulièrement des réseaux **Thalys et Eurostar** est en revanche très problématique pour l'offre française et limite l'accessibilité notamment vers le nord et l'est de l'Europe, les deux principaux marchés du tourisme à vélo. Une mutualisation des moyens entre collectivités et à une échelle européenne serait nécessaire pour mettre en œuvre un lobbying efficace à cette échelle.





Carte du % de TER ouverts aux vélos (source SNCF 2004)

Il est paradoxal d'observer que c'est surtout dans le grand ouest de la France et en Bourgogne, là où la pratique du vélo est la plus élevée, que la part des trains TER ouverts aux vélos est la plus faible.



*Desserte grandes lignes train+vélo de jour et de nuit en 2004 (sources SNCF)*

### L'accessibilité en avion

L'avion ne contribue globalement qu'à **7 % des déplacements d'accès** (ou de départ) des cyclistes itinérants mais assure la moitié des accès des touristes à vélo britanniques et scandinaves et une petite partie des allemands (6 %), poussés par le développement des low costs. Il est évidemment utilisé par la totalité des cyclistes lointains américains, canadiens et australiens. Au total, les déplacements en avion représentent 40 % des kilomètres d'accès parcourus par les cyclistes itinérants et un tiers des dépenses de transport.



L'accès en avion est cependant loin d'être évident pour les clientèles potentielles :

- Une **faible lisibilité des modalités de transport des vélos** selon les compagnies : faut-il démonter les vélos, les ranger dans des housses, y a-t-il une surprime... ? Seules des références sur des forums spécialisés, des palmarès des compagnies et quelques informations éparses de certaines compagnies permettent de se faire une idée générale sur les possibilités de transport. Certaines compagnies comme la compagnie québécoise Air Transat proposent une gratuité en franchise de poids du transport des vélos. Plusieurs comme Easy Jet proposent une tarification spécifique avantageuse et lisible hors poids...
- **Peu de services dans les aéroports** : très peu d'aéroports proposent la vente de cartons et housses, la mise à disposition d'un espace atelier, la possibilité de laisser en consigne des housses. Rôle du CRT dans les négociations.
- **L'identification des itinéraires de sortie des aéroports** toujours à orientation routière est presque toujours défailante pour les cyclistes. Une signalisation des itinéraires de sorties ou à minima des itinéraires sur cartes téléchargeables sur PDF peuvent être mise en œuvre.
- En tout état de cause, les CRT et maîtres d'ouvrages peuvent contribuer à améliorer l'identification et la signalisation d'itinéraires de sortie, au moins des solutions les moins pires. Ils peuvent également intervenir par le biais des gestionnaires des aéroports sur les services spécifiques à mettre en œuvre. Quant à la sensibilisation des compagnies aériennes, elles relèveraient d'un lobbying à réaliser à l'échelle européenne par le biais de la European Cycling Federation.

---

### Les bus interurbains

Les bus interurbains peuvent être des compléments d'accès utiles sur certaines liaisons non desservies par le train. Les services de transports départementaux ou régionaux peuvent installer des racks à vélo derrière les bus. A l'instar du réseau Suisse, le bus peut permettre, sur des itinéraires difficiles, d'offrir une alternative crédible aux montées de cols. C'est enfin un mode d'accès privilégié à des itinéraires de VTT présentant des dénivelés important.



Différents matériels existent d'ores et déjà :

- La ligne Nantes-Noirmoutier propose ainsi l'embarquement des vélos derrière les bus sous forme d'armoires à vélo bien carénées.
- Le Conseil général de Saône-et-Loire a mis en place un compartiment vélo dans certains de ces bus le long de la voie verte Chalon-Givry-Cluny en proposant ainsi un retour facilité au point de départ.
- La ligne saisonnière « lac et montagne » en Savoie, la ligne du Semnoz en Haute-Savoie offrent ainsi la possibilité d'embarquer les vélos à l'intérieur du bus dans un espace spécialement aménagé. Des itinéraires de VTT permettent ensuite de profiter pleinement de la descente. La ligne du Semnoz opérée par le SIBRA transporte plus de 8.000 personnes par saison sur 70 jours, soit plus de 100 personnes par jour sur 6 rotations, dont près de 50% équipées de VTT.
- La ligne des plages mise en place par les 2 AOTU d'Aix et Chambéry et le Conseil général de Savoie propose l'embarquement des vélos sur une remorque derrière les bus entre Chambéry et Aix-les-Bains.

Les différentes solutions techniques sont décrites et développées dans le guide des intermodalités publié dans le cadre du programme EuroVelo 6<sup>26</sup>.

L'offre reste cependant très faible aujourd'hui et quasi négligeable sur le plan économique. Malgré son intérêt, l'offre de place dans les bus interurbains en France ne dépasse sans doute pas la centaine, essentiellement pour un besoin d'excursion. Les coûts variant de 500 à 1 500 € par vélo pour les aménagements intérieurs, 300 à 500 € pour les racks arrière ou pour les remorques, le poids économique actuel de ces solutions ne doit guère être supérieur à 1 M€ mais localement, les résultats sont encourageants.


### Les bus longue distance

Les bus longue distance transeuropéens sont relativement bien utilisés par les allemands et les néerlandais, notamment par les jeunes. Ils présentent l'intérêt d'un coût relativement faible, d'un faible nombre ou d'une absence de

---

<sup>26</sup> Guide des bonnes pratiques européennes d'intermodalités, EuroVelo 6 (2007), publication Région Centre. Le document décrit aussi les bonnes pratiques d'intermodalités liées à l'avion, au train et au bateau, propose de nombreux exemples.





changement et de la possibilité de traverser toute l'Europe en un temps limité. Certaines compagnies allemandes proposent une offre régulière (3 fois par semaine) de trajets train+vélo vers la France en utilisant de très grandes remorques. Cette solution permet de répondre facilement aux demandes des groupes. Le bus assure ainsi l'accès de 20 % des clientèles allemandes mais ne représente que 20 M de km soit moins de 2 % des accès.

La plupart des grandes compagnies européennes comme EuroLines n'autorisent cependant pas l'embarquement des vélos dans les bus. Différentes solutions existent néanmoins comme les racks ou armoires arrière, l'embarquement en soute des vélos démontés...

Un vrai travail de lobbying auprès des compagnies de bus longue distance serait nécessaire à l'échelle européenne pour peser sur ces règlements et sur l'adaptation des matériels.

---

### **La voiture**

Malgré l'intérêt des transports en commun dans l'accès aux itinéraires, la voiture reste incontournable pour certaines destinations et un moyen pertinent lorsque le nombre de passagers est élevé. La voiture représente en France un peu plus de 40 % des accès en nombre et en kilomètres parcourus pour un marché estimé à 112 M€ sur la base de 2.5 personnes par véhicule et un coût moyen complet de 0.40 €/km.

L'offre de service reste cependant limitée sur la plupart des itinéraires. Les cyclistes itinérants doivent en effet laisser leur véhicule plusieurs jours, parfois plusieurs semaines, le temps de leur randonnée. Identifier clairement les possibilités de stationnement gardienné longue durée, faire connaître cette offre et afficher clairement une tarification est indispensable. Les campings, gîtes, hôtels situés hors secteur urbain peuvent répondre à cette demande mieux que des parkings payants de centre-ville qui ont vocation à accueillir un stationnement de plus courte durée.

L'identification de portes d'entrées claires sur les itinéraires, accompagnées de services et d'une signalisation de rabattement depuis les grands axes intégrée pleinement au schéma de signalisation sont indispensables pour accueillir correctement les automobilistes.



## Le bateau

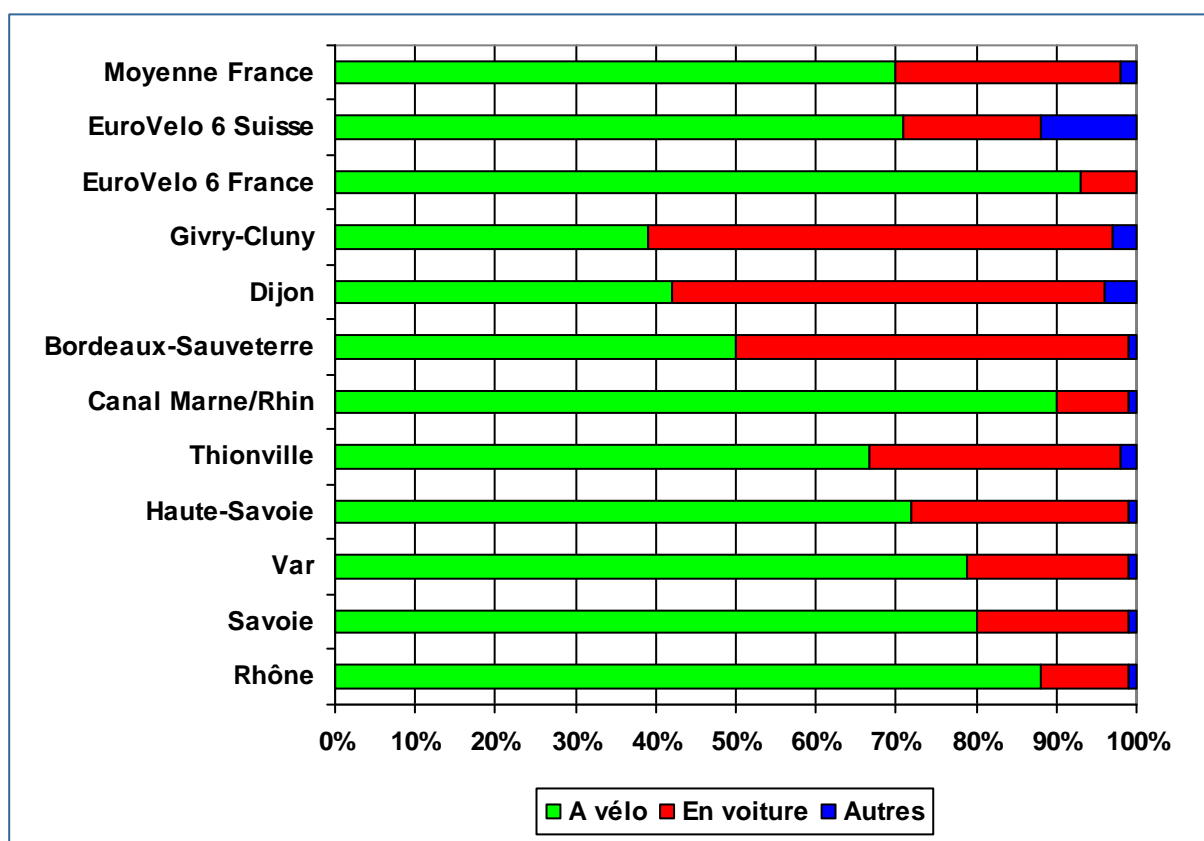
Le bateau ne représente un mode d'accès significatif que pour les Anglais avec 50 % des accès. Il reste cependant un mode de complément non négligeable du tourisme à vélo en Suisse. Ainsi près de 25 % des cyclistes itinérants ont-ils emprunté un bateau lors de leur randonnée sur le réseau de la Suisse à Vélo. Il n'est que de quelques pourcents en France mais pourrait être amené à se développer tant le complément bateau+vélo fonctionne bien. En sens inverse, la presque totalité des loueurs de péniches (Canal du Midi, Bourgogne...) proposent la location de vélos en complément.

## Dépenses de transport des excursionnistes sur les véloroutes et voies vertes

Les modes et distances réalisées par les excursionnistes pour l'accès aux aménagements peuvent être appréciés à partir des enquêtes citées plus haut. Les ratios de coûts unitaires moyens sont connus. Les dépenses peuvent de ce fait être recomposées facilement mais les modes d'accès varient considérablement d'un site à un autre.







*Modes d'accès aux aménagements (sources Enquête EuroVelo 6-2006, et AFIT 2002-2003, enquêtes départementales Var-2001, Savoie-2000, Haute-Savoie-1998)*

Le mode d'accès à la voie varie beaucoup d'une voie verte à une autre. De manière générale, le fait d'avoir à charger un vélo (ou généralement plusieurs) est un handicap majeur et tend à diminuer très fortement la pratique. Un fort taux d'accès en voiture peut être une indication de plusieurs éléments contradictoires :

- Une forte attractivité de la voie dans le contexte d'une faible zone de chalandise de proximité : c'est le cas de Givry-Cluny et sans doute de certaines portions rurales de Bordeaux-Sauveterre.
- Une forte proportion d'accès en voiture au sein d'une zone de chalandise élevée peut être en revanche le signe d'une mauvaise connexion de la voie au milieu urbain (Dijon, Bordeaux).
- Une faible proportion d'accès en voiture peut être un indicateur d'une bonne connexion au milieu urbain quand la pratique est forte (c'est le cas de Chambéry) ou d'une faible attractivité touristique de l'itinéraire ou



d'efforts de promotion insuffisants, ce qui peut être le cas du Canal de la Marne au Rhin ou de la piste de Miribel-Jonage dans le Rhône.

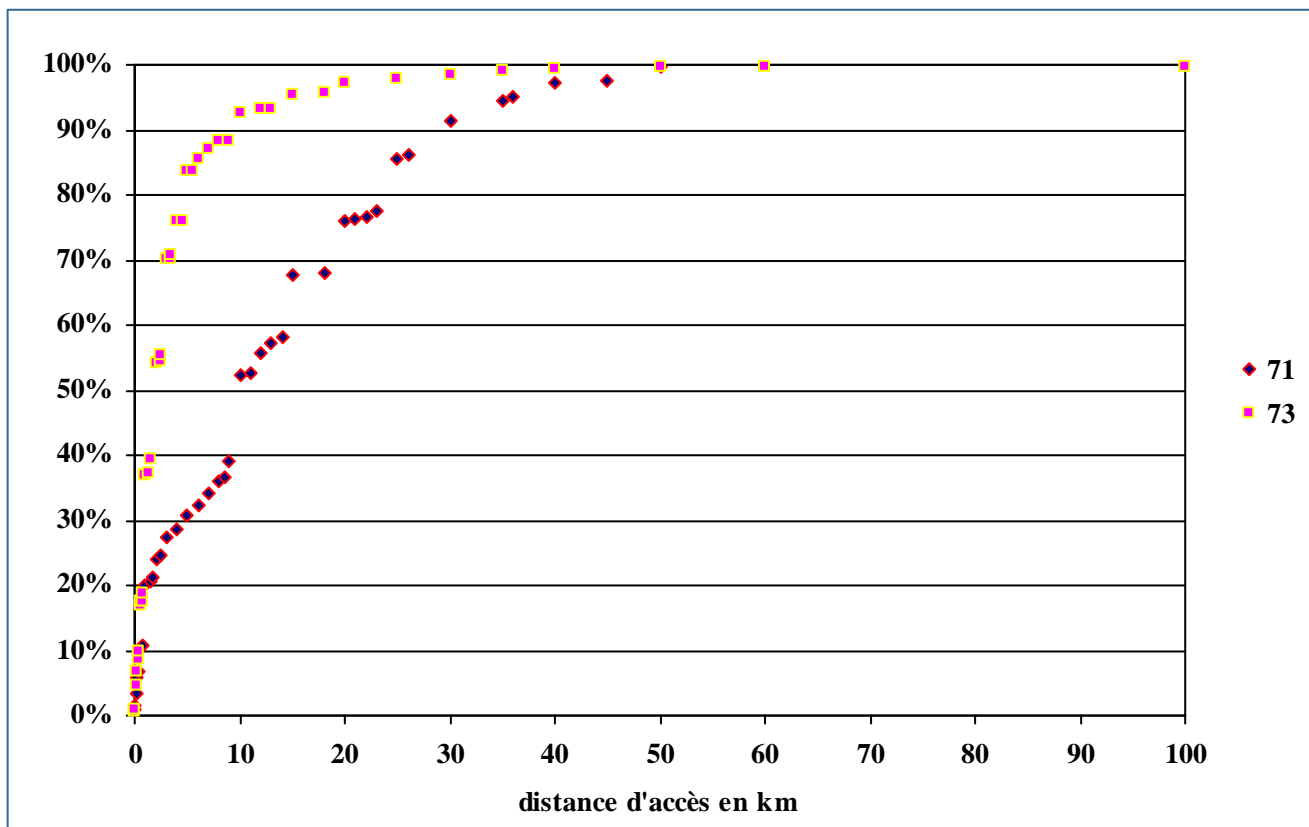
- Une forte proportion de rollers, de joggers et de marcheurs tend également à augmenter ce taux de rabattement en voiture (ce qui est le cas de Dijon).

Sur la plupart des itinéraires périurbains comme Chambéry, Annecy, Toulon, Strasbourg, 70 à 90 % des accès se fait directement à vélo, sur une distance de moins de 5 km, par des résidents localisés principalement dans les communes riveraines. Sur les aménagements récents d'EuroVelo 6, plus de 90 % des excursionnistes sont venus directement à vélo. Une très faible part de ceux-ci correspond aux excursionnistes non riverains parcourant des distances importantes pour accéder à l'itinéraire.

En revanche, sur des itinéraires comme Givry-Cluny ou Bordeaux-Sauveterre, situés en milieu rural et ayant fait des efforts importants de promotion des itinéraires, les accès par un autre mode sont prédominants : 57 % en voiture, 3 % par un autre mode (bus, train...). Les accès sont par ailleurs plus lointains. Si les deux-tiers des accès sont le fait de résidents du département parcourant en moyenne 15 km, 13 % des usagers sont des excursionnistes hors département parcourant en moyenne 80 km pour accéder à l'itinéraire. La moyenne d'accès se situe autour de 24 km.







*Part des accès selon la distance d'accès (source enquête de fréquentation sur la voie verte de Givry-Cluny-71 et sur la voie verte de Chambéry-73 - 2001). Lecture : 90 % des usagers à Chambéry viennent de moins de 10 km, 40 % sur Givry-Cluny*

La situation de l'itinéraire et les efforts réalisés pour promouvoir l'itinéraire expliquent largement la part des autres modes d'accès, les distances d'accès et le niveau de dépense. Plus l'itinéraire est attractif et fait l'objet d'une promotion active, plus la part des excursionnistes non riverains augmente. En moyenne, 30 % des usagers viennent par un autre mode que le vélo.

A noter qu'en France, sur l'ensemble des VVV analysées, la voiture représente en moyenne 95 % des accès par un autre mode que le vélo. Ce chiffre n'est que de 59 % en Suisse, une grande part des accès se faisant en train, mais également en bus ou en bateau.

Sur la base d'un ratio de 30 % d'autres modes, d'une distance moyenne d'accès par les autres modes que le vélo de 15 km (moyenne des données observées), d'un taux de remplissage des véhicules de 2.5 (valeur moyenne pour motifs loisirs) et d'un coût moyen kilométrique de 0.40 € (source INSEE sur le budget

voiture des ménages 2006), le coût moyen de transport d'une excursion à vélo peut être évalué à 4.80 € par personne étant venu par un autre mode et de 1.44 € pour l'ensemble des usagers des itinéraires.

Extrapolé aux 29.2 M d'excursions annuelles à vélo et en retirant les 10 % d'excursions à caractère sportif, les distances totales parcourues sont évaluées à 95 M km/an en voiture, 11.8 M km/voyageurs/an en TC et les dépenses de transport à 37.8 M€ pour la voiture et 1.7 M€ en TC.

**A retenir :**

Les distances d'accès à un itinéraire cyclable varient beaucoup selon la localisation et l'attractivité de l'itinéraire. En moyenne 70 % accèdent directement à vélo. 95 % des autres accès sont en voiture contre 59 % en Suisse. Les dépenses associées peuvent être évaluées à **40 M€**



Perspectives et conclusions :

- La **qualité du maillage cyclable dans le milieu urbain** permet aux résidents de venir directement à vélo et limiter les accès en voiture. L'articulation et la densité des réseaux cyclables en milieu urbain est un élément clé de réussite.
- Les efforts de communication et promotion réalisés par certains maîtres d'ouvrages de voies vertes permettent **d'augmenter très fortement la zone de chalandise** de l'aménagement et attirer des usagers venant de loin, jusqu'à 80 ou 100 km pour des excursions à la journée.
- **L'utilisation du train** comme complément d'accès ou de retour pour les excursions à la journée est encore très limité en France mais son intérêt et son potentiel pour la randonnée à la journée est très important. Les alternatives à la voiture représentent 41 % des accès autres qu'à vélo en Suisse contre seulement 5 % en France.

## Accessibilité des sportifs

Les distances parcourues par les sportifs pour les événements ou compétitions sont beaucoup plus importantes. Nous partons de quelques données ponctuelles de provenance des participants, issues des données observées sur plusieurs types d'épreuves classées par niveau ou notoriété (internationale, nationale, régionale)<sup>27</sup> :

Provenance des participants	Niveau de l'épreuve		
	Internationale	Nationale	Régionale
Département	10%	25%	60%
Région	30%	41%	34%
France	52%	30%	5%
Etranger	8%	4%	1%
Coût moyen observé par personne	128 €	86 €	34 €

*Tableau de coût moyen de déplacement par participant (calculée à partir de la provenance des participants, d'un remplissage moyen de 2.5 personnes par voiture et d'un coût de 0.40 €/km)*

A titre d'exemple, sur les 12 000 participants à l'Ardéchoise qui publie des chiffres très précis sur sa fréquentation :

- Près de 10 % des participants viennent de l'étranger et représentent 22 % des km parcourus.
- Plus de 50 % viennent en dehors de la Région et représentent 67% des km parcourus.
- L'épreuve génère 9.6 M de km/voyageurs et 3.8 M de km en voiture, soit un coût d'environ 1.5 M€ en voiture individuelle.
- Sur l'ensemble 2 % viennent en avion et représentent 9% des km/voyageurs, 4 % en train et représentent 7 % des km/voyageurs.

<sup>27</sup> Fréquentation de l'Ardéchoise , Observatoire des Cyclosporives (Cyclopassion n°103), données transmises par des Fédérations et clubs.



Compte tenu du fait que plus la distance de déplacement est longue, plus le temps de séjour augmente, les dépenses de déplacement par journée ne doivent pas varier de façon considérable. Un déplacement pour une épreuve nationale génère sans doute une à deux nuitées. A l'international, le séjour est sans doute supérieur à la durée de compétition. De fait, les coûts de transports par jour se situent sans doute autour de 35 € par jour à comparer aux 15 € des cyclistes itinérants et aux 11 € des cyclistes en séjour fixe.

A partir des données recueillies, nous avons recomposé par type d'épreuve (cycloport, cyclisme, cyclotourisme) et selon le nombre d'épreuves par niveau, les distances parcourues et les coûts de transports associés. A noter que les déplacements avec nuitées (sans doute la quasi-totalité des épreuves nationales et une petite partie des épreuves nationales) sont théoriquement déjà intégrés aux dépenses touristiques.





<b>Cyclosporatives</b>				
Nb participants	>1500	500<1500	<500	Total
Nb épreuves	15	56	63	134
Participants total	56 000	54 000	20 000	130 000
Coût transport M€	7.2	4.7	0.7	12.5
<b>Cyclotourisme</b>				
Nb participants	>1500	200<1500	<200	Total
Nb épreuves	5	50	3 445	3 500
Participants	15 000	35 000	275 600	325 600
Coût transport M€	1.9	3.0	9.4	14.3
<b>Cyclisme</b>				
Nb participants	>150	100<150	<100	Total
Nb épreuves	20	300	11 680	12 000
Participants	4 000	36 000	2 336 000	2 376 000
Coût transport M€	0.5	3.1	79.7	83.3
<b>Total</b>				
Nb	40	406	15 188	15 634
Participants	75 000	125 000	2 631 600	2 831 600
Coût transport M€	10	11	90	110

Une partie importante des dépenses de transport liées à des épreuves nationales et internationales sont réalisées dans le cadre de séjours et donc déjà comptabilisées dans les dépenses touristiques. Les dépenses de transport des cyclistes sportifs à la journée peuvent donc être évaluées à 90 M€ environ.



#### A retenir :

Les 2.8 M de participants à des épreuves sportives parcourent annuellement plus de 275 M de km et dépensent plus de **110 M€** en déplacements. La très grande majorité de ces déplacements se font en voiture, une petite partie (2 % des déplacements) en train et en avion.

#### Perspectives et conclusions :

La dispersion géographique des épreuves rend particulièrement difficile l'organisation d'alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle. Plusieurs pistes peuvent néanmoins se faire jour :

- L'amélioration du nombre de passagers dans les voitures avec une **meilleure promotion du covoiturage par les organisateurs** d'événements (diffusion de listes de covoitureurs, mise en place d'une plateforme de covoiturage événementielle...) permettrait de réduire les coûts d'accès en voiture.
- La mise en place de **bus longues distances** par l'organisateur ou un délégataire au moment de la réservation permettrait également de diminuer les coûts et la pénibilité de l'accès mais complexifie aussi l'organisation, d'autant que le transport de vélos de valeurs n'est pas non plus aisée.
- L'amélioration des conditions **d'accès des vélos dans les trains** et une amélioration des liaisons terminales en TC permettrait sans doute aussi une augmentation des alternatives à la voiture.





### 3.5.2 Les inter modalités TC / vélo



L'autre dimension importante des liens transport et vélo est celle des inter modalités entre le vélo et les transports publics qui revêt une importance beaucoup plus cruciale que ne le laisserait penser des données de trafic déjà un peu anciennes.

#### Les chiffres des inter modalités

Les enquêtes nationales transport et les enquêtes ménages permettent de donner un éclairage sur la quantification des déplacements multimodaux.

En Ile de France, 7 % des déplacements sont considérés comme multimodaux.

Dans la Région Urbaine de Grenoble, 3 % des déplacements étaient multimodaux dans la dernière enquête ménage. La quasi-totalité de ces déplacements sont en inter modalité avec les transports en commun. Ces déplacements sont de plusieurs types TC+TC, par exemple tram+bus, VP (passager ou conducteur) +TC et TC / autres (deux roues pour l'essentiel). Les déplacements intermodaux TC+TC représentent les deux tiers des déplacements multimodaux, les déplacements TC+VP 28% et les déplacements TC+autres 8 %, dont 5 % pour le vélo. La multi modalité TC+vélo représente donc à Grenoble autour de **0.15 % de l'ensemble des déplacements** soit moins de 5 % des déplacements à vélo. L'essentiel de ces déplacements multimodaux à vélo sont en lien avec le train.

Une enquête réalisée par la SNCF en 2000 a permis de faire le point sur le nombre de vélos stationnés dans plus de 70 grandes gares françaises. Le nombre de vélo stationnés était alors très faible de 0 vélo dans une dizaine de gares à 80 à Tours et 200 à Strasbourg. Le taux moyen de vélo stationné par voyageur montant était à l'époque de **0.17 %** avec un nombre non négligeable de gares atteignant cependant 2 %.



Ces chiffres ont considérablement évolué dans les dernières années et n'ont plus rien à voir avec les observations réalisées à l'époque.

Le nombre de vélos stationnés en gare est ainsi passé

- De 12 en 2000 à 181 vélos stationnés dont 131 en consigne collective sur arceaux extérieurs à Chambéry, auxquels s'ajoutent 97 vélos embarqués à la seule heure de pointe du matin. La part totale de rabattement à vélo en gare quel que soit le mode (stationnement sur arceaux extérieur, gardiennage ou embarquement dans les trains) dépasse ainsi les 7 %.
- De 200 vélos en 2000 à plus de 800 à Strasbourg dont une partie importante en consigne collective.
- De 80 à 250 à Tours, stationnés sur les quais.

Les enquêtes embarquées réalisées dans les trains par les Régions permettent d'avoir une vue précise sur la part du vélo dans le rabattement vers les gares.

Sur Chambéry, 7 % des usagers utilisent le vélo pour se rendre ou partir de la gare. Près de 50 % des usagers utilisent la consigne collective récemment agrandie, principalement les usagers stationnant leur vélo de nuit, c'est-à-dire arrivant en train à Chambéry et repartant à vélo. L'embarquement dans les trains reste important (35 %) et pose des problèmes réels de saturation à l'heure de pointe. Des chiffres similaires sont observés à Grenoble et Grenoble Université.

Sur les gares d'Ambérieu et Meximieux dans l'Ain, malgré une zone de chalandise relativement courte avec 70 % des usagers venant de moins de 3 km, 60 sur 1786 passagers soit 3.3 % des montants en gare viennent ou repartent à vélo à Ambérieu et 23 sur 916 à Meximieux, soit 2.5 %. Dans ces deux gares, plus des deux tiers de ces usagers intermodaux embarquent leur vélo dans le train faute d'une offre de stationnement sécurisée.







### Les enjeux liés aux inter modalités train + vélo

Les données prospectives sur le trafic TER tablent sur un quadruplement du trafic à horizon 2030, soit une augmentation annuelle de 6.5 % sur les prochaines années. L'augmentation annuelle est déjà supérieure à 5 % et dépassent les 10 % dans certaines Régions, notamment la Lorraine, la Picardie, Champagne-Ardenne<sup>28</sup>.

37.5 % du trafic se fait en secteur urbain ou périurbain, 33.6 % sur du maillage régional et 28.9% en liaison entre grandes villes. 56 % des passagers ont par ailleurs une voiture et un tiers des voyageurs utilisaient leur voiture sur l'ensemble du trajet avant de basculer sur le TER.

A horizon de 20 ans, le trafic TER devrait passer de 0.7 M de passagers par jour à 2.8 M

Compte tenu de la saturation actuelle des stationnements dans la quasi-totalité des gares périurbaines, l'accessibilité des gares avec la part modale actuelle de la voiture est impossible. Des changements sont indispensables.

Les observations ponctuelles menées à l'occasion de différentes études mais qui pourraient être renforcées par une exploitation plus approfondie des enquêtes embarquées régionales montrent qu'une part importante des usagers viennent de moins de 3 km. Le potentiel de progression de la marche à pied est relativement faible dans la mesure où plus de 80 % des usagers résidant à moins de 1.5 km viennent déjà à pied.

Les solutions passent par un développement de navettes de rabattement, un covoiturage efficace et un développement de l'accessibilité à vélo.

---

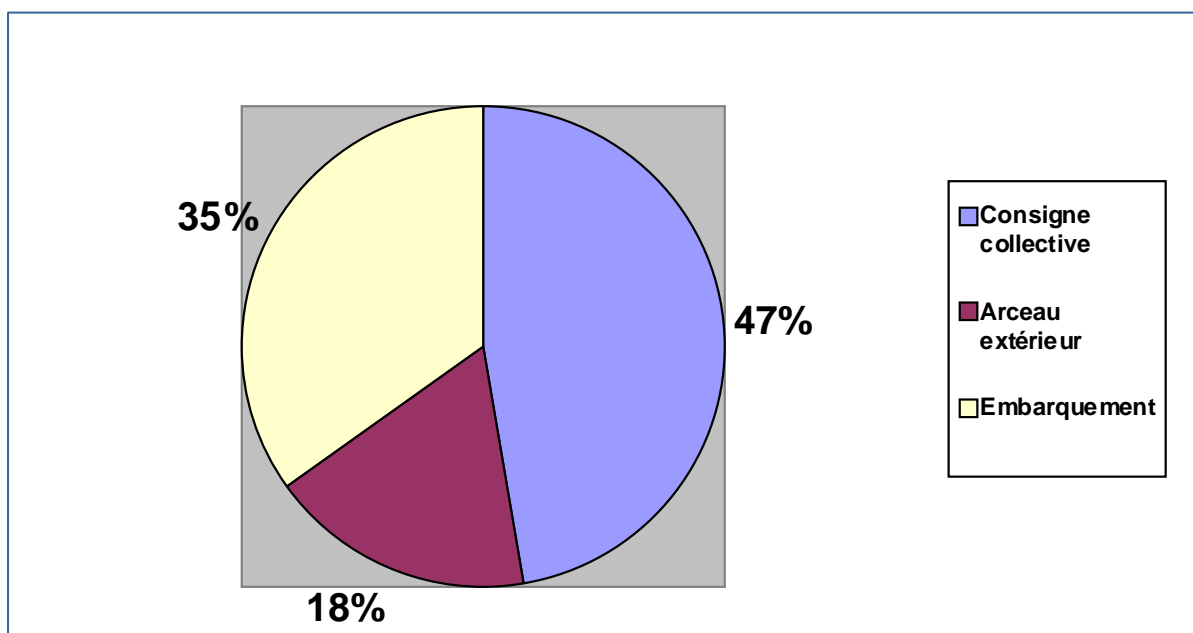
<sup>28</sup> L'embellie du TER sur tout le territoire, Ville et Transports Magazine n°462.





Les enjeux de l'inter modalité train + vélo sont donc multiples :

- Rendre possible l'augmentation du trafic TER dans un contexte de saturation de l'espace autour des gares dans les 20 prochaines années.
- Rendre efficace le trajet d'accès et le trajet terminal sans temps d'attente
- Augmenter le bassin de chalandise potentiel de la marche.
- Limiter les coûts d'investissement et de fonctionnement des autres solutions (embarquement dans les trains, développement de navettes).



*Mode de stationnement des vélos en gare de Chambéry à l'heure de pointe (source Altermodal 2008)*

La part moyenne d'accès à vélo est actuellement de 2 %. Elle était inférieure à 1 % il y a 10 ans, elle est déjà supérieure à 10 % dans certaines gares françaises. A titre de comparaison, un tiers des usagers du train aux Pays-Bas viennent ou repartent de la gare à vélo. Un objectif de 7 % à relativement court terme et de 15 % à horizon de 20 ans peut être tout à fait réaliste, il demandera un investissement très important d'aménagement.



Sur la base de 5 places pour 100 passagers, le nombre de places devrait être de 35 000 à relativement court terme, 10 à moyen terme (5 à 10 ans). L'enquête de 2000 faisait état de 0.7 places installées pour 100 passagers TER.

**A retenir :**

Le vélo ne représente actuellement que 2 % des accès en gare, même si ponctuellement il peut représenter plus de 10 %. Le maintien d'une part élevée d'accès en voiture est incompatible avec le quadruplement prévu du trafic TER à horizon 2030. Le rabattement à vélo devrait représenter à terme 15 à 20 % des rabattements.




### L'impact économique des différentes solutions de rabattement en gare

Différentes solutions peuvent être mises en avant :

- Le développement de stationnement sous différentes formes à adapter (arceaux en journée, consigne individuelle ou collective, vidéosurveillance, parc gardienné...) et de services à vélo en gare (vélo en libre service, location...).
- L'augmentation du nombre de places de vélo disponibles dans les trains.
- L'augmentation du nombre de places de stationnement VL en gare en l'absence d'alternative.
- La mise en place de navettes de rabattement en transport en commun.

### Services en gare :

Le coût d'exploitation d'une structure de vélo station en gare intégrant gardiennage humanisé, location courte et longue durée est d'environ 120 à 150 k€ pour un nombre de vélo gérés de 400 à 500 vélos (200 places gardiennées, 200 vélos en longue durée, 100 en courte durée), soit 300 € par an et par vélo. Les recettes couvrent environ 25 % des recettes. Hors location courte durée à vocation plus loisirs, la couverture est plutôt de 15 % soit environ 50 € par an. Les coûts d'investissements sont d'environ 1500 € par place gardiennée (comprenant la valorisation du foncier) et de 300 € par vélo en location (un tiers stationnés de jour sur arceaux, un tiers stationné en endroit



couvert) soit une moyenne d'investissement de 1300 € par vélo géré. Cette solution est bien adaptée dans toutes les gares de grandes agglomérations.

### **Consigne individuelle ou collective**

Le coût d'une place de stationnement couvert et fermé en gare varie de 1 300 € auquel il faut dans certain contexte rajouter une vidéosurveillance, soit une moyenne d'environ 1 500 €.

### **Vélos en libre service**

Les vélos en libre service de type Decaux ou Clear-channel ont un coût annuel se situant autour de 2 500 € par vélo et par an. Ce système est bien adapté à des contextes urbains caractérisés par une forte densité de population et d'emploi et un certain équilibre dans la journée des arrivées et des départs permettant une rotation élevée (7 à 10 rotations jour) justifiant un coût de fonctionnement élevé. Cette solution est mal adaptée au contexte des inter modalités marquées par des mouvements très pendulaires dans la journée : station vide le matin quand les besoins sont maximums, stations pleines le soir quand il s'agit de stationner un vélo pour prendre le train.


Des solutions techniques plus simples, moins coûteuses existent et peuvent répondre à des besoins de location ponctuels ou longue durée dans des contextes où une présence humaine ne peut se justifier pour des raisons économiques. Le Vélo en libre service a l'intérêt de permettre l'essai sans engagement longue durée et joue un effet d'entraînement évident pour des nouveaux usagers.

### **Embarquement dans les trains**

Dans une rame TER 2 étages de 331 places d'un coût de 6.6 M€, 11 places vélo (3 %, ce qui correspond assez bien aux ratios moyens d'embarquement) peuvent être proposées pour un coût complet d'investissement par place de 19 000 €. Chaque place vélo occupe en moyenne une place assise. Ce coût reste marginal tant que le train n'est pas saturé dans la mesure où des strapontins permettent de valoriser la place en l'absence de vélo mais pèse lourd à l'heure de pointe.

En heure creuse, l'embarquement des vélos dans les trains se fait à coût marginal, le coût d'exploitation étant quasiment nul. En heure de pointe,





l'investissement par place de vélo devient difficile à justifier au regard du coût d'investissement des solutions de stationnement.

En heure de pointe, un vélo fait perdre les recettes commerciales d'un passager. Sur un parcours moyen de 50 km, en se basant sur une recette commerciale de 0.07 €/km (cas de la Région Rhône-Alpes), la perte directe est de 1 600 € par an. La médiane d'un déplacement TER pendulaire est en effet de 30 km, la moyenne de 50 km. En réalité, cette perte est sans doute rare dans la mesure où l'utilisateur ne renonce pas à son trajet. Mais à défaut de perte de recettes, l'encombrement lié à la présence des vélos baisse le niveau de service et contribue à une moins bonne perception de la qualité du voyage. Ce coût de 1 600 € à l'heure de pointe peut néanmoins être retenu dans nos comparaisons.

L'embarquement du vélo dans les trains représente néanmoins un service particulièrement intéressant pour l'utilisateur qui n'a pas à se soucier du stationnement de son vélo et facilite. A l'occasion de l'enquête réalisée par l'Association Vélo de Toulouse<sup>29</sup>, 64 % des cyclistes interrogés ne souhaitent pas changer leurs habitudes d'embarquement du vélo dans les trains alors que 22 % se disent prêts à changer s'il y avait dans leur gare de départ ou d'arrivée un service approprié pour garer leur vélo ou pour en louer un. Les femmes sont les plus prêtes à changer du fait des contraintes de chargement du vélo (poids dans les escaliers, difficultés d'accrochage du vélo...).

Parmi les services suggérés pour laisser un vélo en sécurité dans une gare, le garage à vélo gardienné accessible à l'heure du passage en gare est privilégié (22 %) par rapport aux autres (arceaux : 14 %; consignes à vélo : 15 %; garage à vélo non surveillé : 14 %; garage à vélo surveillé par caméra vidéo : 16 %). Le montant mensuel maximum que les cyclistes sont prêts à déboursier pour ces services vélos en gare vont de 0 euros (pour les arceaux) à 5 euros au maximum (pour un garage à vélo gardienné largement accessible ou une location de vélo), chiffre qui corrobore les tarifs généralement pratiqués de 30 à 50 € par an.

L'embarquement du vélo dans les trains répond à un besoin.

---

<sup>29</sup> Le journal du cycliste urbain n°97 – janvier 2008, Association Vélo Toulouse.





## Navettes en transport en commun

L'organisation de navettes dédiées au rabattement vers les gares se développe de façon importante sur un certain nombre de territoires périurbains.

Sur une base moyenne de 18 rotations par jour (1/2h sur 5h de pointe et heure en dehors) en semaine, sur un circuit aller/retour de 10km, avec un coût moyen de 3 € du km, une navette a un annuel coût de 160 k€ sur 300 jours par an. Sur la base d'un remplissage moyen de 15 passagers sur les 18 rotations, soit 270 clients, le coût moyen est de 600 €. Avec des recettes commerciales de 150 € d'abonnement annuel, le coût public se situerait autour de 450 € par an. Le coût public final par usager varie ensuite beaucoup selon le nombre de passagers. Avec un remplissage moyen de 30 personnes par bus, le coût individuel diminue fortement à 300 € et 150 € public. Avec un faible remplissage de 10 personnes, le coût individuel monte à 900 € et le coût public à 450 €.

## Stationnement en gare

Dans les communes périurbaines, la réalisation d'une place de stationnement occupant 25 m<sup>2</sup> avec les espaces de circulation a un coût foncier inclus d'environ 5 000 € sur la base d'un amortissement de 20 ans et d'un coût de maintenance annuel de 2% de sa valeur, le coût annuel se situe autour de 350 € par place. Des modalités de gestion ou d'attribution de places par contrôle et barrières deviennent nécessaires et font vite grimper les coûts de fonctionnement et de réalisation. En milieu rural ou périurbain, la propension à payer est faible ou nulle. Un coût public minimum de 400 € serait de ce fait à retenir.

Dans les secteurs très contraints, la réalisation d'un parking en ouvrage revient à 15 / 20 000 € par place. Dans un parking de gare situé en ville moyenne, le coût annuel pour l'abonné se situe entre 600 € à 800 € (Chambéry, Rennes), 900 € (Lyon Perrache) et jusqu'à 2000/2400 € dans les gares parisiennes. Le coût global pour l'utilisateur devient vite prohibitif dans un cadre domicile-travail et la propension à payer peut vite devenir critique.

S'ajoute au coût du stationnement le coût de déplacement en voiture. Sur un trajet court de 3 km parcouru 2 fois par jour sur 220 jours, le coût pour l'utilisateur est de plus de 500 €. La conscience de ce coût est en revanche souvent faible pour l'utilisateur.





	Stationnement en gare et services	Consigne individuelle ou collective +	Vélo en libre service	Embarquement dans les trains	Places de stationnement VL	Navette TC
Investissement par place ou vélo géré	1500 € par place 300 /vélo	1500 €		19 000 €	5 000 à 20 000 €	
Fonctionnement annuel	300 €	50 €	600 à 2500 €	1600 € à l'heure de pointe	100 à 400 €	600 €
Coût pour l'utilisateur	50 €	0 à 30 €	50 €		500 VL + 0 à 800 €	150 €
Coût annuel pour la collectivité	400 €	100 €	550 €	1600 €	0 à 400 €	450 €
Coût complet annuel usager + collectivité	450 €	130 €	600 €	1600 €	900 à 1300 €	600 €

*Tableau récapitulatif des coûts des différentes solutions d'accès en gare (données Altermodal 2009)*

En synthèse, la solution de loin la moins coûteuse reste la consigne individuelle ou collective bien adaptée à un contexte de petites gares ou de stationnement en villes moyennes (< 20 000 habitants). Dans les grandes gares, la solution d'une vélo station avec stationnement gardienné, location et services est totalement pertinente. Des navettes TC avec un remplissage minimum d'une quinzaine de personnes peut tout à fait se justifier.





En revanche, le développement de l'embarquement des vélos dans les trains n'est économiquement pas justifiable en heure de pointe. En dehors des pointes de saturation, le coût de l'embarquement est marginal, il permet même de limiter les surinvestissements en stationnement dans les gares.

**A retenir :**

L'embarquement des vélos dans les trains à l'heure de pointe de même que le développement des parkings VL ne sont pas tenable économiquement. Une gamme large de services depuis des arceaux, des consignes individuelles ou collectives, des vélostations, des VLS et des navettes bus est à adapter selon les contextes.

### **Evaluation des besoins de stationnement**

En 2000, le nombre de places de stationnement était de 0.4 places pour 100 entrants. Sur la base d'une augmentation du trafic TER de 7 % par an, d'une part modale du vélo évoluant de 2 % à 7 % en 2015 puis 15 % en rabattement à la gare et d'une répartition des vélos en 15 % de stationnement en vélo station, 30 % en consigne individuelle ou collective, 5 % en VLS, 20 % en stationnement extérieur sur arceaux et 30 % en embarquement, les besoins d'investissement et de fonctionnement seraient les suivants :



	Répartition par type d'inter- modalité	Invest en € par unité	Fonct en dépenses publiques €/an	Prod en €/an	2008	2015	2030
Voyageurs TER France					700 000	1 088 000	2 798 000
Part modale vélo					2%	7%	15%
Inter modalités train + vélo					14 000	76 160	419 700
<b>Nombre de places nécessaires</b>							
Places en vélo stations	15%	1500	300	50	2 100	11 400	63 000
Consignes individuelles ou collectives	30%	1500	50	20	4 200	22 800	125 900
VLS	5%		600	50	700	3 800	21 000
Arceaux	20%	100			2 800	15 200	83 900
Embarquement	30%				4 200	22 800	125 900
<b>Dépenses en M€ /an</b>							
Investissement annuel						8	42
Fonctionnement annuel					1	6	31
Total					1	13	73

Evaluation du nombre de places et des financements nécessaires pour assurer les inter modalités train + vélo en France.

Plus de 60 000 places seront à créer dans les 5 prochaines années pour atteindre 7 % d'inter modalité train-vélo. Il faut néanmoins anticiper des besoins qui devraient croître très fortement pour tenir compte de l'augmentation très importante du trafic TER et de l'indispensable augmentation de la part du vélo



dans le rabattement. Il s'agit là de valeurs réalistes pour 2015, voire plutôt modestes à long terme, déjà observées dans certaines gares.

Le marché annuel de création de stationnement vélo dans les gares devrait s'établir à 5 M€ par an puis 40 M par an pour pouvoir absorber la croissance prévisionnelle de trafic TER.

Les coûts de fonctionnement devraient également croître de 6 M€ par an à 31 M€ à terme.

Un effort considérable devrait donc être fait. Un engagement financier important des Régions, de la SNCF, des collectivités locales et de l'Etat sera indispensable pour accompagner la croissance du trafic.

#### **A retenir :**

Le vélo ne représente actuellement que 2 % des accès en gare, même si ponctuellement il peut représenter plus de 10 %. Le maintien d'une part élevée d'accès en voiture est incompatible avec le quadruplement prévu du trafic TER à horizon 2030. Le rabattement à vélo devrait représenter à terme 15 à 20 % des rabattements.



### **Extrapolation des impacts économiques du stationnement vélo**

La promotion du rabattement à vélo a un impact économique important tant pour les usagers que pour la collectivité. Sur la base de la répartition fixée plus haut entre arceaux, VLS, vélo station, consigne, le coût public est de 173 € par place et par an pour la collectivité contre une moyenne de 410 € pour l'aménagement et la maintenance d'un stationnement VL (80 % en surface, 20 % en ouvrage). Pour un particulier le coût passe de 500 € en voiture (stationnement pris en charge par la collectivité) à 150 € (50€ d'abonnement annuel + 100 € d'amortissement et maintenance du vélo).



	vélo + TER	voiture + TER
Coût moyen public stationnement	173	410
Coût moyen privé	150	500
	323	910

*Comparaison du coût annuel moyen d'un  
rabattement vélo et voiture*

L'impact économique total du développement du rabattement à vélo est loin d'être négligeable. Il représente une économie potentielle pour les ménages de 27 M avec 7 % de part modale en 2015 et de 31 M€ en 2030 avec une part modale de 15 %.

Les économies publiques en stationnement sont également importantes avec près de 100 M€ par an à terme.

Les efforts à réaliser en termes de stationnement et services vélo devraient générer 8 puis 42 M€ de chiffre d'affaires par an en construction métallique et permettrait la création de 260 emplois dans ce domaine et plus de 600 emplois dans la gestion de vélo stations.

	2008	2015	2030
Trafic TER prévu	700 000	1 088 000	2 798 000
Voyageurs intermodaux vélo	14 000	76 000	420 000
Gain public lié au vélo en M€	3	18	99
Gain privé lié au vélo en M€	5	27	147
<b>Gain collectif en M€</b>	<b>8</b>	<b>45</b>	<b>246</b>
Investissement annuel en M€	0	8	42
Fonctionnement annuel en M€	1	6	31
<b>Coût public /an /habitant</b>	<b>0.02 €</b>	<b>0.21 €</b>	<b>1.15 €</b>



Effectif /M€			
Construction métallique	6.3	6.3	6.3
Services vélo	20.1	20.1	20.1
<b>Emplois</b>			
Construction métallique	0	48	263
Services vélo	21	114	626


La gare de Strasbourg comporte 1 600 places dont 350 couvertes non gardées et 850 gardées. 500 supplémentaires seraient nécessaires à court terme pour répondre à la demande, soit un total de 8.5 places de stationnement pour 100 voyageurs TER

A noter que tant pour les ménages que collectivement, le transfert de déplacements VL longs sur le TER génère une économie de moyens importante. En prenant l'exemple d'un déplacement Chambéry-Grenoble de 50 km (moyenne des déplacements TER) et des coûts km moyens de la Région Rhône-Alpes et en valorisant le coût collectif des coûts km d'infrastructure intégrant les coûts sociaux<sup>30</sup>, le coût annuel pour l'utilisateur et la collectivité des 220 AR annuels est le suivant :

	vélo + TER	voiture + TER	voiture intégrale
Coût moyen public stationnement	173 €	410 €	350 €
Coût moyen privé	150 €	500 €	8 800 €
Coût d'infrastructure			1 000 €
Coût moyen public TER	3 561 €	3 561 €	
Coût moyen privé TER	1 600 €	1 600 €	
	5 806 €	6 980 €	10 150 €

<sup>30</sup> Rapport de la commission des comptes et de l'économie de l'environnement, la Documentation Française / Les coûts d'usage des infrastructures sont évalués à 8.1c/litre et les coûts totaux intégrant les externalités à 75.8c/litre.





Le TER coûte collectivement beaucoup moins cher que la voiture sur les déplacements domicile-travail long mais la majeure partie du coût est supporté par la collectivité. L'impact en emploi est également très différent. Là où l'automobile génère 3.1 emplois/M€ (1.7 dans la construction, 5.6 dans l'équipement et la réparation et 5.8 dans la construction d'infrastructures routières), le transport public en génère 15.3.

**A retenir :**

Le développement du rabattement à vélo permettrait de réaliser des économies importantes pour les ménages et la collectivité de **50 à 250 M€ par an** et de créer plus de 800 emplois dans les services vélo et la fabrication de stationnement et équipements vélo.

### Les inter modalités avec les autres TC

Les inter modalités TER/vélo sont à priori les plus importantes et celles qui ont fait l'objet de plus d'investissements des collectivités mais le vélo peut être un complément utile à des lignes structurantes de type tramway ou lignes express périurbaines dans la desserte fine de zone à moindre densité, particulièrement les zones d'activités périphériques. L'expérience des Plans de Déplacements Interentreprises dans les zones d'activités montre bien la difficulté à coupler desserte efficace en temps, indispensable pour toucher les salariés et desserte fine et l'intérêt du vélo pour répondre à ce dilemme.

Les inter modalités bus+vélo sont rares dans la mesure où la vitesse commerciale du bus est plus faible que celle du vélo sauf cas particulier de relief marqué ou de ligne ayant une vitesse commerciale élevée.

De nombreuses agglomérations implantent des arceaux à proximité des arrêts de tramway mais rares sont celles qui ont eu une démarche de structuration d'une offre protégée de nuit avec éventuellement des services de location. L'agglomération de Strasbourg travaille la question depuis des années en aménageant des stations vélo de type consigne individuelle ou collective. Le CTS



a implanté en 2008 15 véloparcs 20 à 40 places à proximité des stations terminales de tramway. Les cyclistes peuvent déposer leur vélo dans un endroit fermé accessible avec le badge d'abonnement au réseau. En 1994, les véloparcs étaient gardiennés mais le coût et l'amplitude horaire plus faible ont fait évoluer le service vers un système à badge. Le coût moyen d'aménagement est de 2 000 € par vélo.

Sur un ratio de 1 place pour 1 000 habitants comme à Strasbourg, le besoins de création de stationnement intermodal aux points importants du réseau structurant et dans les zones d'activités, appliqué aux agglomérations de plus de 100 000 habitants (26.5 M d'habitants) serait de 26 500 unités de stationnement. Une partie (15 à 20 %) pourrait être également proposée sous forme de vélos en libre service simplifié ou vélo en location longue durée accessibles par badge. Un investissement de 42 M€ serait à envisager dans les 10 prochaines années avec un coût de fonctionnement annuel évalué à 6.4 M€.

	Coût unitaire	Consigne collective	VLS simplifié	Total
Besoin de stationnement		21200	5300	26500
Investissement	2000	42.4		42.4
Fonctionnement	650	0.8	3.4	4.3
Coût annuel amortissement /20 ans		3.0	3.4	6.4
Coût par habitant		0.11	0.13	0.24

*Coûts d'investissement et de fonctionnement dans les véloparcs intermodaux hors TER à réaliser dans les prochaines années sur la base d'un ratio de 1 place /1000 hab*



## Synthèse et perspectives :

Le développement du rabattement à vélo vers les gares est indispensable pour permettre de tenir les perspectives de croissance du trafic TER à horizon 2030. Le développement de l'embarquement des vélos en heure de pointe comme le développement du stationnement VL sont économiquement intenable. De fait, la part de rabattement à vélo a considérablement augmenté dans certaines gares atteignant jusqu'à 10 %. La part très importante des usagers du train à moins de 3km des gares permet effectivement d'envisager un report massif vers le vélo pour atteindre 20 % voire plus.

Pour tenir ces objectifs, il sera nécessaire de **créer annuellement en France 3 000 places de vélo station, 6 000 places en consigne, 1 000 places de VLS en gare, 4 000 arceaux**. Cette perspective va demander de la part des Régions, de la SNCF, des collectivités et de l'Etat un investissement très important dans les prochaines années pour implanter les stationnements et gérer les services vélo de **1.20 € /an /hab**.

L'intérêt du vélo en complément des transports en commun pourrait être élargi aux problématiques de diffusion de lignes de bus express et tramway en zones moins denses, notamment dans les zones d'activité périphériques. Les solutions seront sans doute orientées plus vers du stationnement en consigne et du VLS adapté à des contextes de plus faible densité. 2 600 places en consigne ou VLS seraient à construire par an pour un budget de **0.25 € /an /hab** dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.



## 3.6 L'organisation d'événements, d'épreuves et de voyages

L'organisation d'événements et de voyages autour du vélo représente une activité économique très importante. L'organisation d'événements sportifs, à commencer par le Tour de France, représente des impacts économiques considérables.



### 3.6.1 Les épreuves du circuit professionnel

#### Le Tour de France

Depuis sa création, le Tour de France est organisé par une structure de presse privée. La majeure partie de l'activité d'Amaury Organisation est liée au Tour de France, loin devant d'autres grands événements comme le Paris Dakar, mais aussi d'autres courses cyclistes françaises. Elle valorise ainsi un considérable savoir faire dans l'organisation d'événements sportifs.

Le Tour de France est un des tous premiers événements mondiaux derrière les Jeux Olympiques et la Coupe du Monde de Football, à la fois par son ampleur médiatique et par le nombre de spectateurs directs de l'événement.

Les chiffres rassemblés sur l'organisation sont impressionnants :

#### Les spectateurs

12 à 15 millions de spectateurs sont présents sur le bord des routes le long du Tour. L'événement touche 2 milliards de téléspectateurs à travers le monde avec 3 200 heures de transmission dans 185 pays. La notoriété mondiale du Tour de France est considérable.



#### La caravane

Une caravane de 200 véhicules animés et décorés représentant un défilé de :  
20 kilomètres de long

43 marques représentées en moyenne chaque année

15 millions de cadeaux distribués

45 minutes de spectacle continu par spectateur


L'ensemble du personnel liés à la course (techniciens, partenaires, coureurs et staff) représentait un groupe de 4 500 personnes en 2008, 3800 en 1998.

#### La couverture médiatique

650 médias, 3 800 accrédités

2 000 journalistes, photographes, cameramen ou consultants





---

Près de 450 places assises sont prévues tous les jours pour accueillir les journalistes de presse écrite : 350 titres ou agences accréditées

1 800 techniciens, pilotes ou chauffeurs

260 cameramen, dont 30 pour France Télévisions, tournent des images de la course et de ses à-côtés, pour le compte de 92 chaînes de TV

240 photographes à couvrir la grande boucle, photographiant les coureurs pour leur journal ou l'une des 40 agences photos qui commercialisent leur production.

90 stations de radio, dont 50 locales, sont représentées sur le Tour.

### **Les produits dérivés**

4 Tours opérateurs officiels Tour de France proposent à leurs clients la montée des cols les plus mythiques, la rencontre avec des coureurs, la découverte des coulisses du tour : accès VIP au Village du Tour de France et aux zones privatives à l'arrivée, rencontrer des grands noms de l'épreuve, rouler quelques heures avant les coureurs sur la route d'une étape mythique, passer la ligne d'arrivée et monter sur le podium...

### **Le budget de la course**

Le budget de ASO pour l'organisation du Tour était estimé à 100 M€ en 2007, de 90 M€ en 2005, et de 77 M€ en 2003. Ce budget représente 70 % du chiffre d'affaires total d'ASO qui compte 230 salariés et cumule 15 M€ de bénéfices.

ASO organise d'autres courses internationales : le Tour de Picardie, Paris-Nice, le Tour de l'Avenir, Paris-Tours, la Classique des Alpes juniors et d'autres courses internationales comme le Tour du Faso, Liège-Bastogne-Liège...

3 M€ primes de courses sont distribuées aux coureurs dont 0,4 M€ pour le vainqueur.

### **Les produits de la course**

Les produits sont composés de 50 M€ droits TV (30 % en 1997), de 40 M€ de partenariats (80 % en recettes directes et 20 % liés à la caravane), et de 8 à 10 M€ de participation des villes qui accueillent.



## Budget des collectivités

Les droits versés ASO par les villes qui accueillent le passage du Tour de France sont de 50 k€ pour un départ d'étape et 80 k€ pour une arrivée. La ville de départ du Tour verse un montant beaucoup plus élevé.

Les seules recettes directes d'hébergement et de restauration des 4 200 personnes de la caravane du tour représentent 450 k€ par jour.

Les villes étapes ont également des dépenses directes d'installation logistique, d'aménagements, de communication complémentaire. Quelques villes ou départements publient les comptes de leurs dépenses et retombées. Les coûts sont souvent partagés entre Villes, Départements et parfois Régions :

- Reims 2002 : 88 k€ ASO + 150 k€ de matériel et mobilisation du personnel municipal.
- Ardennes 2003 : 150 k€ investissement.
- Ile de France 2003 : 370 k€.
- Cholet : coût total 230 k€ pour 610 k€ de retombées directes.
- Montpellier, Narbonne, Nîmes 2008 : 130 à 160 k€ de droits ASO + 120 à 150 k€ de logistique et un afflux de 40 000 spectateurs externes aux agglomérations.
- Maurienne 2 étapes 2006 de La Toussuire et St Jean de Maurienne : 160 k€ de coût ASO /mais 1,6 M de retombées en nuitées supplémentaires mesurées avec l'outil de suivi touristique.
- Val d'Isère 2008 : 100 k€ départ.
- Arrivée Toulouse 2008 : 160 k€ ASO avec des retombées estimées à 1 M€.
- Aurillac : 200 k€ de droits ASO et prestations logistiques (50 % CG, 25 % Communauté d'Agglomérations, 25 % Région).
- Château-Thierry 2002 : 87 k€ ASO arrivée + 80 k€ de logistique et aménagement pour une fréquentation mesurée de 20 à 30 000 visiteurs supplémentaires, 5 000 nuitées supplémentaires et un impact estimé à 500 k€.
- L'accueil du départ du Tour est plus coûteux.
- La Région Bretagne et les collectivités partenaires ont versé en 2008, 1 M€ sans prologue.
- Strasbourg en 2007 avait dépensé 3,2 M€ et mesuré 4.5 M€ de retombées directes.



- Liège en 2004 a versé 2 M€ en droits et prestation pour un total estimé de 10 000 nuitées directes et 1 M€ de retombées directes.
- La ville de Londres a quant à elle déboursé 2 M€.

Globalement, les villes d'accueil doublent les droits ASO par des prestations complémentaires, soit un budget additionnel de **10 M€**.

### Les bénéfiques d'image

Les bénéfiques images des collectivités sont très importants. Une étude réalisée par FIGESMA<sup>31</sup> pour le Conseil général de Vendée sur l'impact économique de l'accueil du Tour de France en 2005 a permis de montrer que 12.6M de téléspectateurs ont regardé en France les 3 jours d'étapes en Vendée. Les 7 principaux pays européens ont généré 23 M de téléspectateurs complémentaires. La Vendée a fait l'objet à l'occasion de ces 3 jours de 536 articles dans 27 titres dont 30 % apportent un contenu d'image positif au Département. 128 citations du Département ont été faites sur 3h44 de radio et 57 sur 2h34 de télévision. La valeur médiatique équivalente est estimée à 3 M€. La valeur correspondant à l'impact direct de notoriété et d'image du Département est estimée à 0,98 M€. Sur cette base, à l'échelle de l'ensemble du Tour, les retombées d'images peuvent être estimées à **7 M€** sur les 3 semaines d'épreuve.

### Nuitées et retombées touristiques supplémentaires

Les étapes vendéennes ont attiré 1.2 M de spectateurs dont 495 000 sont venus spécialement pour le Tour de France soit 41 % des spectateurs. Le passage du Tour de France a généré 21 500 nuitées marchandes supplémentaires et 55 000 nuitées en hébergement non marchand. Le chiffre d'affaire supplémentaire induit calculé à partir des données TNS Sofres de dépenses moyennes par touriste (49 € en hébergement marchand, 41 € en hébergement non marchand, 36 € pour les excursionnistes) est de l'ordre de 21.7 M€. Sur une base de 7 M€ de retombées touristiques supplémentaires par jour, l'ensemble du Tour de France génèrerait 140 M€ de retombées touristiques. Ces estimations nous paraissent néanmoins particulièrement élevées pour les excursionnistes. Une base de 12 € /jour pour les excursionnistes (chiffres moyen obtenu dans les dépenses de

<sup>31</sup> Evaluation des retombées médiatiques touristiques et économiques du Tour de France 2005 et du Vendée Globe 2004-2005, FIGESMA, avril 2006.



cyclistes) se traduirait par un impact total de 11.6 M€ et près de 4 M€ / jour. Par ailleurs, toutes les étapes n'ont pas nécessairement autant d'impact que les étapes de lancement ou de montagne. Une valeur plus réaliste de 4 M€ par jour entraînerait un impact de l'ordre de **80 M€**.

### Budget presse et production télévisions

France Télévision verse à elle seule 20 M€ de droits à ASO l'organisateur.

S'ajoute à cela 8 M€ de coûts de production des équipes sur place.

Les autres médias versent 30 M€ et devraient dépenser sur la même base autour de 12 M€ de coûts de production.

Les recettes directes de France Télévision sont mesurées à 4,8 M€ de retombées publicitaires et 2,4 M€ de retombées annexes de partenariats publicitaires. Le Tour de France représente donc bien un coût pour France Télévision qui continue à programmer le Tour pour l'intérêt d'audience qu'il représente avec 3,6 à 4 M de téléspectateurs par jour.

Les coûts de participation de la presse écrite et radio sont également à prendre en compte avec 1 500 personnes mobilisées plusieurs semaines pour un coût de 12 à 15 M€.

L'ensemble des budgets de production tous médias confondus hors droits ASO peuvent être estimés à 35 M€.



### Budget annonceurs

Les annonceurs versent 40 M€ de financements de partenariat avec ASO.

3 types de partenariats sont possibles :


- 4 partenaires principaux à 4/5M : 18 M.
- 9 partenaires officiels à ½M : 13,5 M.
- 16 fournisseurs officiels à 0,3/0,7 : 8 M.

Le Tour de France représente une partie importante des investissements d'annonceurs dans le cyclisme estimé à 70 M€<sup>32</sup>.



<sup>32</sup> L »Le marché du sponsoring sportif a attiré un milliard d'euros », article du Figaro Economie du 15/11/2005, chiffres issus de l'Observatoire de la Charte Européenne de Marketing sportif ESSEC, INSEE, MJS, Havas Sports.





A ces coûts de partenariat s'ajoutent les coûts internes de participation à la caravane (personnel, véhicules, objets publicitaires) et des coûts d'achat d'espace média complémentaires. Ces données sont difficiles à obtenir mais compte tenu des coûts de spot et des coûts journées des personnes présentes le tout peut être estimé à 6 M€ (achat d'espace) et 10 M€ (800 personnes mobilisées sur la caravane publicitaire sur 25 à 30 jours).

La couverture média est cependant telle que le Tour de France est estimé comme un des meilleurs outils d'acquisition ou de maintien de notoriété. Dans les enquêtes de suivi, parmi les 10 premiers sponsors cités spontanément, 5 sont des partenaires du Tour de France.

Avec 5h30 de couverture télévision par jour pendant le Tour et 165h par an pour le cyclisme en général, le vélo est le 3ème sport le plus médiatisé en France. la Formule 1 ou le tennis.

---

### Budget des équipes

20 équipes professionnelles participent au Tour de France. Pour toutes les équipes professionnelles mondiales, le Tour de France est la course de référence qui détermine la notoriété de l'équipe et l'objectif n°1. Une non qualification au Tour de France peut signifier un arrêt d'activité pour certaines équipes.

Le budget moyen des équipes professionnelles participant au tour en 2007 s'établissait à 7,4 M€ avec des écarts de 4,5 à 15 M€.

Le Tour de France représente directement autour de 15 % du budget direct des équipes (22 M€ sur les 158 M€ du budget annuel des équipes engagées<sup>33</sup>) mais potentiellement beaucoup plus compte tenu de son impact sur l'existence même de ces équipes.

### Budgets liés

4 Tours opérateurs officiels proposent à des groupes d'une dizaine de cyclistes de suivre le Tour de France. Une vingtaine d'autres tours opérateurs non officiels, pour la plupart américains, australiens, néo-zélandais, sud-africains proposent des circuits comprenant chacun une ou plusieurs étapes sur le Tour. Plus de 200

---

<sup>33</sup> « Le Tour de France, monument à préserver », article de Alain Echegut, Les Echos du 6/7/2007.



cyclistes font appel à ces TO qui facturent leur prestation de 3 à 4 000 € la semaine, soit un budget global de l'ordre de 0,7 M€.

ASO propose également aux cyclospor­tifs l'Etape du Tour qui permet aux participants de parcourir une étape réalisée par les coureurs professionnels. Cette épreuve rassemble autour de 8 à 9 000 personnes.

Le coût d'inscription est de 58 €, soit une recette de 0,5 M€ à laquelle s'ajoute la participation des partenaires qui représentent sans doute de 50 à 65 % du budget total.

Récapitulatif de l'économie liée au Tour de France :

- 100 M€ budget ASO.
- 22 M€ budget équipes.
- 16 M€ coûts complémentaires annonceurs.
- 35 M€ de coûts de production des médias.
- 10 M€ de coûts pour les collectivités.
- 7 M€ de bénéfice image.
- 80 M€ de dépenses touristiques supplémentaires.
- M€ de budgets liés (Tour opérateur, Etape du Tour).
- Soit un total d'environ **272 M€**.

Sur une base moyenne de 10 emplois par M€, le Tour de France génère autour de 2 700 emplois équivalent temps plein.

**A retenir :**

Le Tour de France génère un chiffre d'affaire considérable de 272 M€ dont 100 M€ de budget direct d'organisation et 80 M€ de retombées économiques supplémentaires pour les collectivités traversées. Les emplois induits peuvent être estimés à 2 700.







### Les autres épreuves du circuit professionnel et élite

ASO est organisateur de très nombreuses autres courses du circuit professionnel, entre autres Paris-Nice, Le Critérium International, Paris-Roubaix, Le Tour de Picardie, La Classique des Alpes Juniors, Le Tour de l'Avenir, Paris-Tours ou à l'étranger le Tour of Qatar ,Le Tour du Faso, La Flèche Wallonne, Liège-Bastogne-Liège.

Le Dauphiné Libéré rassemble sur une semaine une caravane de 650 personnes (120 organisateurs, 200 journalistes, 35 policiers, 144 coureurs, 144 accompagnateurs et mobilise 54 chaînes et organes de presse. Le rapport du nombre de personnes jour par rapport au Tour de France serait d'environ 1 à 20. La participation demandée par les organisateurs aux collectivités d'accueil a été de 60k€ pour les deux étapes en Maurienne, de 25 k€ pour l'étape de Nyons. Le budget par rapport au Tour de France s'établirait autour d'un rapport de 1 à 15. Le budget d'une telle épreuve incluant le budget d'organisation et les budgets annexes (frais des équipes, accompagnateurs, production TV et presse, coûts directs pour les collectivités...) pourrait se situer autour de 5 à 7 M€.

Au total, la dizaine d'épreuves professionnelles se déroulant en France et suivies par les médias télévisuels nationaux génère sans doute un impact pouvant se situer autour de **20 M€**. A ce montant s'ajoutent les retombées en nuitées, les coûts des annonceurs, des équipes pour un total probable d'environ 30 M€.

#### A retenir :

Les autres épreuves du circuit professionnel en France génèrent un impact beaucoup plus modeste de 30 M€



### **3.6.2 Les épreuves et randonnées grand public organisées par les clubs, des associations ou des opérateurs professionnels**

#### **Les cycloportives**

150 Cycloportives ouvertes aux non licenciés sont organisées chaque année en France, en plus des randonnées non compétitives organisées par les clubs. Une quarantaine d'épreuves dépassent les 1 000 participants et 75 les 500 participants.

Parmi les plus connues on peut citer l'Ardéchoise qui rassemble annuellement entre 12 et 15 000 cyclistes, l'Étape du Tour qui propose chaque année une étape différente sur une étape du Tour de France ou la Marmotte dans l'Isère qui emprunte des grands cols mythiques.

Sur l'ensemble des 133 épreuves, le nombre d'inscriptions est évalué à 128 000 par an.

Elles se sont pour la plupart développées dans les années 1982-2000. Une quinzaine ont fêté leurs 20 ans d'existence. Après une croissance forte des effectifs à la fin des années 90, le phénomène tend à se stabiliser. 10 % des épreuves disparaissent et à peu près autant sont créées chaque année. Les organisateurs sont pour beaucoup confrontés à des difficultés d'ordre administratif et à une législation peu adaptée à ce type d'épreuves de masse.



NB participants par tranches	Nombre d'épreuves	Nombre de participants
>10000	1	13000
>5000	2	15000
>2000	4	14000
>1500	7	12250
>1000	24	30000
>500	32	24000
>250	41	15375
<250	22	4400
Total	133	128025

*Participation aux 133 épreuves référencées*

La plupart proposent plusieurs circuits pour répondre à des besoins différents mais la majorité propose des circuits de 150 à 160 km. La moitié se déroule en montagne sur des circuits exigeants, 15 % comptent plus de 3000 m de dénivelée.

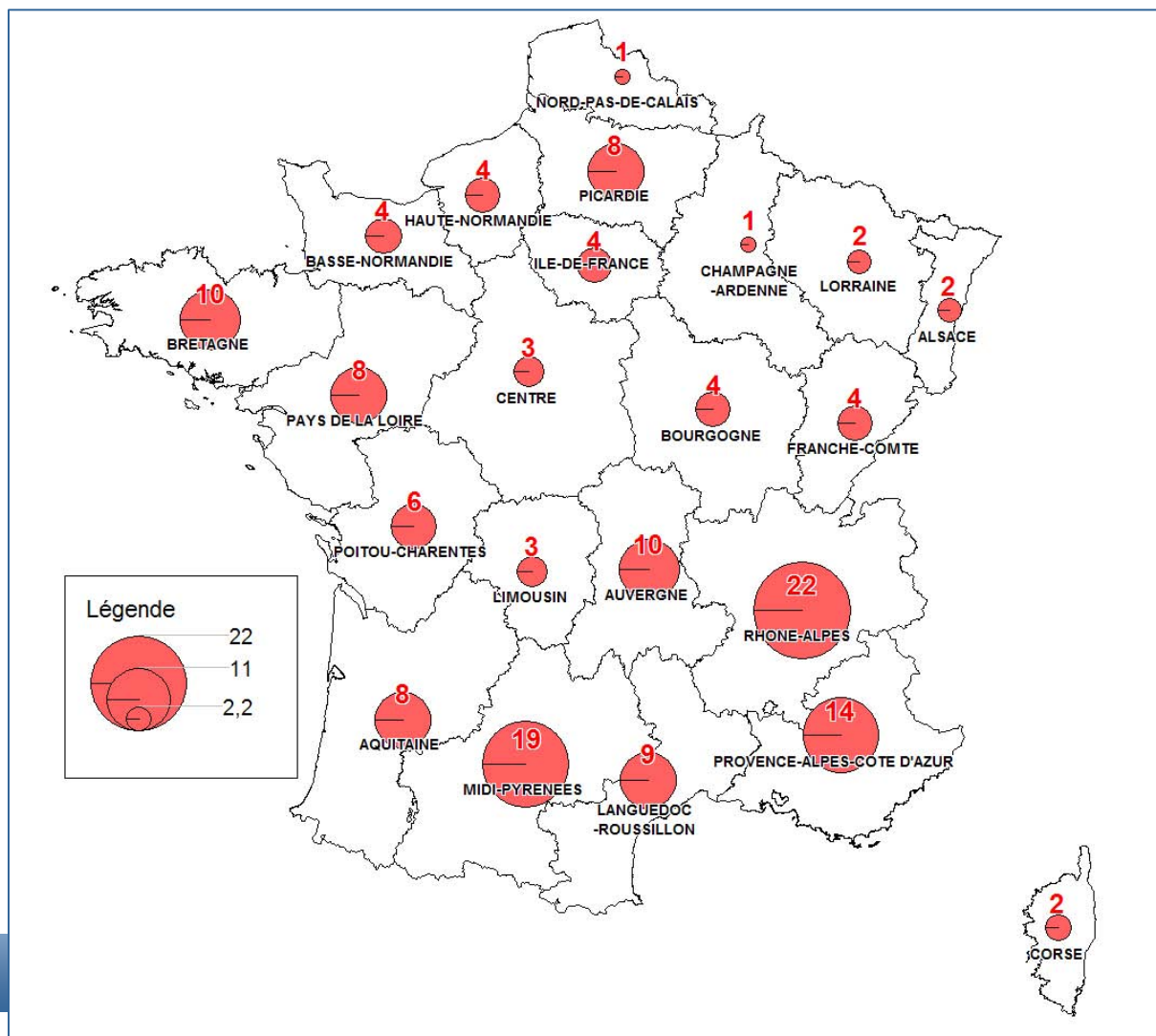
Le nombre de pratiquants en France est estimé à 60 000<sup>34</sup> dont 25 000 Français assidus. Dans les pays voisins tels que l'Espagne, l'Italie, la Belgique, la Suisse, les Pays-Bas, le phénomène touche toutes les classes d'âge et toutes les classes sociales.

Les adeptes de ces épreuves ont pour la plupart entre 35 et 65 ans apprécient des épreuves longues à intensité plus faible que les épreuves de compétitions sur route organisées par la FFC, à mi chemin entre la randonnée et la course. Une minorité de participants sont là pour gagner. Une bonne partie est à la recherche d'une performance individuelle et de comparaison avec d'autres ou avec un temps réalisé précédemment. La plupart viennent pour la beauté du parcours, la qualité de l'organisation et le partage d'un grand événement. Une bonne partie

<sup>34</sup> Source OPALE citée dans l'article de Jean-Michel Richefort (Cyclopassion n°103).




revient au vélo après plusieurs années passées en compétition et une interruption importante due à leur vie familiale ou professionnelle.



Nombre d'épreuves cycloportives organisées par Région. (Sources observatoire des cycloportives CycloPassion n°102 p19)

Le nombre d'épreuves organisées est nettement plus important dans les régions du sud, particulièrement dans les massifs Alpains et Pyrénéens et dans l'ouest. A noter également le nombre important d'épreuves en Picardie.

Dans la plupart de ces épreuves, les non licenciés représentent à peu près la moitié des participants. C'est le cas de l'Ardéchoise, avec ses 12 000 participants qui compte 53 % de non licenciés. La FFCT (20 %) et l'UFOLEP (16 %) y sont les



deux Fédérations les plus représentées devant la FFC (7 %) et la FSGT (3 %). Ce phénomène de participation de non licenciés à des épreuves chronométrées est à mettre en parallèle avec le développement des courses hors stade en athlétisme ou en ski de fond.

Les prix d'inscriptions varient de 7 à 50 € avec une majorité se situant entre 20 et 25 €. Le prix d'inscription ne couvre généralement qu'une partie du budget (30 à 50 % selon les épreuves), le reste étant généralement assuré par le sponsoring et un soutien des collectivités. Le budget moyen d'organisation se situe autour de 75 € par jour et par participant.

Le magazine Cyclopassion<sup>35</sup> évalue à partir d'une enquête réalisée auprès de ses lecteurs, les dépenses annuelles des cycloportifs à 2 000 € par saison répartis entre l'équipement vestimentaire, l'entretien du vélo, les droits d'engagements, le transport et l'hébergement. Le coût total moyen d'une participation en dehors de sa Région est estimé à 250 €. D'après une enquête du même magazine auprès des cycloportifs le prix moyen d'achat d'un vélo de cycloport se situe autour de 2 000 €.

---

### L'Ardéchoise

L'Ardéchoise est une référence européenne voire mondiale d'organisation d'épreuve cycloportive. Avec ses 12 à 15 000 participants sur plusieurs jours, elle est la plus importante épreuve du calendrier et rassemble un public assez divers avec une petite élite inscrite pour gagner et un peloton de cyclistes sportifs venus se mesurer aux autres participants sur des parcours particulièrement exigeant. L'accueil y est particulièrement chaleureux et les villages traversés redoublent d'efforts pour rendre mémorable le passage des cyclistes. Les organisateurs de l'Ardéchoise ont fait réaliser une étude sur l'impact économique de l'événement.

Le budget annuel de l'épreuve est de 1,4 M€ soit un peu moins de 100 € par participant pour deux jours. Les inscriptions couvrent 50 % du budget, le reste étant assuré par des partenaires privés (45 %) et une participation des collectivités locales (Conseil général et Conseil régional). L'organisation compte

---

<sup>35</sup> Cyclopassion n°103, article de Jean-Michel Richefort « Pour un développement durable ».



9 salariés permanents et mobilise plus de 4 000 bénévoles lors de l'épreuve. Les retombées économiques directes (6.4 M€ en organisation, dépenses des participants auprès des entreprises locales, pour l'essentiel en restauration et hébergement) et indirectes (retombées en termes d'emploi) totales sont estimées à 13.9 M€ par une étude de la CCI du Nord Ardèche.

### Les bosses du 13

Les Bosses du 13 en 2003 ont rassemblé plus de 3 000 participants. L'organisation est déléguée à une association. Le budget s'établit à environ 120 k€. Le Conseil général participe à hauteur de 35 % soit 30 k€. Les annonceurs privés couvrent également 35 %, le solde étant assuré par les inscriptions. A ce montant s'ajoute la prise en charge d'un salaire à tiers temps de l'organisateur par le biais du CDOS.

Les dépenses complémentaires en hébergement et restauration pour les participants non régionaux tournent autour de 100 € (hors transport). Sur la base de 30 % de non régionaux et 40 000 nuitées cela représente un chiffre d'affaires de 8 M€ supplémentaires. Les autres participants dépensent en restauration autour de 15 € par participation soit un complément de 1.2 M€.

#### A retenir :


Les 150 épreuves cyclosporives françaises rassemblent chaque année 128 000 inscriptions et génèrent un budget d'organisation de 9.6 M€ sur la base de 75 € par participant. Les dépenses réalisées par les participants en hébergement et restauration (hors transport) représentent 9.2 M€ supplémentaires.



### Les épreuves FFC

La FFC organise annuellement par le biais de ses clubs 12 000 épreuves. Leur budget varie de façon importante selon la catégorie de l'épreuve. Les clubs organisateurs versent des primes de courses aux coureurs selon un barème établi par la FFC, versent également une cotisation à la FFC par type d'épreuve,





assurent les coûts d'organisation (chronométrage, sécurité, sonorisation...) et proposent des primes de course additionnelles.

Les coûts d'assurance d'une compétition varient généralement de 400 € à 700 € selon le niveau des compétiteurs et d'une centaine d'euros pour les organisations de masse. Les droits perçus par la FFC varient de 350 à 600 € selon le type d'épreuves.

Les droits maximums d'inscription varient de 5 à 7 € pour la route et le BMX et de 12 à 19 € pour le VTT.

Sur la base de 10 € de coût moyen d'organisation et d'une centaine de participants, le budget de 1 000 € par épreuve (assurance et droits) appliqué aux 12 000 épreuves du calendrier représenterait un budget d'organisation de l'ordre de 12 M€.

### **Les randonnées organisées par la FFCT**

La FFCT organise 3 500 randonnées chaque année. Certaines connaissent une affluence considérable d'autres restent locales ou plus couramment régionales.

Les principes d'organisation des randonnées de la FFCT sont :

- Une randonnée non chronométrée et volontairement non compétitive.
- Des circuits adaptés à des publics variés avec un large éventail de distances de 20 à 200 km.
- Un prix d'inscription faible, généralement de 5 € auquel peut se rajouter un repas commun en fin de randonnée.
- Une route non fermée à la circulation sur des voiries à faible trafic.
- Une organisation associative (FFCT).
- Une déclinaison sous forme de randonnées sur plusieurs jours.

Ces épreuves rassemblent environ 30 à 50 % de non licenciés FFCT soit une participation totale de plusieurs centaines de personnes. La plupart des randonnées sur route sont composées de 60 % de licenciés et 40 de non licenciés. Les randonnées VTT sont en revanche composées à 80 % de non licenciés.

L'ensemble des participations peut être estimé à 350 000 environ. Le budget moyen d'un participant se situe autour de 5 € en moyenne d'inscription + 50 % de participants au repas (autour de 8 à 10 €), soit 5 € moyen par participant. Le





budget global pourrait s'établir autour de **3,5 M€**, déjà intégrés au budget des clubs.

S'ajoute à ces coûts un transport moyen d'une centaine de kilomètres, généralement partagé, soit un budget individuel de l'ordre d'une vingtaine d'euros (14 M€ à l'échelle nationale)

### **La semaine Fédérale**

A côté de ces événements locaux, la FFCT organise chaque année la semaine Fédérale qui est le plus important rassemblement de cyclistes au monde sur une semaine entière. Avec une participation tournant entre 12 et 15 000 personnes sur une semaine, soit 100 000 nuitées environ et une organisation entièrement bénévole, l'impact économique d'une telle organisation est considérable. L'hébergement marchand, hôtels, gîtes, chambres d'hôtes se trouve totalement saturé (3 à 5 000 lits mobilisés) pendant toute la durée de l'épreuve sur une grande partie du département qui accueille. S'ajoute à cela la mise en place de campings temporaires en plus des campings marchands et un accueil important chez l'habitant (1 500 personnes) pour couvrir toutes les demandes.

Les semaines fédérales sont organisées par les clubs locaux avec création d'une association ad hoc pour la gestion de la structure. Le budget de la semaine Fédérale ne rentre donc pas dans le budget des clubs contrairement aux 3 500 randonnées locales. Le budget d'organisation tourne généralement autour de 1,5 M€ sans compter les retombées directes en hébergement et restauration. Une enquête réalisée à l'occasion de la semaine fédérale de Saumur par la Direction Technique Nationale de la Fédération dans le cadre d'une étude sur l'impact des sports de pleine nature devrait permettre de mieux cerner les dépenses journalières. Avec un taux de retour de 50 %, l'enquête une fois redressée devrait offrir dès mars 2009 des résultats fiables. L'impact en hébergement et restauration des 15 000 participants s'établit sans doute à plus de 6 M€ en dehors des coûts directs d'organisation pour un impact économique total d'environ 8 M€.

### **Week-ends de Pâques et de Pentecôte**

En plus de la semaine Fédérale, deux autres manifestations d'envergure sont organisées sur un week-end rallongé à Pâques et à la Pentecôte, généralement





dans le sud de la France. Ces événements rassemblent chaque année plusieurs milliers de personnes, pour les très grande majorités adhérentes de la FFCT.

Elles ont pour but d'inciter les cyclotouristes à effectuer des randonnées autour d'un point précis. Pâques en Provence, la plus fréquentée (plus de 3 000 participants) existe depuis 1924 et marque l'ouverture de la saison cyclotouristique. D'autres « concentrations » ont lieu au cours de l'année, la concentration nationale (généralement organisée à l'occasion d'un pont de mai), la concentration de cyclo-camping de l'Ascension, et celle de la Pentecôte.

Ces 4 événements rassemblent autour de 8 à 10.000 personnes sur 3 à 4 jours, soit sans doute un total de 30 000 nuitées et un impact économique direct de **1,5 M€**.

La FFCT organise par ailleurs des voyages en France et à l'étranger pour ses propres membres avec l'appui de ses membres. Les produits et charges associés à ces organisations (autour de 2 M€) sont déjà comprises dans le budget global de la Fédération.

#### A retenir :

Les manifestations organisées par la FFCT génèrent plus de **13 M€** de retombées économiques en organisation (3 M€), hébergement et restauration dont 8 M€ pour la seule semaine Fédérale de Cyclotourisme. Le budget d'organisation des épreuves FFC tournerait autour de **12 M€**



#### Les événements VTT

Plusieurs événements VTT rassemblent des milliers de personnes avec des répercussions internationales.

Avec 24 éditions à son actif, **le Roc d'Azur** organisé par le groupe Sportys est le plus important événement mondial du VTT. L'ensemble des épreuves se déroule sur une semaine et compte près de 16 000 engagés dont plus de 2 500 étrangers sur 20 épreuves. Les épreuves se doublent d'un salon professionnel et grand public de plus de 17 000 m<sup>2</sup> d'exposants<sup>36</sup>. 130 000 spectateurs assistent

<sup>36</sup> Dossier de Presse du Roc d'Azur : [www.rocazur.com/presse-vtt/rocazur08\\_web.pdf](http://www.rocazur.com/presse-vtt/rocazur08_web.pdf).



aux épreuves ou viennent au salon. Le site internet de l'épreuve génère 600 000 lectures de pages. Le prix des épreuves varie de 5 à 46 €.

La Free Raid Classic, Mondial du VTT a accueilli en 2008 3 500 concurrents pendant 4 jours sur l'ensemble des épreuves. Plus de 2 000 essais de vélos ont été réalisés. L'épreuve accueillait 200 marques réparties sur 12 000 m<sup>2</sup> d'exposition et les remontées mécaniques ont enregistré près de 50 000 passages.

La VTTicime organisée aux Carroz d'Araches propose sur 3 jours une série d'épreuves VTT. De même nombre de stations Alpines proposent des épreuves importantes inscrites au calendrier et comprenant épreuve de compétition de haut niveau et épreuves ouvertes à tous : les Orres, les 3 Vallées, Bourg d'Oisan, Serre-Chevalier, Montgenèvre, Chamonix, de même que plusieurs massifs comme le Champsaur, le Vercors, le Jura.

Le site de Velo Vert, revue spécialisée dans le VTT ([www.velovert.com](http://www.velovert.com)) recense 2 614 événements pour la saison 2009 en France pour une participation que l'on peut estimer annuellement à 300 000 (comprises les participations dans des événements fédératifs FFC ou FFCT déjà recensés plus haut).

### 3.6.3 Les événements grand public



#### Les événements de masse

En plus des événements à vocation sportive organisés par les Fédérations, les clubs ou des opérateurs privés, un certain nombre de collectivités organisent des événements très grand public gratuits autour de la fermeture de routes sur une journée.

Ces événements connaissent une fréquentation absolument considérable et tendent à se développer de façon importante, à l'instar des 14 « Slow-up » organisées en Suisse. Leur nombre en France reste cependant modeste au regard de ceux organisés en Suisse ou dans d'autres pays d'Europe du Nord.



### Levée de Loire 49

Une des plus anciennes et des plus spectaculaires organisations est la fermeture sur plusieurs dizaines de kilomètres des levées de la Loire en Maine-et-Loire, organisée par le Conseil général. Créée en 1997, elle a rassemblé dans les dernières éditions jusqu'à 40.000 personnes sur la journée et se classe parmi les plus grandes manifestations cyclistes au monde après le Tour de l'Île de Montréal (50 000 participants payants), le Slow Up de Morat en Suisse (55 000 participants). 145 km de routes le long de la Loire sont fermées à la circulation tout un dimanche.

L'organisation de la manifestation mobilise une personne à temps plein sur environ 5 mois du service communication Conseil général. Le jour de l'épreuve, 150 agents du Conseil général sont mobilisés pour assurer la fermeture des routes auxquels s'ajoutent plus de 90 personnes pour la sécurité<sup>37</sup>. Le Conseil général met en place des espaces d'animations dans les différentes communes.

Le budget direct supporté par le Conseil général, essentiellement constitué de charges de communication, promotion et de logistique est d'environ 120 k€ auxquels s'ajoutent les coûts de personnel permanent pour l'organisation tout au long de l'année et le jour de la manifestation. Le total des dépenses directes d'organisation peut donc être évalué à environ **200 k€** soit environ 5 € par participant.

Les dépenses directes des participants peuvent être estimées à 10 € de restauration et 10 € de transport pour venir sur le site. La zone de chalandise de la manifestation est essentiellement départementale et régionale et le Département ne cherche pas à augmenter la participation et élargir fortement la portée de la manifestation.

### Levés de Loire 44

L'association Place au Vélo à Nantes organise depuis bientôt 9 ans en partenariat avec Nantes Métropole, la Région Pays de la Loire et le Département de Loire-Atlantique, une grande fête du vélo en bord de Loire avec la fermeture de routes le long de la Loire sur plusieurs dizaines de kilomètres<sup>38</sup> couplée avec d'autres

<sup>37</sup> Pour en savoir plus, voir le site du Conseil général : [www.anjouvelo.fr/fete\\_velo\\_anjou/presentation.asp](http://www.anjouvelo.fr/fete_velo_anjou/presentation.asp).

<sup>38</sup> Pour en savoir plus : [www.fubicy.org/nantes/fichiers/FDV9/projet-feteduvelo2009.pdf](http://www.fubicy.org/nantes/fichiers/FDV9/projet-feteduvelo2009.pdf).



animations, notamment sur le vélo urbain, elle s'intègre dans l'opération nationale « Tous à Vélo ».

L'événement mobilise une personne en équivalent temps plein au sein de l'association et plus d'une centaine de personnes (50 personnes embauchées pour l'occasion, 40 bénévoles et 20 secouristes) le jour de la fête. Le budget d'organisation pour l'édition 2009 tourne autour de 120 k€. Il se compose pour un tiers du salaire et charges du permanent, le reste se répartissant entre les animations, la location de matériel, les prestataires techniques et la communication.

Les ressources proviennent principalement des collectivités locales, Communauté Urbaine de Nantes, la Région Pays de la Loire, le Conseil général et à 10% de partenaires privés.

La participation est évaluée à 25 000 personnes, soit un coût direct d'organisation relativement modeste d'environ **5 €** par participant.

### Lac de St Point

L'Office de Tourisme de Tourisme du Lac de St Point situé dans le Département du Doubs à proximité de Pontarlier organise chaque année la fermeture des routes autour du lac de St Point dans le massif du Jura. Durant toute une journée, les routes autour du lac sont fermées à la circulation. Dès la première année en 2005, l'événement a rassemblé un public très important venant du Département mais aussi de la Suisse voisine. Elle accueille entre 15 et 20 000 personnes à chaque édition. 300 bénévoles sont mobilisés pour l'organisation de la manifestation. De nombreuses animations et concerts sont organisés. Le budget total est de 45 000 €, soit un coût particulièrement faible de **2.5 à 3 €** par participant, comprenant la communication, les animations, la logistique, l'organisation des secours et la coordination.

### Les berges de Saône, 69

Le Conseil général du Rhône organise de son côté un important événement de masse avec la fermeture de 15 km de berges de Saône à proximité immédiate du centre de Lyon. Le choix a été fait, pour des questions de disponibilité des services, de faire appel à un opérateur privé pour prendre en charge la totalité de l'organisation sous forme d'un marché pluriannuel.





Avec 4 000 participants la 1<sup>ère</sup> année et 13 000 la 3<sup>ème</sup> année, l'événement est vite monté en charge.

Comme les autres grands événements de masse, le bassin de chalandise est essentiellement local avec 95 % des participants venant du Département du Rhône. La participation est très conviviale avec 60 % de participants venus en famille, 42 % avec des enfants, 33 % avec des amis.

Le budget global confié à l'agence spécialisée en événements représente plus de **250 k€**, soit un peu moins de **20 € par participant**. La communication comprend des actions presse, radio, de l'affichage départemental, notamment dans les abris bus. 3 stands d'animations se répartissent sur le parcours.

### Fermetures de cols du CG05

Le Conseil général organise depuis bientôt 10 ans la fermeture de plusieurs cols du Département. Le principe consiste pendant 5 jours consécutifs de fermer un col pendant un peu plus de deux heures. L'annonce du col fermé à la circulation est affichée sur les panneaux lumineux et des panneaux à demeure. Un accueil en bas du col est organisé par les OT, un second en haut par le CDT. La coordination de l'opération est assurée par le CDT. Le budget total est d'environ 27 000 € comprenant la communication (17 000€) : mailing, tracts, affichage, presse, pub spécialisée (5 000€). La participation est évaluée à 2 000 personnes, soit un budget de **13 € par participant**. 85 % de la participation vient des Hautes-Alpes qu'il s'agisse de résidents principaux ou secondaires mais un certain nombre viennent dans les Hautes-Alpes à cette occasion.

### Tous à vélo !

« Tous à Vélo ! » est une association nationale qui regroupe les acteurs publics et privés du vélo en France et organise la Fête du Vélo, chaque premier week-end de juin, avec la participation et le soutien matériel de collectivités territoriales, d'associations d'usagers et de défense de la bicyclette, de fédérations de clubs cyclistes et sportifs, de professionnels de l'industrie du cycle... En juin 2007, plus de 300 villes ont pris part à la Fête du vélo qui a rassemblé plus de 400 000 participants. La 12<sup>ème</sup> édition se tenait en juin 2008. Plus de 400 organisateurs locaux - villes, départements, régions, associations de cyclistes urbains et clubs locaux, sportifs, de cyclotourisme ou de loisirs, fabricants et industriels, distributeurs et détaillants... ont mobilisé plus d'1 million de participants en



organisant plus de 1 000 manifestations dans toute la France : villages du vélo avec des stands prévention et sécurité routière, stands "bicycode" pour le marquage des vélos..., balades en ville ou à la campagne, rallyes, circuits découverte des pistes cyclables, initiations au BMX, actions vélo avec des entreprises (PDE), exposition autour du vélo, ateliers "mécanique vélo", jeux-concours... Plus de 2 000 coupures de presse et 4h d'émissions audiovisuelles ont été consacrées à l'événement<sup>39</sup>. Les organisateurs locaux doivent répondre à un cahier des charges précis intégrant le principe de gratuité (ou de très faible coût de participation) pour pouvoir être agréé, ils bénéficient en retour d'un soutien de communication. Cet événement s'insère par ailleurs dans le cadre de la semaine européenne du vélo. Il bénéficie du soutien du MEEDAT, de l'ADEME et de partenaires privés.

Sur la base minimale de 5 € par participant, le budget consolidé de l'ensemble des manifestations pourrait s'établir autour de 2 M€.

### **Journée européenne des voies vertes**

L'Association Européenne des Voies Vertes a lancé en 2002 l'organisation des Journées Européennes des Voies Vertes le 3ème week-end de septembre de façon à promouvoir les voies vertes dans toute l'Europe. Une trentaine de manifestations sont réalisées dans toute la France à l'initiative des Délégations Régionales avec un itinéraire sur voies vertes de 15 à 30 km ouvert aux cyclistes, rollers, piétons, handicapés. Le budget moyen par participant des manifestations tourne autour d'une quinzaine d'euros comprenant le plus souvent un buffet-repas. La participation consolidée peut être estimée à plus de 6.000 personnes pour un budget d'environ 0.1 M€.



---

<sup>39</sup> Extrait du site internet de la Fête du Vélo : [www.feteduvelo.fr](http://www.feteduvelo.fr).

### A retenir :

Les événements de masse organisés autour de la fermeture de routes rassemblent un nombre de participants considérable se comptant en dizaine de milliers. Le plus important en Maine-et-Loire rassemble 40 000 personnes. « Tous à Vélo ! » présente dans toute la France 300 manifestations rassemblant **400 000 participants**. Le budget d'organisation de ces événements reste modeste avec une moyenne de 5 € par participant et un budget consolidé de **3 M€**.




Plusieurs facteurs clés de ces manifestations sont mises en avant par les promoteurs :

- La fermeture des voies est un élément absolument clé, déclencheur d'un niveau de fréquentation considérable.
- Un site emblématique (bords de Loire, de Saône, bord de lac...) généralement dédié à la voiture.
- La proximité des grands pôles de population permettant de drainer un large public.
- Une communication locale et régionale intense : affichage, presse, radio, tracts.
- Une animation continue sur le parcours.
- Une implication forte du département dans la logistique et la communication.
- Une bonne gestion de la fermeture par rapport aux restaurateurs, hôteliers, riverains pour limiter les oppositions.

### Les événements scolaires

L'Union Sportive de l'Enseignement Primaire (USEP) du Loir-et-Cher organise depuis 19 ans « l'Etoile Cyclo du Loir-et-Cher » qui consiste à monter une série de randonnées itinérantes à vélo toute une semaine dans le Département pour des classes de CE2, CM1 et CM2. Les classes préparent la randonnée et sa logistique (hébergement, restauration, visite...) tout au long de l'année. Le dernier jour, les 1 500 participants convergent vers Chambord pour un grand





nique. Le budget de l'organisation d'ensemble reste très modeste (autour de 120 € par participant pour la semaine, soit 180 k€) au regard du résultat extraordinaire généré. Le budget total comprenant la participation des familles, des communes et les coûts centralisés est sans doute inférieur à 300 k€.

Créée en 1993 à l'initiative de l'USEP, la Traversée de la Drôme à vélo rassemble près de 1 000 enfants venant d'une quarantaine d'écoles, de 9 à 11 ans, à vélo sur toute une semaine. 300 accompagnateurs se relaient tout au long des étapes longues de 50 à 60 km pour un total de 250 km. Cet événement représente un support pédagogique extraordinaire pour les enfants et leurs enseignants : apprentissage de l'effort, de la sécurité, de l'histoire et de la géographie du Département, de l'orientation, de l'organisation... Le budget est sans doute proche de celui de l'Etoile Cyclo du Loir-et-Cher.

**A retenir :**

Pour un coût très modeste d'une centaine d'euros par enfant, l'USEP du Loir-et-Cher et de la Drôme organisent chaque année un événement de découverte du vélo itinérant sur une semaine pour des enfants de 9 à 11 ans rassemblant plus de 1 000 enfants.

### Synthèse et perspectives sur les événementiels vélos

La France bénéficie d'un patrimoine d'événements vélo exceptionnel avec le Tour de France qui reste un des principaux événements sportifs mondiaux et génère un volume d'activité économique très important.

Elle a également la chance d'accueillir un nombre d'épreuves tout à fait exceptionnel avec 12 000 épreuves sportives, 150 cycloportives rassemblant près de 130 000 participants dont la célèbre Ardéchoise qui compte plus de 12 000 participants, 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, véritable référence mondiale dans le domaine. Pour prestigieux qu'ils soient dans le domaine sportifs, ces événements



ont pourtant un impact limité sur les pratiques utilitaire, loisirs ou touristique du plus grand nombre.

Pour toucher plus directement les non-sportifs et contribuer au développement de la pratique, d'autres événements plus grand-public sont à développer :

- Les Fêtes du Vélo organisées régionalement à partir de la coupure au trafic de routes durant tout un dimanche comme en Maine-et-Loire, en Loire-Atlantique, à Lyon et autour du lac de St Point dans le Doubs ont un impact considérable, touchent exactement les cibles grand-public pouvant contribuer au développement national de la pratique et ont un coût d'organisation par participant relativement limité. Ce concept à vocation régionale pourrait être plus largement développé et implanté sur de très nombreux autres sites. La Fondation Suisse Mobile a développé et systématisé ce concept et apporte un appui d'organisation aux partenaires locaux au travers de 17 « Slow Up » tout au long de l'année sur tout le territoire national.
- La Fête du Vélo organisée début juin par « Tous à Vélo ! » contribue à relier les événements et donner une ampleur nationale aux événements locaux et pourrait sur le même principe contribuer au développement de ce type d'événements.
- Les deux exemples départementaux d'événements en milieu scolaire (Traversée de la Drôme et l'Etoile Cyclo du Loir-et-Cher) ont un impact qualitatif très important sur les enfants concerné tant dans l'apprentissage de la pratique et de la sécurité que dans celui de l'autonomie. Un développement plus large de ces événements avec un appui pédagogique à l'organisation et une facilitation des démarches vis-à-vis des autorités préfectorales pourraient contribuer pleinement à la poursuite de nos objectifs.





### 3.6.4 Les séjours programmés par les tours opérateurs en France

Afin d'identifier les régions françaises privilégiées par les touristes à vélo étrangers, nous avons analysé l'offre d'une centaine de tours opérateurs français et étrangers représentant sans doute plus des deux-tiers des opérateurs mondiaux. Pour chacun, nous avons analysé le nombre de circuits proposé et les territoires de pratique.

#### Les caractéristiques des tours opérateurs analysés

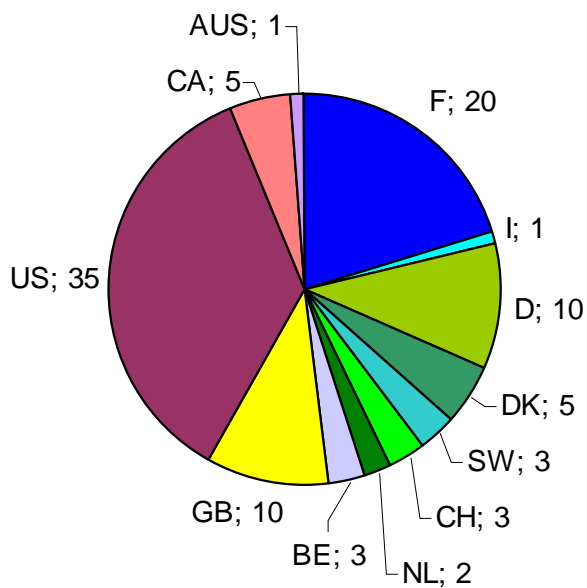
Sur l'ensemble des tours opérateurs, 20 % sont Français et 80 % étrangers, moitié européens, moitié nord américains et australiens. Parmi les européens, les allemands sont les plus nombreux. Les tours opérateurs néerlandais, scandinaves et d'Europe de l'Est sont sans doute légèrement sous-représentés dans l'échantillon.

La quasi-totalité des tours opérateurs vélos sont des petits opérateurs spécialisés. Très peu de grands tours opérateurs généralistes proposent des séjours vélo. La plupart ont une clientèle nationale très fidèle dont ils connaissent parfaitement bien les besoins.

Pour la quasi-totalité de ces opérateurs, la France est le pays le plus représenté dans l'offre de circuits.

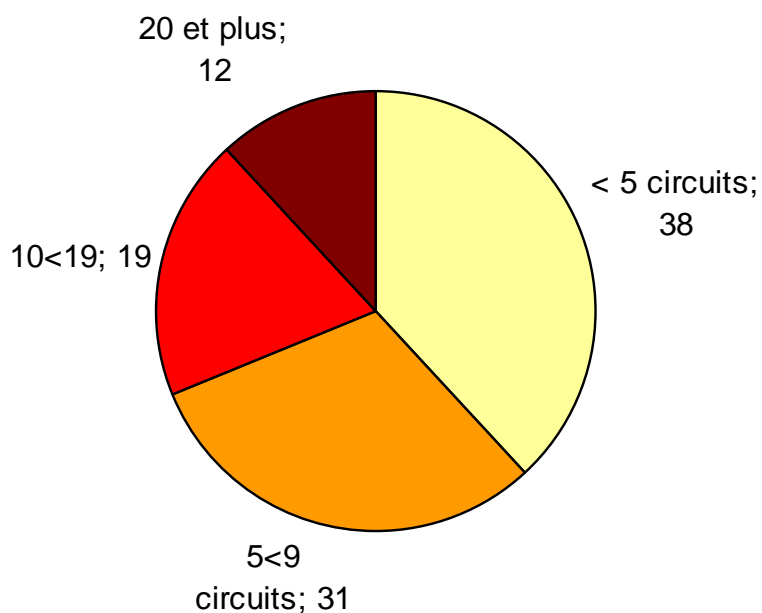
Environ 20 % des TO, pour l'essentiel américains, proposent des séjours très sportifs avec des distances et des dénivelés parcourus très importants (>100km /jour). Quelques TO proposent également des stages de préparation sportive, généralement dans le sud de la France ou dans des pays méditerranéens.





*Nationalité des tours opérateurs analysés*

Les TO programment en moyenne 9 circuits en France mais les variations sont importantes d'un TO à un autre. 38 TO sur 100 programment moins de 5 circuits dont la moitié un seul. En revanche, 12 programment plus de 20 circuits.



*Nombre de circuits programmés par tour opérateur*

Les néerlandais et les belges sont ceux qui proposent le plus grand nombre de circuits en France avec une moyenne de 25 circuits en France par TO avec une

très grande variété de circuits. Viennent ensuite les Français (13) puis les Allemands, les Scandinaves et les Anglais avec une moyenne de 8 circuits.

**A retenir :**

Le nombre de **Tours Opérateurs spécialisés dans le tourisme à vélo** peut être estimé à **150** dans le monde. Il s'agit presque exclusivement de petits opérateurs spécialisés. La France arrive en tête des pays programmés par les tours opérateurs. Parmi ceux qui programment la France, seulement 20 % sont français, 40 % sont nord-américains, 40 % européens. La plupart programment une dizaine de circuits en France.




### Synthèse et perspectives sur les tours opérateurs vélo

La France réussit ce paradoxe d'être la première destination de tourisme à vélo programmée par les Tours opérateurs spécialisés et de compter moins de 20% des séjours commercialisés par des opérateurs nationaux.

L'objectif des opérateurs touristiques Régionaux ou Départementaux ne doit surtout pas être de se substituer à ces opérateurs. Les quelques expériences menées montrent que les collectivités sont vite confrontées à des problèmes de distribution et commercialisation. La gestion d'un bon fichier de contacts, l'envoi régulier d'informations et l'appui à ces opérateurs privés au montage de produits (identification de circuits, d'opérateurs, mise à disposition de fonds cartographiques, tracés SIG, iconographie, accueils de presse...) peuvent être des actions beaucoup plus efficaces.

Même si la clientèle française s'avère, dans les enquêtes, plus réticente à l'achat d'un produit très packagé à un TO, le **développement d'une offre plus faiblement packagée** (topo + hébergement + transport), la mise à disposition de matériel comme les sacs pour des séjours plus courts et l'effet de promotion que contribue à créer les produits proposés pourraient très certainement contribuer à développer fortement le marché en direction des Français. Les Tours opérateurs nationaux peuvent être en première ligne sur



cette questions mais les loueurs peuvent également contribuer au développement du marché en permettant de résoudre toutes les petites questions matérielles à résoudre (sacoques et porte bagages adaptés, topoguides, transport des vélos) lors de premières randonnées.

## ●●● 3.7 La location de cycles en courte ou longue durée et de vélos en libre service

Le marché de la location de vélos a considérablement évolué ces dernières années en France sous l'impulsion de la pratique urbaine, notamment des VLS mais aussi des véloroutes et voies vertes.

### 3.7.1 Définition du périmètre

Les locations de vélo recouvrent aujourd'hui des dimensions très différentes :

- Les locations de vélos classiques à vocation loisir – tourisme réalisées par de petits opérateurs privés, principalement sur les littoraux.
- Les locations de VTT et vélos tout terrain spécifiques en secteur de montagne.
- Les locations de vélos urbains en vélo station en courte ou longue durée.
- Les vélos en libre services mis en place par des opérateurs privés issus du mobilier urbain ou du domaine des transports.
- Les parcs de vélos d'entreprise peuvent également être relativement importants.

### 3.7.2 Les VLS en France et en Europe

Les vélos en Libre service ont fait leur apparition en France dès 1976 avec l'expérience des vélos jaunes de la Rochelle. A l'époque, la mise en œuvre d'un système en libre service s'est révélé être un échec du fait de la disparition rapide des vélos mais a eu un impact culturel et un retentissement médiatique



considérable. Ce principe de libre service a été repris beaucoup plus tard à la fin des années 90 à Copenhague pour être ensuite amélioré et sécurisé. Les premiers VLS nouvelle formule sont apparus en France à Rennes avec les 200 vélos installés par Adshell dès 1998. Il faudra attendre le lancement des 2 000 VéloV à Lyon en 2006, puis des 20 000 Vélib à Paris, installés par la société JCDecaux pour voir le système changer d'échelle.

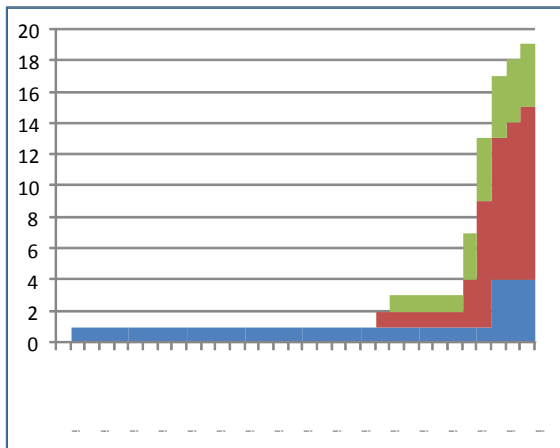
### **Etat des lieux des VLS en France – Qui sont les acteurs ?**

En 2008, 19 collectivités s'étaient dotées d'un système de Vélos en Libre Service. De 2007 à 2008, pas moins de 2000 stations pour 28000 vélos ont été implantés dans 16 villes ou agglomérations françaises. Le phénomène a pris de l'ampleur du fait de la réussite du modèle lyonnais, de l'effet médiatique autour de ce type de service, mais sans doute aussi de l'échéance des municipales en 2008.

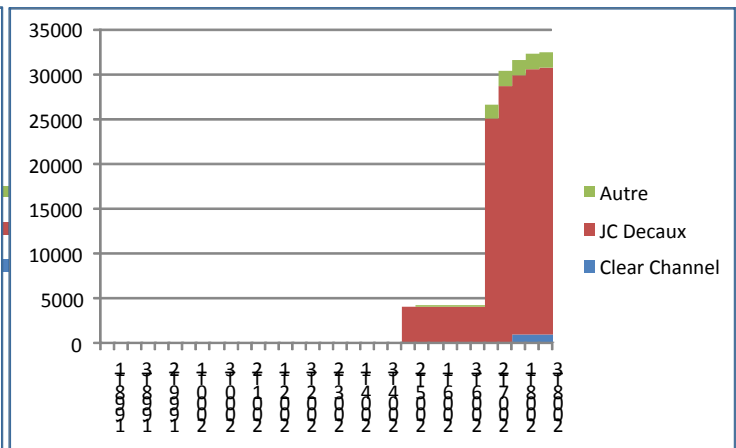
Répondant à ces projets locaux, plusieurs opérateurs se sont positionnés sur le marché du VLS en France et dans le monde.

Parmi eux, les opérateurs publicitaires ont conquis 15 des 19 marchés français, parmi lesquels Paris, Lyon, Nantes, Toulouse et Caen. Cette hégémonie des publicitaires s'explique notamment par le modèle économique du système et du mode de passation des marchés. Ainsi, la prestation VLS est souvent comprise dans un marché plus global comprenant le mobilier urbain et la gestion de l'affichage publicitaire. Dans ce cadre, seuls JC Decaux et Clear Channel sont en mesure de répondre à de tels appels d'offres.





Nombre de marchés VLS par opérateur en France



Nombre de vélos en libre service exploités par opérateur en France

Avec 20 000 vélos les Vélib parisiens représentent près des deux tiers des vélos installés en France.

A l'inverse, 7 villes ou agglomérations ont dissocié les marchés du VLS et de la publicité urbaine. Ce choix, plus transparent pour la collectivité et le public a permis à d'autres opérateurs de se positionner sur le marché du VLS. On voit ainsi émerger des offres des grands groupes du transport de voyageurs et de gestionnaire de parking et pôle multimodaux.

La SNCF, via sa filiale EFFIA, a ainsi remporté le marché de l'agglomération d'Orléans, Transdev, exploitant du réseau d'autobus est désormais l'opérateur du VLS de Chalon-sur-Saône. L'exploitant du réseau de Montpellier (TAM) gère également la location de vélos en libre service de l'agglomération.

D'autres opérateurs se positionnent. Après le rachat de la licence Movimento (Toulouse) et d'OY Bike (start up anglaise), Véolia a répondu aux appels d'offres du VLS toulousains et nancéiens.

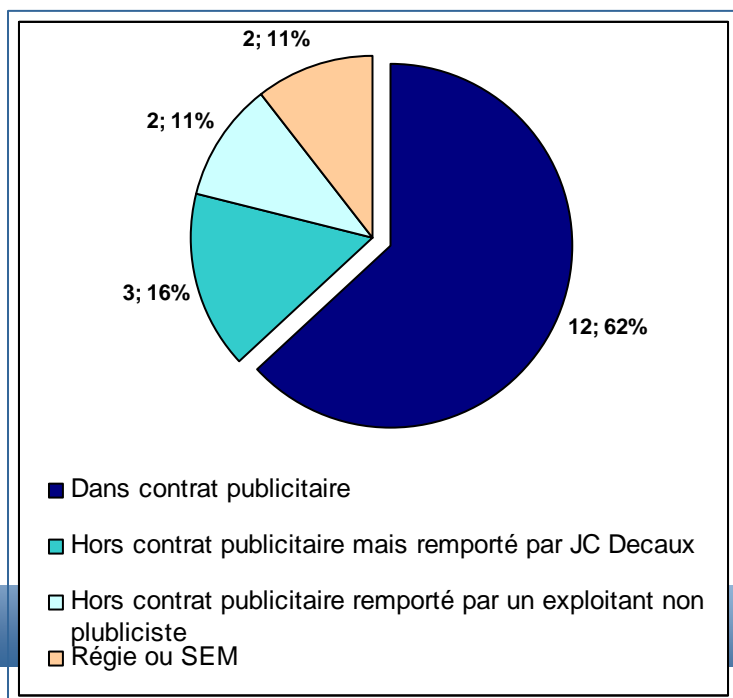
La société SMOOVE détenue en partie par Mavic du groupe Salomon, fabricant de pièces détachées de vélos haut de gamme, propose une série de solutions plus adaptées à des villes moyennes, à des secteurs de plus faible densité et aux intermodalités train+ vélo. Cette solution déjà mise en œuvre par la TAM à Montpellier est actuellement développée à Avignon.



Type d'opérateurs VLS	Société	Produits	Exemples français	Exemples étrangers
<b>Publicitaires</b>				
	JC Decaux	Cyclocity	Paris, Lyon, Toulouse, Nantes...	Vienne, Cordoue, Bruxelles, Luxembourg...
	Clear Channel	Smartbike	Rennes, Dijon, Caen, Perpignan	Barcelone, Washington, Milan, Stockholm...
<b>Opérateur de transports urbains ou de pôles multimodaux</b>				
	Effia (groupe SNCF)	Vélossimo	Orléans	
	Véloway (groupe Véolia)	Veloway Pass Veloway Mobile Veloway Park		Londres (Oy Bike)
	Transdev	AlloCyclo (licence Call a Bike)	Chalon-sur-Saône	
<b>Autre</b>				
	Smoove	Smoove Key Smoove Box Smoove Park Smoove Track	Avignon	

Principaux opérateurs de VLS actifs en France en 2008-11-25. Source : Opérateurs





Répartition des différents types de contrat incluant le VLS en France

Source : Altermodal, novembre 2008

#### A retenir :

En octobre 2008, 32 000 Vélos en Libre Service étaient implantés en France dans 19 collectivités, dont 20 000 pour la seule ville de Paris.

62 % des contrats sont intégrés dans le marché de la publicité.

Le marché est largement dominé par JC Decaux qui détient 15 des 19 contrats de VLS et représente plus de 90 % des vélos installés.



#### Taux d'implantation actuelle et à court terme

Les 19 agglomérations dans lesquelles un VLS a été implanté représentent 8.9 M d'habitants.

13 collectivités sont en cours d'installation ou en cours d'assistance à maîtrise d'ouvrage et 13 en cours de réflexion.

80 % des agglomérations de plus de 500 000 habitants, soit 7 sur 9 sont concernées (installation réalisée ou en cours d'étude), près de 50 % des agglomérations de 250 à 500 000 habitants soit 11 sur 23 et 73 % des agglomérations de 100 à 250 000 habitants soit 11 sur 15. En revanche,



seulement 3 agglomérations de moins de 50 000 habitants se sont lancées dans une opération.

Les agglomérations dans lesquelles un service de VLS a été implanté représentent 8.9 M d'habitants (encore que les VLS concernent surtout les habitants de la ville centre). Celles dans lesquelles un système de VLS est à l'étude ou en cours d'installation 7.4 M d'habitants.

	Nombre d'agglom.	Population en M hab	Implanté	Implantation ou AMO en cours	A l'étude	Pas de projet	Part des agglom. engagées
50<100	64	4.37	1	2	0	61	5 %
100<250	15	4.81	7	3	1	4	73 %
250<500	23	4.77	6	2	3	12	48 %
>500	9	7.35	4	2	1	2	78 %
Ile de France		7.64		4	6		
Paris	1	2.00	1				100 %
TOTAL	112.0	30.94	19	13	13		
Population concernée			8.9	5.2	6.0	9.4	
Nombre de VLS			32 000	10 000	18 000		

*Etat des lieux des VLS dans les grandes agglomérations françaises*

32 000 VLS sont actuellement implantés, environ 7 000 sont projetés à relativement court terme, 7 000 autres sont à l'étude. S'ajoutent également à ceux-ci l'extension des VLS à des communes de proche banlieue, les projets de Départements comme les Hauts-de-Seine et le Val de Marne et un certain nombre d'autres collectivités comme Créteil, Cergy, Plaine Commune. A horizon fin 2010, le parc installé pourrait être de 60 000 VLS et concerner 20 M de

personnes soit les deux tiers de la population des grandes agglomérations et un tiers de la population française.

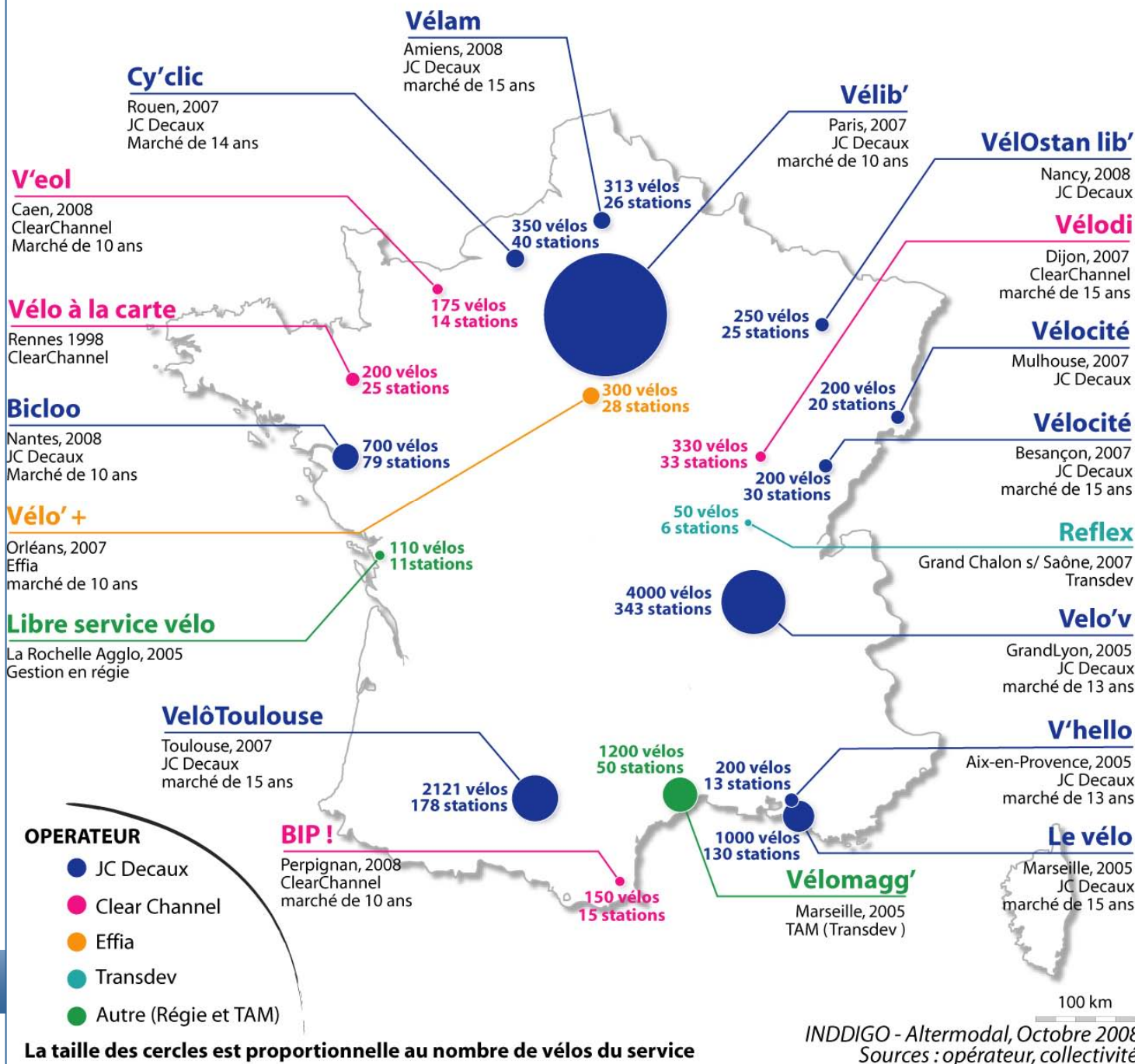
Les ratios de nombre de vélos pour 1 000 habitants dans l'agglomération se situent le plus souvent entre 0.9 et 2 avec des ratios plus élevés pour Lyon (3), Toulouse (2.8) et Montpellier (4.2). Le ratio parisien se situe un peu hors norme au regard de la population de la seule ville de Paris (10 VLS/1 000 hab) mais dans la tendance si l'on considère l'ensemble de l'Île de France (2.1).

Le modèle de VLS actuel a sans doute encore un potentiel de développement dans les villes de plus de 250 000 habitants encore non équipées : 4 en cours d'implantation ou d'AMO, 4 en projet et 14 non positionnées sur un projet.





# Le marché du VLS en France



Carte du marché des VLS implantés en France en octobre 2008





### A retenir :

80 % des agglomérations de plus de 500 000 habitants ont implanté un VLS ou sont en cours d'étude, 50 % des agglomérations de 250 à 500 et 73 % des agglomérations de 100 à 250 000 habitants.

A relativement court terme (2 ans), le marché pourrait doubler passant de 32 à 60 000 vélos et concerner deux tiers de la population des villes de plus de 50 000 habitants et **un tiers de la population française**.



### Utilisation du service : qui utilise le VLS ?

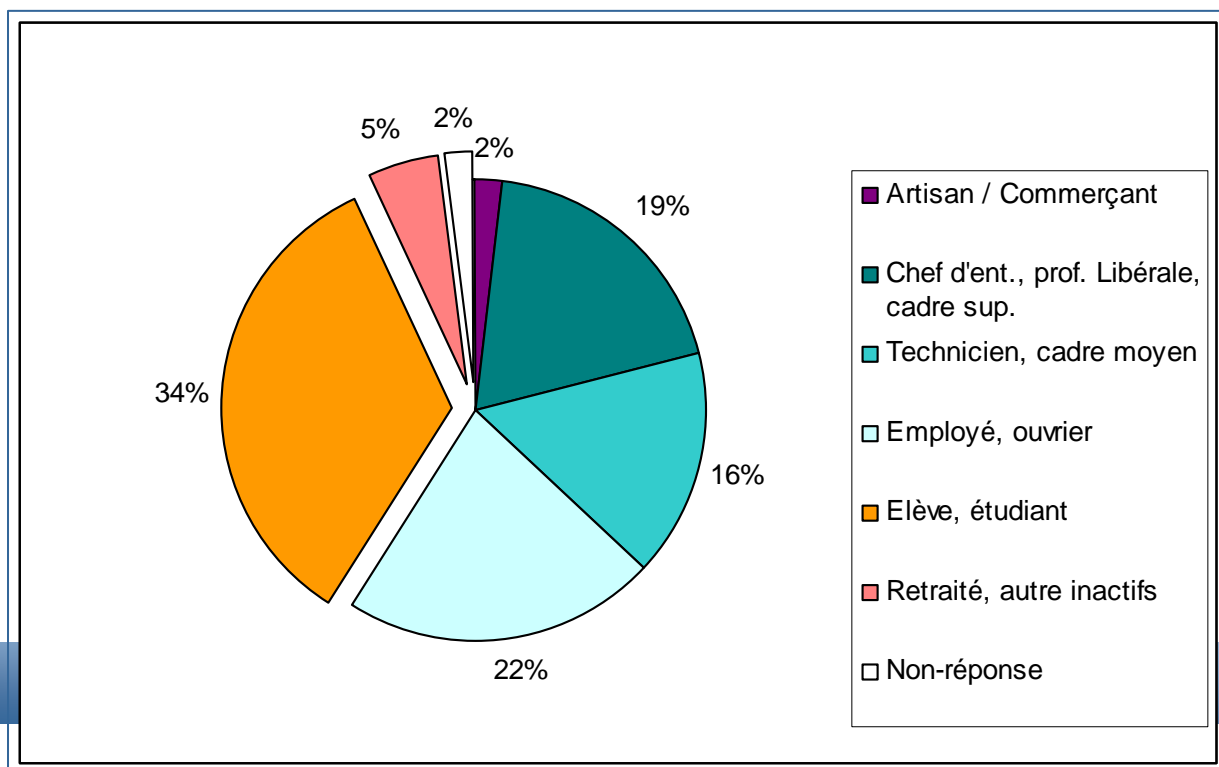
Que le marché public du VLS soit soutenu par une ville ou par un EPCI, le périmètre de fonctionnement du service se restreint la plupart du temps à une commune (à l'exception de Lyon, Orléans et Montpellier), voire à son hyper centre.

Outre les habitants des centres-villes, plusieurs enquêtes sur la clientèle du Vélo'V (Lyon) et Vélib' (Paris) corrobore le fait que la clientèle est plutôt jeune, partagée entre un tiers d'étudiants et lycéens, un tiers de cadre et techniciens supérieurs et un quart d'ouvriers et d'employés. Le complément étant assuré par les retraités, les inactifs et les artisans et commerçant (ces derniers ne représentant que 2 % des clients du Vélo'V)

Cette clientèle se sert du Vélo'v pour des pratiques utilitaires et de loisir. En effet, 40 % des trajets concernent du domicile-travail ou du domicile-étude (source enquête Lyon), un tiers concernent des déplacements de loisirs et le quart attribué au motif achat.

Durant la semaine ouvrée, les déplacements en VLS sont avant tout pour motif professionnel, puisque ces derniers représentent trois-quarts de l'ensemble des déplacements en VLS à Paris.

Autre caractéristique des clients des VLS, la répartition Homme-Femme révèle un léger avantage en faveur du sexe masculin (55 % à Lyon et 59 % des cyclistes à Paris), même si l'écart se réduit avec les années.



Répartition de la clientèle du Vélo'v à Lyon selon la CSP (2006)

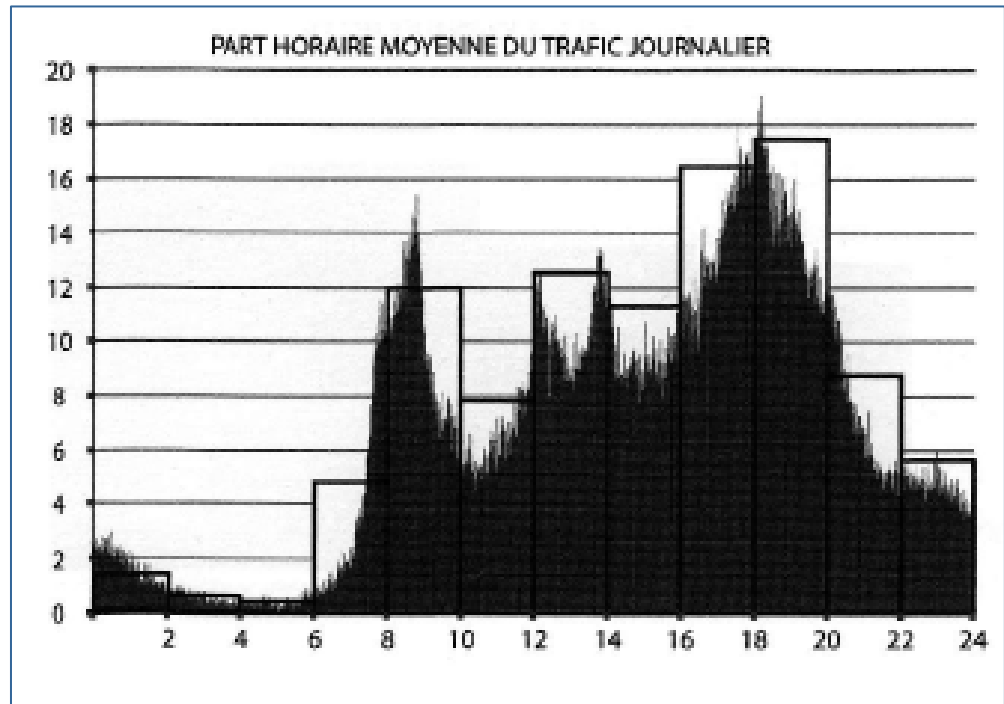
Source : Enquête clientèle Vélo'v - 2006



## Quand le service sert-il ?

De par son caractère à la fois utilitaire et de loisir, l'évolution de la fréquentation du service de VLS varie selon la journée et l'époque de l'année.

Utilisation du VLS  
durant la journée  
(%) Source : M.  
Maizat et E.  
Dubedat, 2008.  
« Analyse  
quantitative d'un  
service de VLS :  
un système de  
transport à part  
entière ». Revue  
Flux n° 71,  
pp. 73-77



A partir d'une étude réalisée sur le Vélo'v et publiée durant le premier trimestre 2008, Mindjid Maiza et Elodie Dubedat ont mis en exergue des périodes de pointe d'utilisation du service. La courbe s'approche de celle que l'on peut observer pour les autres modes de transport, avec cependant certaines nuances.

Pour ce qui est des similitudes, les deux pics majeurs d'utilisation se situent aux alentours de 8h00 le matin et entre 17h00 et 19h00 le soir. On retrouve ici une clientèle dont l'utilisation du VLS est plutôt utilitaire, que ce soit pour des trajets domicile-travail ou domicile étude. Ainsi, entre 40 et 45 % des déplacements en VLS durant une journée s'effectuent aux heures de pointe (8h-10h et 16h-20h).

Parmi les dissemblances avec la courbe d'utilisation de la voiture, les trajets à l'heure du déjeuner sont particulièrement nombreux représentant 12 % du total de trajet quotidiens.



En dehors des périodes de pointe, l'utilisation du VLS est essentiellement pour motif loisir ou achat. Il est à noter enfin que la pratique nocturne du VLS est non négligeable puisqu'un trajet sur 8 s'effectue en soirée et après minuit.

### Impacts économiques du VLS en France

Le temps de recul pour analyser l'impact du VLS est encore relativement limité, y compris dans les agglomérations pionnières.

A Lyon un recul de la part modale de la voiture a été constaté (source Enquête Ménage Déplacement 2006) mais surtout un triplement du nombre de déplacements quotidiens à vélo. Même si la part modale du vélo à Lyon est encore faible (environ 2 % des déplacements quotidiens), l'effet Vélo'V a permis de redynamiser l'image du vélo dans la ville et de familiariser les automobilistes à leur présence sur l'espace public.


Présence d'autant plus visible que les stations de VLS occupent de l'espace public, et quelques fois au dépend d'ancienne places de stationnement voiture.

Le lancement de tels services en France s'accompagne souvent d'une campagne publicitaire marquée dans toute la ville. Possibilité sans doute facilitée par le lien étroit qui existe entre opérateurs VLS et publicitaires. Ces campagnes promeuvent des services aux noms spécifiques à chaque ville (Vélo'V à Lyon, Vélib' à Paris, mais aussi Vélam, V'éol, Vélo+, Vélocité, Le vélo,... et le dernier en date, VéloStanLib'). Les atouts du vélo dégagés dans ces campagnes sont à la fois d'ordre :

- Économiques : gratuité la première demi-heure, faible coût de l'heure supplémentaire, formule d'abonnement avantageuse,...
- Pratiques : simplicité d'usage, rapidité pour se déplacer dans la ville, une station proche de tous les lieux importants de la ville, possibilité éventuelle de combiner avec les transports urbains,...
- Techniques : description du vélo et du confort qu'il est censé assurer à tout usager.
- Écologiques.







Le portage du VLS par les élus a été primordial dans la réussite du lancement du service. Le VLS est visible de tous, propose un nouveau service pour faciliter la mobilité des urbains sans trop pénaliser l'usage de la voiture. Combiné à la redevance publicitaire, le modèle économique du VLS permet de monter une opération en limitant son impact sur la fiscalité directe des collectivités. La réalité économique globale est cependant plus complexe.

La couverture médiatique du développement des vélos en libre service a été considérable et jamais la pratique du vélo en général a bénéficié de ce coup de projecteur. Les quotidiens (gratuits ou non), les revues hebdomadaires et mensuelles (spécialisées ou généralistes) et certains Hors-séries ont consacré un encart, un article, un dossier voire un numéro complet aux VLS.

En un an, quarante à cinquante articles sont parus dans chacun des plus grands quotidiens nationaux, une quinzaine d'articles dans les quotidiens d'information économique et dans les mensuels. Les principaux sujets développés concernent l'ouverture de nouveaux services en France, mais le Vélib' parisien concerne environ deux-tiers des articles. Enfin, la question du modèle économique du service intéresse de plus en plus les journalistes (5 à 6 articles de plusieurs pages publiés dans la presse papier).

Visibilité du service, campagne publicitaire intensive, portage politique et médiatique ont fait du VLS un sujet ancré dans l'actualité. Les retours d'expérience sont encore trop faibles pour pouvoir tirer des conclusions précises sur les évolutions à long terme des pratiques de déplacement des urbains. Toutefois, le VLS a permis de changer radicalement l'image du vélo dans le grand public et de le hisser au rang de moyen de transport performant en milieu urbain.

### **Un modèle économique difficilement recomposable**

Dans les villes ayant fait le choix d'associer le VLS au marché de la publicité, l'offre des opérateurs est globale et ne permet pas de recomposer facilement les coûts réels du service.





Se baser uniquement sur une extrapolation du manque à gagner des redevances publicitaire des appels d'offres précédents (datant souvent d'au moins dix ans) s'avère peu révélateur du fait de modifications souvent substantielles du périmètre du marché de l'affichage publicitaire.

Concernant les investissements initiaux, les prestations ne sont pas tout à fait les mêmes à Chalon-sur-Saône et Montpellier que dans les autres systèmes français. Les bornes, moins sophistiquées, induisent un coût d'investissement plus faible que les stations comprenant bornes (où sont accrochés les vélos) et totem (où l'on achète le titre ou valide son abonnement).

De même, un vélo Rennais (20 kg) est plus léger qu'un homologue parisien ou lyonnais (22 kg), dans lesquels la technologie embarquée est plus complexe, donc plus coûteuse.

L'amortissement de l'investissement à la charge de l'opérateur varie également entre 10 ans (Paris, Orléans, Caen...) et 15 ans (Marseille, Amiens, Dijon...).

Les principaux postes de dépenses de fonctionnement relèvent de la gestion et en particulier des moyens personnels. Ainsi, à Paris, 400 personnes ont été employées pour la gestion quotidienne du service. Ce chiffre est d'une soixantaine à Lyon. Le ratio est d'environ un emploi créé pour 50 vélos mis en libre service dans une ville.

L'entretien, la réparation et le remplacement des vélos volés ou détruits concerne une part importante du parc. Le renouvellement du parc pour ces motifs peut représenter 10 à 30 % en une année.

Enfin, il convient d'associer au coût de fonctionnement les aspects marketing et communication autour du service de location en libre service, aussi bien les campagnes publicitaires et d'information, l'édition de cartes papiers, l'information clientèle par téléphone...

Le chiffre d'affaires actuel du VLS peut être estimé à 89 M€ annuel pour 32 000 vélos et devrait croître autour de 145 M€ à horizon 2010 pour 60 000 vélos. Le secteur emploie actuellement en direct autour de 600 personnes, chiffre qui devrait doubler à horizon fin 2010.





### **Une variété de mécanismes de financement du service**

Le prix par vélo dépend également du modèle de financement associé au service. Certains vélos peuvent arborer des logos publicitaires (Toulouse), d'autres se voir associer avec une multiplication ou une redistribution des panneaux publicitaires. Enfin, certaines agglomérations ont semble-t-il bénéficié d'un effet vitrine pour les opérateurs, ces derniers étant prêts à réduire leur marge pour remporter le marché.

Quel que soit le mode de financement, un vélo coûte environ 2 500 euros par an à la collectivité sous forme directe lorsque le marché est séparé de la publicité ou indirecte sous forme de moindre reversement de recettes publicitaires à la collectivité.

Ce chiffre générique doit cependant être mis en relation avec le nombre de déplacements effectués pour pouvoir être comparé avec d'autres modes de transport.

Ainsi, dans les villes comme Paris ou Lyon, où le nombre de rotation quotidienne dépasse les 6 déplacements par vélo, le coût du déplacement gravite autour d'un euro. Pour les systèmes de VLS plus petits, la rotation varie entre 2 et 4 déplacements par jour et par vélo. Mais même dans le cas d'une rotation plus faible, le coût du déplacement se situe entre 3 et 4 euros, soit dans la fourchette inférieure du coût complet (investissement et fonctionnement) d'un déplacement en transport en commun urbain.



### A retenir :

Service en plein essor depuis le succès de Vélo'v et la mise en place de Vélib' dans la capitale, le vélo en libre service est économiquement intéressant pour l'utilisateur (service presque gratuit), et permet à la collectivité d'**agir sur des déplacements courts** (20 minutes sur 3 kilomètres en moyenne) à un **coût inférieur à celui des transports urbains** (1 euro le déplacement Vélo'V/Vélib'), ou proche, entre 3 et 4 pour les autres VLS en villes moyennes). Sa performance économique est bonne au centre des très grandes villes. Dans les agglomérations de plus petite taille, son coût complet est proche de celui des transports en commun.

Le marché est actuellement de 80 M€ et devrait croître à 145 M€ d'ici fin 2010.




### Perspectives et conclusions sur les vélos en libre service :

En l'espace de deux ans, les Vélos en Libre Service ont révolutionné l'image du vélo. Pas seulement parce qu'ils ont donné une image jeune, branchée et technologique du vélo et qu'ils ont offert un coup de projecteur médiatique inégalé sur le vélo en ville. Mais surtout parce qu'ils permettent facilement de faire un essai, de vaincre ainsi les principaux freins psychologiques à son usage et de démontrer grande nature son efficacité. Le VLS joue de ce fait un effet déclencheur sur l'ensemble de la filière.

**19 collectivités sont équipées** fin 2008, 13 autres sont en passe de l'être en 2009 et 13 autres encore étudient la faisabilité d'une opération. A l'horizon fin 2010, les VLS devraient être présents dans 45 collectivités couvrant les deux tiers de la population des agglomérations de plus de 50 000 habitants et **un tiers de la population française**.

Son coût estimé à environ **2 500 € /an /vélo** reste non négligeable, bien que proche de celui des transports en commun ramené par déplacement. De ce fait, son implantation se justifie surtout dans les secteurs à forte densité des grandes





villes, où l'équilibre permanent entre entrée et sortie permet une forte rotation des vélos. Sa pertinence dans le modèle actuel est forte là où les TC sont aussi pertinents et où l'écomobilité est déjà élevée. Il permet de limiter la saturation des réseaux de TC mais ne crée pas un report modal majeur de la voiture vers le vélo.

L'enjeu de demain est de **proposer un modèle économique de VLS adapté à la banlieue, à des trajets plus tangentiels, dans des secteurs de moindre densité, à des déplacements de desserte fine des zones d'activités périphériques, à une complémentarité beaucoup plus forte des réseaux de TC structurants** (tramway, lignes express inter-urbaines, gares TER périphériques). Une adaptation à des secteurs touristiques denses comme les stations littorales est également à inventer pour en faire une véritable alternative à la voiture dans des territoires à enjeux.

Un autre modèle économique de VLS est à proposer, moins coûteux en génie civil comme en équipement, avec un ratio bornes de stationnement / vélos plus important permettant un déséquilibre plus marqué des flux dans la journée. Une gamme complète de produits doit également pouvoir être proposée allant de la location longue durée (solution très peu coûteuse) à la très courte durée pour s'adapter à des cas de figure plus variés.

---

### 3.7.3 Les vélo stations

Un certain nombre de municipalités et d'agglomérations en France ont créé des « vélo stations », structures humanisées proposant différents services à destination des cyclistes : gardiennage de vélos en gare, location courte ou longue durée mais également des animations en entreprises ou dans les établissements scolaires, du marquage de vélos...

Certaines ont développé bien avant les VLS de très grands parcs de location longue durée en direction de cibles précises, les étudiants par exemple à Strasbourg ou à Nantes, Chambéry ou en proposant aux habitants plusieurs mois



d'essai gratuit ou à très faible coût comme à Bordeaux, Angers ou plus récemment Tours ou Montpellier.

### Les services proposés dans les vélo stations et leur coût pour la collectivité

A la différence du VLS qui est un phénomène plutôt récent, la location de vélos en ville est une pratique déjà ancienne dans quelques agglomérations (La Rochelle depuis 1976, Strasbourg, Bordeaux...).



Les services proposés sont principalement de trois ordres :

- La location de vélos (de longue ou courte durée).
- Le gardiennage de vélo dans un lieu surveillé et/ou sécurisé.
- Des services annexes autour du vélo (entretien, réparation, formation...).

Aujourd'hui, 25 vélo stations proposent de la location de vélos en France, mais ce chiffre est vraisemblablement un peu plus élevé, le recensement n'étant sans doute pas totalement exhaustif.

Les enquêtes sur leur usage réalisées en 2003 par la FUBicy et Altermodal pour le compte de l'ADEME<sup>40</sup> ont montré l'intérêt de ce type de dispositif, le nombre très important de déplacements générés et le coût très faible de ces opérations.

#### La location longue durée


L'activité de location longue durée génère un important volume de déplacements (624 déplacement par an et par vélo), pour un coût moyen d'environ 120 000 euros par an, dont trois quarts liés aux frais de fonctionnement du service. Le taux de recouvrement moyen par des recettes commerciales est aussi le plus élevé parmi les services proposés en vélo station (un peu moins d'un tiers).

#### La location courte durée

Comparé à la location longue, la location courte durée génère moins de flux, mobilise une partie importante des salariés en gestion de contrat et maintenance pour un tarif nettement inférieur à celui d'un loueur privé. Le taux de

<sup>40</sup> Evaluation des services vélo, ADEME, 2004, Elaboration et analyse Altermodal – Fubicy..





recouvrement est près de deux fois inférieur (15 % de couverture). Le profil de la clientèle n'est cependant pas le même et permet à la station de diversifier ses prestations pour mieux amortir les coûts.

Au total, plus de 13 500 vélos sont mis à disposition pour la location longue et courte durée dans 7 villes et 19 intercommunalités françaises

### **Le gardiennage**

L'activité de gardiennage consiste à proposer un espace sécurisé et surveillé permettant aux usagers de stationner leur propre vélo moyennant frais de location de la place.

Ces services sont pour le moment relativement limités en France (notamment comparé au pays germaniques et nordiques) et sont souvent très largement sous dimensionnés en nombre de places offertes (voir le chapitre Inter modalité).

La vélocation de la nouvelle gare centrale de Strasbourg propose 850 places faisant d'elle le plus important parking vélo surveillé de France. Mais même avec ce dimensionnement, la liste d'attente pour obtenir une place atteint parfois plusieurs centaines de demandes.

18 collectivités proposent du gardiennage en France pour un total de quelques milliers de places.

Les relevés réalisés dans quelques villes (Chambéry, Strasbourg) montrent que le gardiennage couvre environ 30 % des besoins d'inter modalités (stationnement sur arceaux, embarquement dans les trains, consigne individuelle ou collective non gardiennée...). Compte tenu de l'augmentation actuelle et prévue du trafic TER, les besoins d'implantation de services sont très importants. A horizon 2015, au moins 20 000 places doivent avoir été réalisées pour répondre aux besoins. A terme, les gares de toutes les grandes agglomérations (>100 000 habitants), soit une cinquantaine devraient être équipées. Les investissements à réaliser en aménagement et équipement sont de l'ordre de 1 500 à 2 000 € par place, soit un budget d'investissement de 30 à 40 M€ à réaliser dans les 5 prochaines années, soit un investissement annuel de plus de 6 à 7 M€ par an.

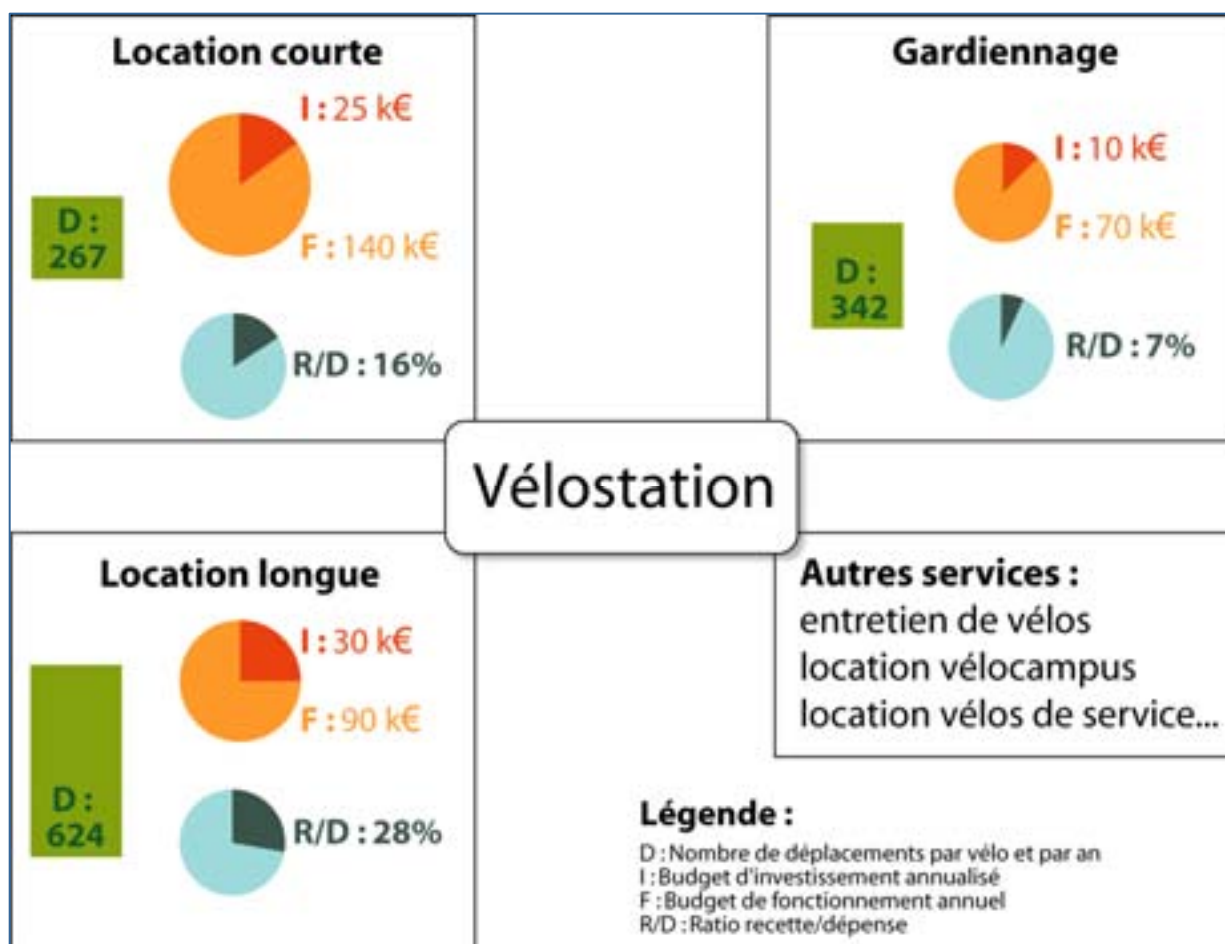




L'enquête réalisée pour l'ADEME en 2003 donne quelques indications sur les coûts moyens d'investissement et d'exploitation de ce type de services.

Le budget moyen complet d'une structure ayant l'ensemble des services (gardiennage + location courte et longue) est de 300 k€ par an en exploitation et amortissement des investissements en bâtiment et équipement de vélos. Le fait d'articuler l'ensemble des services permet de réaliser des économies de moyens en personnel. Le budget d'exploitation hors amortissement comprend 85 % de frais de personnel et représente environ 150 k€ par an.

Les recettes couvrent 28 % des charges dans la location longue durée, 16 % en courte durée et seulement 7 % en gardiennage.



Les principaux services associés à une vélostation Source : Enquête ADEME – Altermodal - 2004

Tableau de services vélos en France (Données non exhaustives)

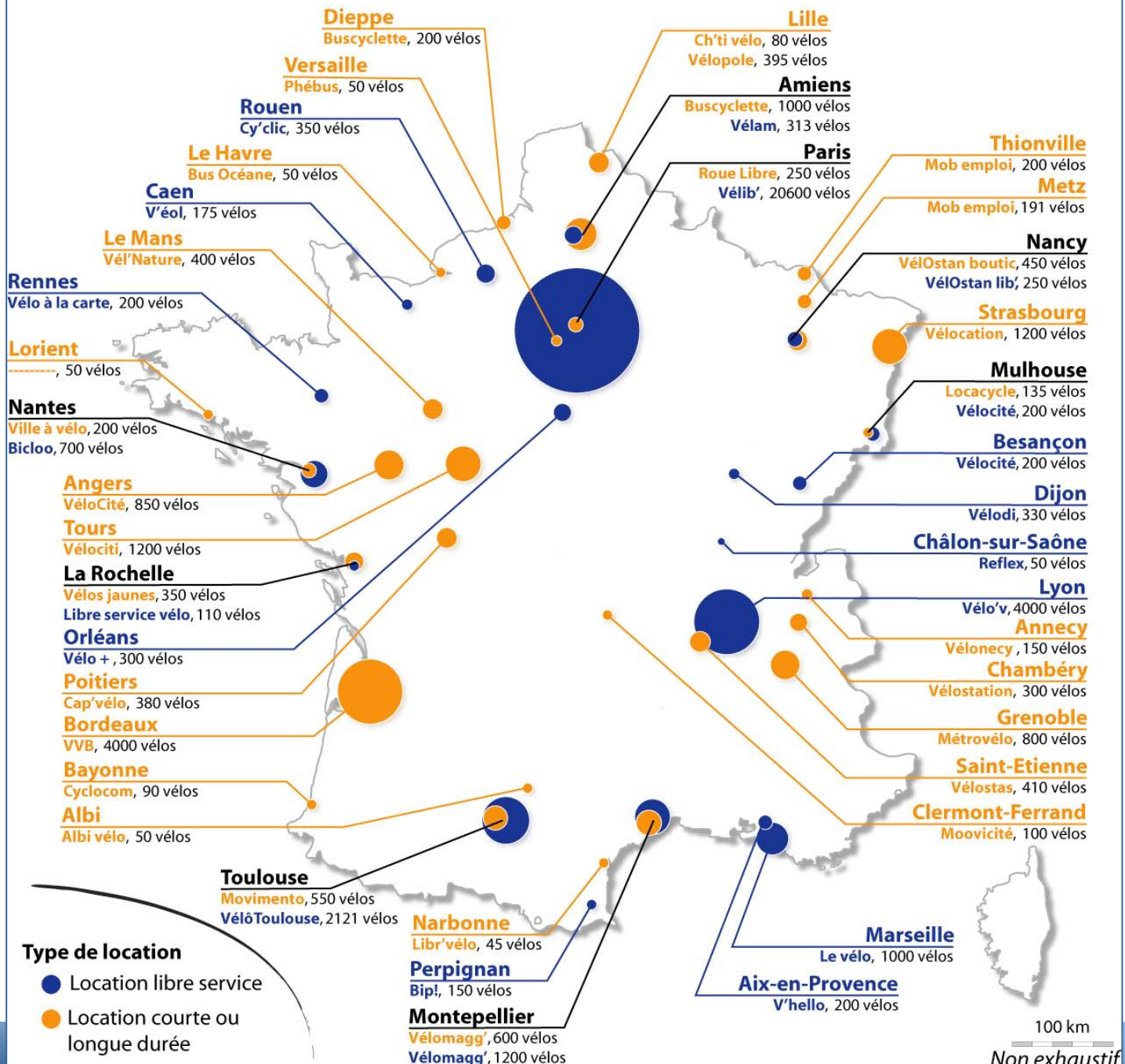
Longue durée Courte durée Gardiennage VLS				Ville	Démo graphie Ville- centre	Nombre total de vélos à la location et libre service	Nom du service Location	Statut	MO ou financement collectivité
x	x	x	x	Amiens	136 000	1 313	Buscyclette	Asso	Amiens métropole
x		x		Angers	151 279	850	Vélocité	Asso	Angers Loire Métropole
x				Bordeaux	215 363	4 000	VVB	Rég	Municipalité
x	x			Chambéry	55 786	300	Vélostation	Asso	Chambéry métropole
x	x	x		Clermont- Ferrand	137 140	100	Moovicité	DSP	SMTC Clermont
x	x	x		Grenoble	153 317	800	Métrovélo	DSP	Métropole Grenoble
x	x		x	La Rochelle	76 584	460	Vélos jaunes	Rég	CA La Rochelle
x	x			Le Havre	190 905	50	Vélocéane	ExpTC	CA Havraise
x	x		x	Lille	184 657	80	Chti'vélo	Asso	
x	x		x	Lille	184 657	395	Vélopole	ExpTC	CU Lille
x	x		x	Metz	123 776	192	Mob emplois	Asso	Municipalité
x	x	x	x	Montpellier	235 390	1 050	Véломagg'	ExpTC	Montpellier Agglo
x	x	x	x	Mulhouse	111 700	335	Locacycle	Asso	Municipalité

x	x	x	x	Nancy	105 400	700	Vélostan boutic	DSP	CU Grand Nancy
x	x				289				CU Nantes
		x	x	Nantes	000	900	Ville à vélo	Asso	Métropole
x	x	x		Narbonne	46 510	45	Libr'velo	DSP	Municipalité
x	x			Poitiers	83 448	380	Cap'velo	?	CA Poitiers
x	x			Saint- Etienne	180 210	410	Vélostas	ExpTC	Saint Etienne Agglo
x	x			Strasbourg	264				
		x			115	1 200	Vélocation	Asso	CU Strasbourg
x	x	x		Thionville	40 907	200	Mob emploi	Asso	Municipalité
x	x				443				
		x	x	Toulouse	103	2 950	Movimento	DSP	Ville, SMTC
				Tours	132				
x					820	-	Vélociti	ExpTC	CA Tours plus





# Le marché de la location de vélos en France



100 km

Non exhaustif  
INDDIGO - Altermodal, Octobre 2008  
Sources : Fubicy 2007, opérateurs, collectivités



#### A retenir :

Plus de **25 collectivités** en France proposent un service de **vélo station** comprenant gardiennage, location courte ou longue durée. **13 500 vélos** sont ainsi proposés en location en plus des 32 000 VLS.

La demande de services de gardiennage en gare est considérable et représente 30 % des besoins en inter modalité. **20 000 places seraient à réaliser d'ici 2015**, soit un investissement de l'ordre de **6 M€** par an.



#### L'utilisateur

La nature des déplacements effectués à vélo grâce à une vélo station varie selon la formule utilisée.

Les activités de loisirs génèrent environ 36-37% des déplacements des vélos loués en vélo station, et ce quelle que soit la durée de location. Cette part est plus importante dans les sites à vocation touristique où il n'existe pas d'opérateur privé.

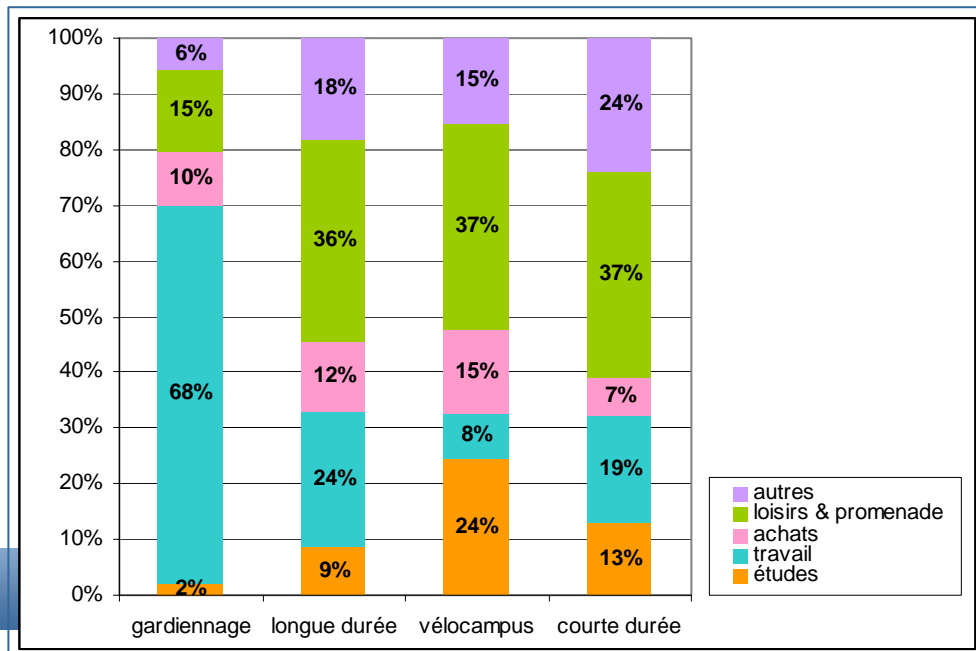
De même, indépendamment de la durée de location, l'activité contrainte (travail et étude) concerne environ un tiers des déplacements en vélo loué. Cependant, la location longue sert majoritairement pour des trajets en lien avec le travail alors que la location courte et plus encore les opérations vélocampus, sont utilisées à plus forte part pour des déplacements liés au motif étude.

Les déplacements pour motif d'achats sont légèrement plus importants pour des locations longues, révélant une utilisation très diversifiée des vélos.



Les motifs de déplacement par service vélo dans une vélo station

Source : Enquête ADEME – Altermodal - 2004



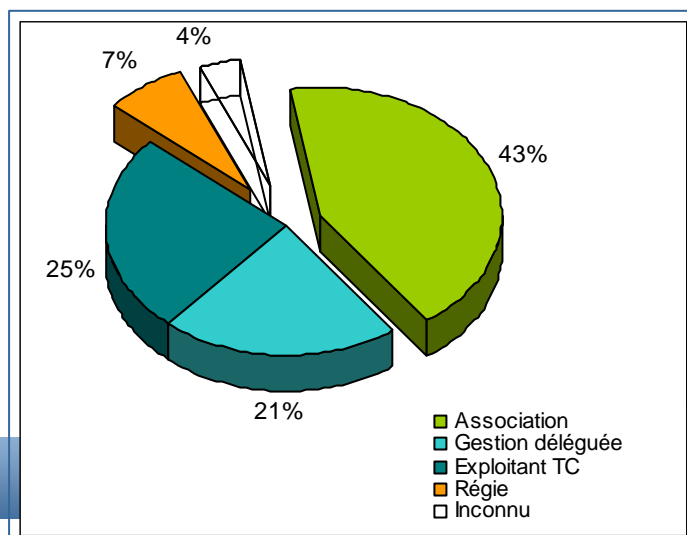
### L'opérateur de la location de vélo

La gestion de la vélo station est majoritairement assurée par une association. C'est le cas par exemple de Vélocation à Strasbourg, la Vélo station de Chambéry et de Vélocité à Angers.

L'autre part est confiée par contrat à un gestionnaire privé, sauf quelques exceptions gérées en régie communale. Le contrat de délégation de la gestion est confié près d'une fois sur deux à l'exploitant des transports en commun urbain, que ce soit inclus dans la DSP de transport public (comme pour la vélo station d'Aix-les-Bains gérée par Kéolis) ou via un marché séparé.

Graphique : Les opérateurs de gestion des vélo stations

Source : Recueil auprès des collectivités, opérateurs, base de données Altermodal - 2008

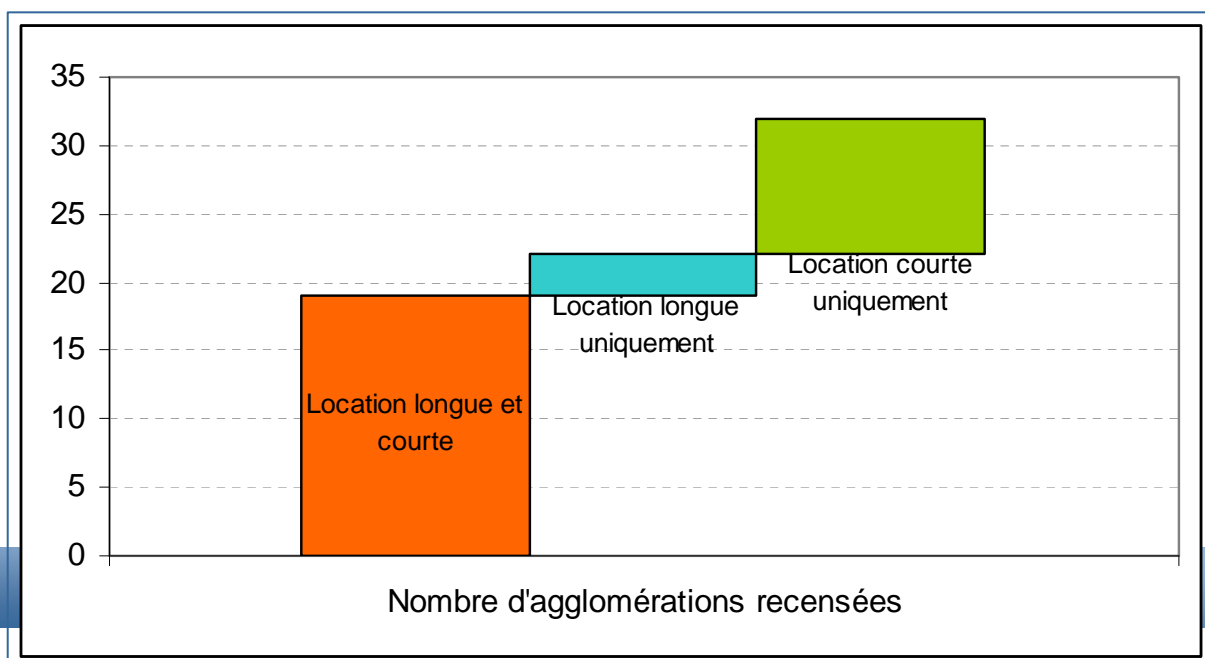




## La complémentarité des fonctions de la vélo station

La plupart des vélo stations recensées proposent à la fois de la location longue et de la location courte durée. La plupart de celles qui ne font que de la location longue le font pour plusieurs raisons :

- Les faibles coûts d'exploitation d'une solution longue durée par rapport à une location courte durée (amplitude horaire moindre, besoins en personnel plus limité, maintenance proportionnellement moins importante).
- La présence d'opérateurs privés interdisant une concurrence biaisée par les financements publics sur les locations courte durée.



*Les types de location des vélostations*

*Source : Recueil auprès des collectivités, opérateurs, base de données Altermodal - 2008*





Comme nous l'avons vu précédemment, le gardiennage est une activité en plein essor dans le rôle que joue la vélo station aujourd'hui. En effet, principalement destinée à des motifs utilitaires, le gardiennage permet de fidéliser la clientèle à la pratique quotidienne du vélo en ville.



### **Les coûts associés aux systèmes de location de vélos**

Les différents types de location de vélos (longue durée, courte durée, libre service...) ne nécessitent pas la même mobilisation de moyens, et de ce fait, n'engendre pas les mêmes coûts de fonctionnement et d'investissement. Nous avons cherché à dégager les coûts moyens publics par déplacement de ces différents services et de les comparer aux coûts des transports en commun.

Nous avons pris en compte les recettes commerciales, dans le calcul du bilan économique de ces différents services vélos.

L'enquête réalisée par Altermodal et la Fubicy pour le compte de l'ADEME datant de 2004 a permis d'évaluer la structure des coûts et recettes pour les principaux services proposés dans une vélo station.

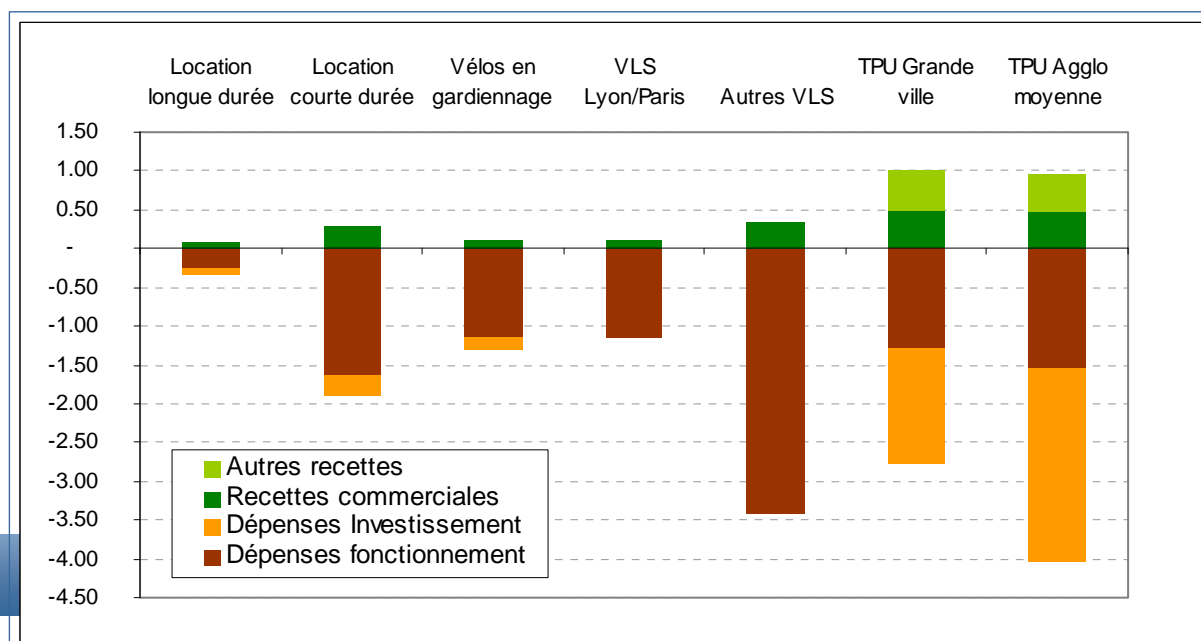
Les coûts et recettes du vélo en libre service sont estimés selon les principales expériences françaises dont les coûts sont connus (un coût moyen de 2 500 euros par vélo et 10 % de recettes commerciales). Même si la structure de coûts et recettes varie beaucoup dans les différents systèmes de VLS français, la charge pour la collectivité peut être considérée comme similaire, qu'elle s'exprime en flux monétaire versé à l'opérateur ou en manque à gagner publicitaire.

Enfin, pour le calcul des coûts du transport public, nous avons utilisé quelques ratios moyens calculés à partir de l'annuaire des transports du GART, et n'ont pas été compris les recettes liées au versement transport.

Afin de pouvoir comparer ces différents services entre eux et avec le coût moyen d'un transport public (métro-bus-tram), nous avons rapporté ces coûts et recettes au déplacement d'utilisateur.

Le nombre de déplacements moyen pour les services de vélo station sont également issus de l'enquête de 2004. Un nombre de 6 déplacements par jour et par vélo a été considéré pour les systèmes Vélo'v et Vélib, et 2 déplacements par jour pour les autres VLS.

Enfin, les chiffres avancés pour les transports publics relèvent également d'une moyenne issue de l'annuaire des transports publics du GART.



*Les coûts et recettes par déplacement des principaux services vélo, vélostation, vélos en libre service (VLS) comparés aux transports publics urbains (TPU).*

*Source : Enquête ADEME – Altermodal - 2004, GART - 2005, Base de données Altermodal*

Le coût par déplacement d'un service vélo varie de 0.35 à 3.50 euros selon les formules. La location longue durée a un coût public très faible. Les locations courtes et le gardiennage atteignent respectivement 1.80 et 1.25 €/déplacement. Les VLS de Paris et Lyon ont un coût particulièrement bas, proche de 1€ par déplacement, compte tenu de leur forte rotation. En revanche, les autres VLS, particulièrement en ville moyenne ont un coût unitaire élevé de 3.50 € /

déplacement, proche de celui des transports en commun dans des villes de même taille.

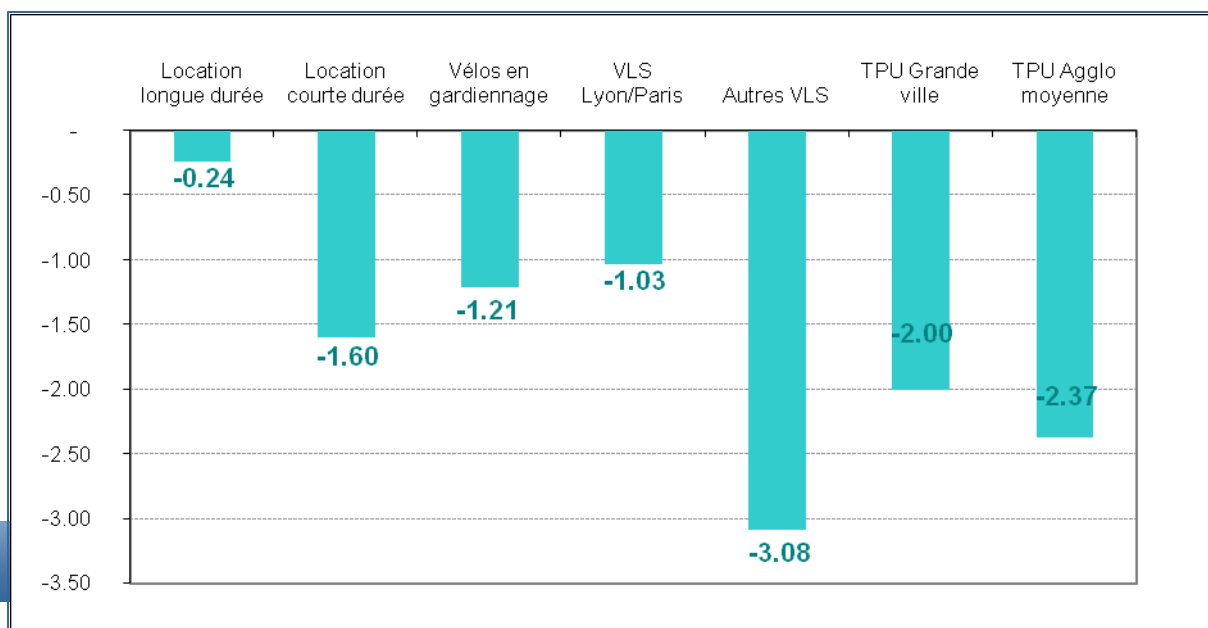
Le système de vélo en libre service s'adapte bien aux très grandes villes du fait du nombre de rotations élevé des vélos. Le constat est bien différent dans les villes plus petites où le coût du déplacement moyen en VLS est bien supérieur au coût de fonctionnement des transports publics. Les vélos (courte, longue durée, VLS) apportent néanmoins une complémentarité aux transports en commun sur un grand nombre de types de déplacements (soirée, nuit, week-end, déplacements tangentiels, loisirs...).

**A retenir :**

Les services vélo (location et gardiennage), présentent un coût public par déplacement modéré : **0.35 à 1.90 €** par déplacement, plus faible que les VLS dans les agglomérations où la rotation est faible (<2 rotations/jour) et toujours plus faible qu'un déplacement en transports en commun.

La **location longue durée** a un coût public particulièrement faible, génère un grand nombre de déplacements et présente de nombreux intérêts en complément des VLS.





*Le bilan économique (coûts d'investissements et de fonctionnement – recettes commerciales) des principaux services de vélo station, comparé au vélo en libre service (VLS) et aux transports publics urbains (TPU)*

*Source : Enquête ADEME – Altermodal - 2004, GART - 2005, Base de données Altermodal*

### Perspectives et conclusions sur les vélo stations :

Les vélo stations proposent des services de gardiennage de vélos, de location courte et longue durée, de marquage, d'animations dans le cadre de PDE... Ces services sont implantés en 2008 dans plus de 25 collectivités en France et comptent plus de 13 500 vélos.

L'ensemble du secteur représente un budget d'exploitation de l'ordre de **4 M€** et un total d'investissement d'environ 2.5 M€ par an dans les 5 dernières années.

Présents à Strasbourg depuis plus de 15 ans, ces services n'ont pas bénéficié de la même couverture médiatique que les VLS mais génèrent pourtant de nombreux déplacements à vélo à un coût public très modéré.

- Les services de **location longue durée** entraînent une forte rotation des vélos loués à un coût public particulièrement faible de **0.24 €** par déplacement et offrent un complément important aux services de VLS sur certaines cibles (étudiants notamment) ou certains motifs.

- Les services de **courte durée ont une vocation plus loisirs** et peuvent entrer en concurrence avec les offres privées. Ils offrent un complément de ressource à la vélostation mais ne sont à développer qu'en l'absence d'une offre touristique ou loisirs.
- Avec l'augmentation du trafic TER, le **gardienage des vélos** en gare est amené à se développer très fortement pour éviter l'embarquement des vélos à l'heure de pointe. 20 000 places sont à créer dans les 5 ans, soit un budget annuel de 6 à 7 M€.
- Les parcs de vélo qu'ils soient en VLS ou location longue durée sont des vélos généralement de bon niveau de gamme, une opportunité pour les fabricants français de faire valoir une qualité élevée pour des vélos de ville et contribuer à une remontée en gamme de ces vélos.

Les services de vélostations sont amenés à s'étendre dans au moins 50 agglomérations françaises notamment sur les services de gardienage et de location longue durée en complément des VLS.



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

Le vélo connaît un renouveau important auprès des salariés. Dans le cadre de l'organisation des déplacements professionnels comme dans la promotion d'alternatives aux déplacements domicile-travail en voiture individuelle, de nombreux établissements ont mis en place des actions en faveur du vélo.

#### Les parcs de vélos dans les établissements

Plusieurs entreprises ou collectivités ont également développé de larges parcs internes pour les déplacements professionnels des salariés. On trouve parmi ces établissements :

- Des entreprises très étendues devant faire face à des déplacements internes relativement longs : chantiers navals de St Nazaire, raffineries et centres pétrochimiques de Feyzin, centre de recherche du CEA à Grenoble...



- Des collectivités locales dans lesquelles un nombre important d'agents réalisent beaucoup de déplacements courts en centre-ville, avec des difficultés importantes de stationnement. Ces vélos sont pour l'essentiel utilisés par les services d'aide à la personne, les services sociaux mais aussi les services d'espaces verts et plus fréquemment les services de police.
- La Poste utilise depuis de très nombreuses années les vélos pour la distribution du courrier et gère un des plus grands parcs de vélos en France. Elle conçoit et fait réaliser des vélos spécifiques, robustes et adaptés aux tournées intermédiaires, trop longues pour la marche à pied et trop courte pour l'usage de véhicules motorisés.
- Dans le cadre de leurs Plans de Déplacements d'Établissements, de nombreuses entreprises, administrations ou collectivités ont fait l'acquisition d'un petit parc interne de vélo ou vélos à assistance électrique pour les besoins du service.



La plupart de ces parcs sont gérés en interne par les services logistiques et l'atelier mécanique. La durée de vie de ces vélos est généralement longue dans les établissements où l'utilisation est interne. Ces vélos utilisés pour des déplacements courts sont le plus souvent affectés par service et ne nécessitent pas de système complexe de réservation et de sécurisation.


Il est très difficile d'évaluer la taille et le nombre de parcs de vélo d'entreprises tant les opérations sont nombreuses.

- **La Poste** gère en France le plus gros parc de vélos d'entreprise. Avec un parc de plus de 35 000 vélos, près d'un tiers des 100 000 facteurs réalisent chaque jour leur tournée à vélo. La Poste a passé avec Cycleurope (société spécialisée notamment dans la fabrication de ce type de vélos et installée dans l'Aube qui détient déjà le marché de fourniture de son parc de vélo), un contrat lui permettant de commander jusqu'à 6 000 vélos à assistance électrique<sup>41</sup>. Fin 2008 le parc était déjà de 2 200

---

<sup>41</sup> Plan National de Transports Propres de la Poste (2008) : [http://www.laposte.fr/IMG/pdf/LE\\_GROUPE\\_LA\\_POSTE\\_LANCE\\_UN\\_PLAN\\_NATIONAL\\_TRANSPORTS\\_PROPRES.pdf?espace=groupe](http://www.laposte.fr/IMG/pdf/LE_GROUPE_LA_POSTE_LANCE_UN_PLAN_NATIONAL_TRANSPORTS_PROPRES.pdf?espace=groupe).





VAE. La priorité d'utilisation aux personnes ayant une inaptitude médicale; le VAE a également vocation à remplacer des scooters pour des tournées inférieures à 15 km et ayant une pente d'un dénivelé limité à 10 %.

- Confronté à la création de 3 000 emplois supplémentaires sur un site limité à 60 ha dans le cadre du programme Minatec, le **CEA de Grenoble** a mis en place un PDE pour limiter très fortement la place dévolue au stationnement des véhicules individuels des salariés, la concentrer plus efficacement sur un parking central et pouvoir construire de nouveaux bâtiments. Dans ce cadre, le CEA a créé un parc de **350 vélos** pour se déplacer sur le site ou pour les déplacements domicile-travail. La part de la voiture est ainsi passée de 70 à 50 %. 15 % des déplacements d'accès sont réalisés à vélo. Ce chiffre est monté à 25 % à l'occasion du concours interentreprises organisé dans l'agglomération.
- Dans l'entreprise voisine, **ST Microelectronic**, les salariés qui s'engagent à effectuer 80 % de leurs déplacements annuels à vélo se voient remettre un kit vélo comprenant un poncho, un casque, un éclairage, des surchaussures et un gilet réfléchissant. Deux fois par an, un entretien des cycles est proposé sur place. Plus de **320 personnes** sur les 2 200 salariés viennent régulièrement à vélo même si l'entreprise n'a pas proposé de parc interne.
- La **ville de Grenoble** a mis en place un parc de **340 vélos** à destination de ses salariés pour les déplacements professionnels. Chacun des vélos génère en moyenne 860 km par an dont 70 % étaient autrefois parcourus en voiture. Les services sociaux et les services espaces verts sont les plus importants utilisateurs du service. Au total 186 000 km de voiture ont été transférés sur le vélo pour un coût moyen de 0.20 € par déplacement.
- La **CUS de Strasbourg** gère en interne un parc de **200 vélos** destinés aux déplacements professionnels. Chaque vélo parcourt annuellement près de 900 km, soit une distance totale de 180 000 km pour l'ensemble du parc. Des contrats de location sont proposés aux agents pour les déplacements domicile-travail.





Une évaluation globale du nombre de vélos dans des parcs d'entreprises ou de collectivité est difficile à établir. Avec les vélos de la Poste, on peut estimer le parc autour de 50 000 vélos soit un chiffre d'affaires approché de **4 M€** sur la base d'un prix moyen de 400 € et d'un renouvellement tous les 5 ans. S'ajoute à cela un parc de VAE que l'on pourrait estimer autour de 3 à 4 000 compte tenu du parc actuel de 2 200 VAE à la Poste, soit un chiffre d'affaires total estimé à 6 M€ sur la base d'un prix moyen de 1 500 € et d'un potentiel annuel d'environ **3 M€** par an.

#### **A retenir :**

Les parcs de vélo internes dans les entreprises et dans les collectivités peuvent être évalués à **50 000 vélos** dont 35 000 à la Poste. Ils génèrent des économies très importantes de coûts de véhicules et représentent un chiffre d'affaire annuel d'environ **7 M€**. Les VAE devraient connaître dans ce cadre un développement très important.



### **Le vélo dans les plans de déplacements d'entreprise**

Selon une étude de l'ADEME en cours de réalisation, plus de 800 établissements, entreprises, administrations, collectivités, zones d'activités rassemblant plus de 1.6 M de personnes (sur la base d'une moyenne de 1 850 personnes par opération), soit avaient engagé un Plan de Déplacement d'Etablissement en 2008.

Dans ce cadre, un certain nombre d'actions en faveur du vélo ont été engagées pour favoriser la pratique du vélo. Plusieurs types d'actions sont généralement proposées :

Des actions sur l'infrastructure :

- Sécurisation des liaisons cyclables vers l'entreprise demandées aux collectivités.
- Amélioration du stationnement des vélos avec arceaux, stationnements couverts, parkings collectifs avec accès par badge.
- Douches et vestiaires sur leur lieu de travail.





Des actions concernant l'acquisition et la maintenance de parcs de vélo :

- Acquisition d'un parc de vélo interne à l'entreprise comme évoqué plus haut.
- Développement d'un parc de vélo interne à la zone d'activité en complément de desserte de ligne express ou pour les déplacements du midi. Cette solution est à l'étude dans plusieurs zones d'activités, notamment à Savoie Technolac.
- Location de vélos et vélo à assistance électrique ou aide à l'achat (voir l'exemple d'AREVA).
- Prise en charge des consommations électriques des VAE par l'entreprise.
- Prise en charge de la maintenance des vélos des salariés.
- Offre du marquage anti-viol des vélos.

---

Des actions d'animation et de promotion :

- Organisation d'événementiels autour du vélo : vélobus et petits déjeuners pour les cyclistes, séquences de remise en selle, participation à des concours interentreprises à l'occasion de la semaine européenne du vélo ou de la semaine de la mobilité.
- Séquences découverte du vélo électrique.
- Réalisation de cartes d'accessibilité du site à vélo depuis les principaux pôles résidentiels des salariés.
- Distribution de kits sécurité/confort pour les cyclistes + exposition ou démonstration de matériel.


Des actions de prise en charge financière :

- Le décret du 31/12/2008 fait obligation aux entreprises de prendre en charge 50 % des coûts d'abonnement à un service vélo public.
- La Belgique et les Pays-Bas vont plus loin en proposant une indemnité vélo défiscalisée de 0.15 €/km parcouru.

Dans l'agglomération grenobloise, l'évaluation des PDE réalisée en 2007<sup>42</sup> montre que les résultats de report modal les plus importants ont été obtenus sur

---

<sup>42</sup> Observatoire des PDE dans l'agglomération grenobloise en 2007, CCI de Grenoble.



le vélo. 80 % des entreprises concernées ont engagé des actions en faveur du vélo. Sur les entreprises ayant réalisé une démarche d'évaluation des résultats, la part de l'autosolisme a baissé de 15 points dont 5 points en faveur du vélo qui arrive en tête des reports réalisés. Les baisses les plus significatives de l'autosolisme sont atteintes dans les grandes entreprises mais c'est au sein des PME que le vélo atteint les meilleurs scores avec +8 points de pratique. La part du vélo dans les entreprises enquêtées atteint désormais 14 % contre moins de 2 % en France sur le motif domicile-travail. L'impact économique est difficilement chiffrable mais pour 17 % des entreprises, la mise en place des PDE a eu un impact sur la réduction des places de parking. Cette diminution permet aux entreprises de réaliser des économies en places de parking ; une place en ouvrage à Grenoble est en effet louée 600 € par an.

---

Autre exemple significatif, dans le cadre de la mise en place de son PDE, l'établissement d'AREVA T&D Aix-les-Bains a organisé depuis le début de l'année deux évènements permettant à ses salariés d'essayer et d'acquérir un VAE ou un scooter électrique avec une prime à l'achat de 500 €. La contrepartie est de s'engager à l'utiliser au moins 50 fois par an sur le trajet Domicile-Travail. A ce jour, plus de 100 salariés ont franchi le pas. L'entreprise a donc complètement rénové ses garages 2 roues, permettant même que les batteries soient rechargés pendant le temps de travail.



Sur une population active de 27.4 M de personnes et un nombre d'actifs occupés de 17.8 M, Les 1.6 M de personnes touchées par une démarche PDE ne représentent que 9 % des actifs occupés. Encore ce chiffre recouvre-t-il des réalités d'engagement de PDE très différents selon les établissements. Les budgets engagés varient eux aussi de façon importante avec des engagements de 100 à 250 € par an et par salarié concerné par le vélo dans les entreprises les plus engagées ayant fait l'acquisition d'un parc, des aménagements de stationnement, des animations, la distribution de kits vélo, soit un budget de 15 à 30 € par salarié.

Sur la base de 1.6 M de salariés, les actions PDE représentent un marché annuel qui peut être estimé à 16 M€ (sur la base d'une dépense moyenne de 10 € par salarié) dont une partie est déjà comptabilisée dans le chiffre d'affaire des

entreprises du cycle, dans les dépenses d'équipement en stationnement et les interventions d'animateurs.

**A retenir :**

Plus de **800 établissements**, entreprises, administrations, collectivités, zones d'activités se sont lancées en France dans des Plans de Déplacements. Le vélo y occupe une place de choix avec des actions sur les infrastructures, le stationnement, l'aide à l'équipement et les animations. Les résultats de report modal mesurés notamment à Grenoble s'avèrent très significatifs à court terme.



**Perspectives et conclusions sur le vélo dans les PDE :**

Les résultats d'un certain nombre de démarches PDE mis en œuvre en France ont montré tout l'intérêt et l'efficacité que les mesures d'accompagnement à la pratique du vélo (infrastructures, stationnement, mise à disposition, animation) pouvaient avoir dans la diminution de l'autosolisme. Les quelques résultats disponibles à Grenoble montrent que le vélo est le mode bénéficiant des reports les plus importants à court terme.

Ces démarches ne touchent aujourd'hui qu'un peu plus de **1.6 M de personnes, soit 9 % de la population active occupée** mais les budgets consacrés au vélo s'avèrent déjà assez significatifs avec une estimation de **16 M€** annuels. Elles sont certainement amenées à se développer dans les prochaines années. Les entreprises de plus de 500 salariés représentent 45 % de l'emploi salarié et devraient quasiment toutes être concernées à moyen terme. La réalisation d'un Plan de Déplacement a par ailleurs été rendu obligatoire dans toutes les administrations. A terme, plus de 50 % de la population active pourrait être concerné par un PDE soit plus de 8.5 M de personnes pour des budgets par salariés qui pourraient fortement augmenter. Avec une intervention de 12 € pour 8.5 M de personnes, le budget pourrait approcher les 100 M€.



Ce développement devrait certainement aboutir à une réelle structuration du marché dans plusieurs domaines :

- **La fourniture de parcs de vélos et de VAE aux entreprises.** Des opérateurs comme Cycleurope ou Arcade cycles ont déjà largement investi ce marché en France mais les distributeurs locaux sont aussi sollicités.
- **La location, la maintenance et la gestion de parcs d'entreprises** est un secteur amené à se développer à l'initiative d'opérateurs privés, notamment des principaux opérateurs de la distribution sous enseigne, Culture Vélo avec sa marque Vélostation, Holland Bikes, Mondovélo, du principal opérateur de location de vélo Holiday Bikes, intégré à ADA (qui a fait des entreprises une cible importante) ou de petits opérateurs locaux comme Vélogik ou Zone cyclable, spécialisé dans le VAE à Lyon.
- **L'animation vélo** des PDE devrait également se structurer. Plusieurs moniteurs de cyclisme français structurés autour du MCF proposent déjà des prestations d'animations à destination des entreprises dans le cadre de leurs activités. Plusieurs associations affiliées à la Fubicy proposent également des animations dans ce domaine.

Le décret du 31/12/2009 obligeant les entreprises à prendre en charge 50 % des abonnements de transports en commun ou de location de vélo dans une structure publique devrait fortement impacter ce domaine d'activité. Il est cependant dommage que les opérateurs privés qui se sont structurés pour répondre à cette demande des entreprises ne soient pas concernés par cette prise en charge, ce qui crée une distorsion de concurrence sans doute préjudiciable à cette activité.



### 3.7.5 Les locations à vocation loisirs

Le marché de la location à vocation loisirs, sportive ou touristique a également beaucoup évolué ces dernières années.

#### Les différents segments de location

Le marché de la location de vélos souffre d'une très faible lisibilité pour le client. En l'absence de système de classification des niveaux de qualité des vélos, on trouve une diversité très forte des types et qualités de vélo.

Schématiquement, le marché de la location peut être divisé en plusieurs catégories :

- La location à vocation loisirs et déplacements utilitaires sur le lieu de vacances.
- La location de VTT technique.
- La location de vélo de randonnée itinérante.
- La location de vélos pour du tourisme urbain.



#### La location à vocation loisirs et déplacements utilitaires sur le lieu de vacances

C'est le créneau quantitativement le plus important, particulièrement sur les stations littorales équipées d'aménagements cyclables et où la pratique du vélo peut être une alternative crédible de déplacement sur le lieu de séjours.

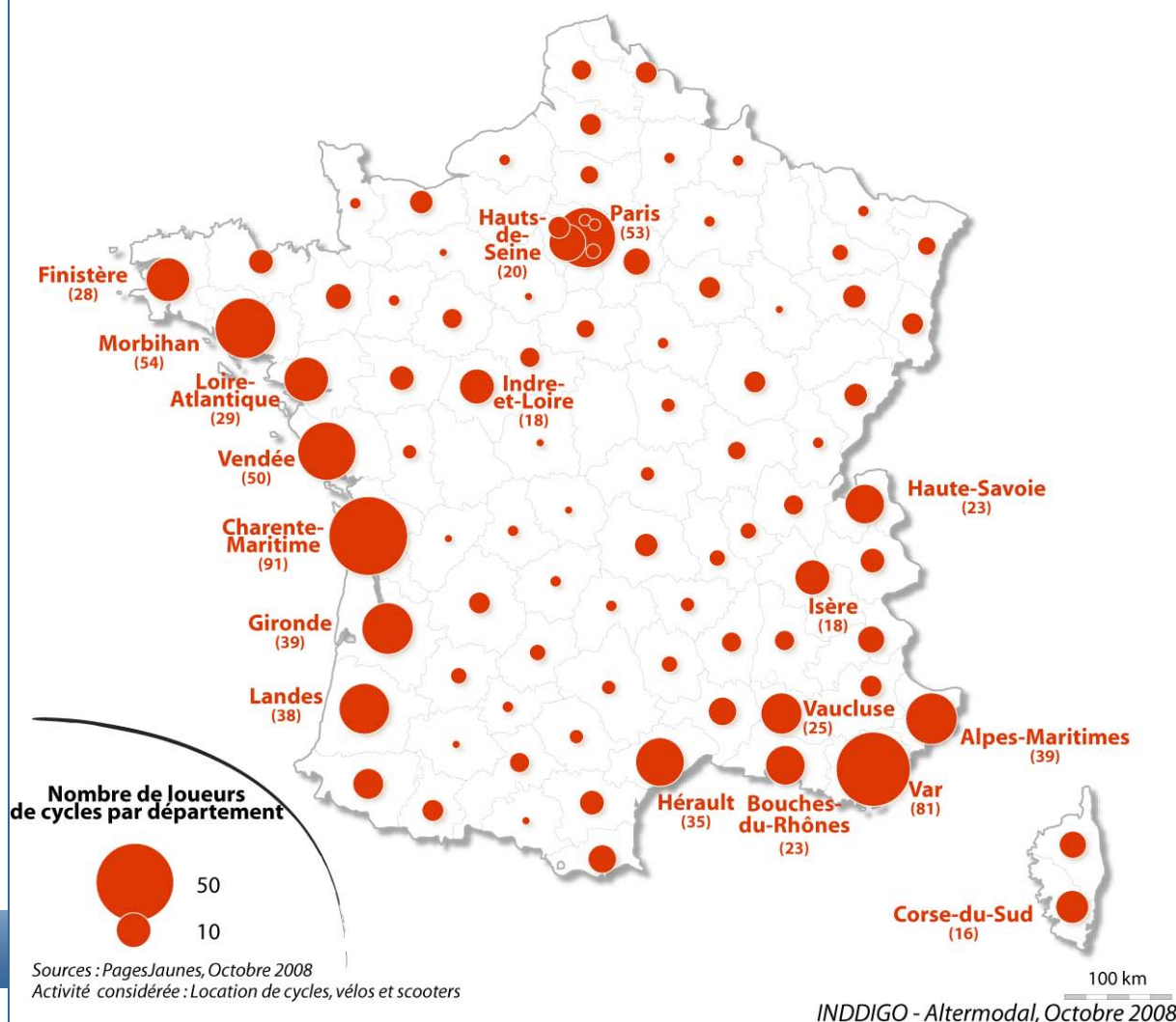
Le nombre le plus important de loueurs se trouvent dans les Départements littoraux de la Charente-Maritime, plus particulièrement sur l'Île de Ré, la Gironde, la Vendée, la Loire Atlantique mais aussi le Morbihan, les Landes, l'Hérault, le Var.

Il s'agit pour beaucoup de grands parcs de VTC, VTT et vélos enfants, certains loueurs pouvant compter plus de 1 000 vélos.

Les locations s'effectuent pour beaucoup à la semaine. Les accords avec les hébergeurs, particulièrement les campings, étant fréquents.



## Le marché de la location commerciale de cycles



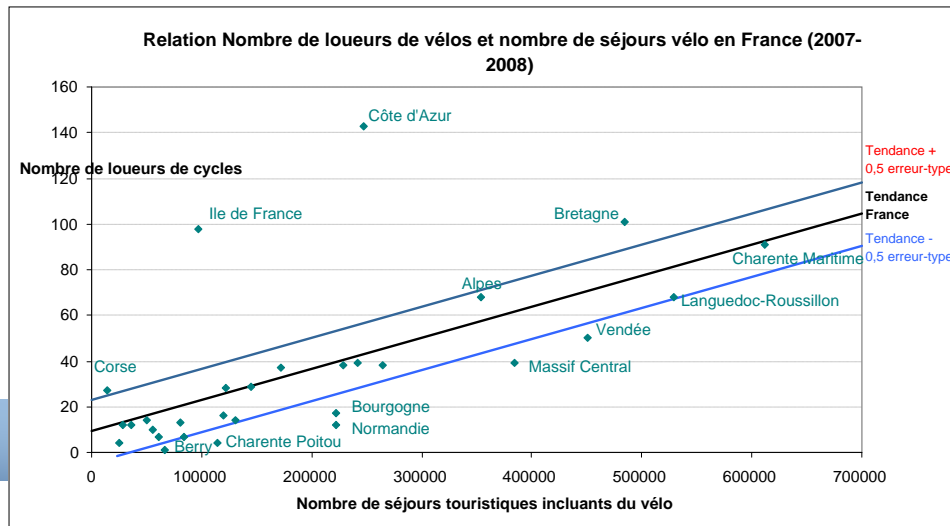
Rapporté au nombre de séjours touristiques incluant une pratique du vélo, le nombre de loueurs varie considérablement par région touristique.

En l'identifiant par rapport à la tendance Française moyenne, certaines régions apparaissent particulièrement faiblement dotées en nombre de vélociste compte tenu du nombre de séjour incluant du vélo. Il s'agit principalement des régions du centre de la France, et quelques régions où la pratique est principalement itinérante.

A l'opposé, L'Île-de-France, la Bretagne et les régions du littoral méditerranéen bénéficient d'un nombre de loueurs de vélos selon le nombre de séjours vélos plus important que la tendance Française. La différence s'explique en partie par le fait que les données du nombre de vélocistes sont issues du site internet des







Nombre de loueurs de cycles et séjours touristiques par région touristique française.

Source : Pagesjaune.fr - 2008, Ministère du Tourisme / TNS SOFRES 2007 suivi des séjours touristiques des Français

### La location de VTT technique

L'émergence du VTT dans les années 90 a considérablement contribué au développement de la location de vélo, les clientèles souhaitant essayer cette nouvelle pratique avant d'acheter. La baisse des prix et la généralisation du VTT ont réduit très fortement le recours à la location.

Reste une location nettement plus tournée sur le VTT technique pour une pratique réellement tout terrain ou pour des pratiques spécialisées (descente, trial...), surtout localisée en montagne, réalisée par des vélocistes ou des loueurs spécialisés en matériel de montagne (ski, randonnée...).

### La location de randonnée itinérante

Le recours à des vélos de location est très fréquent parmi les tours opérateurs spécialisés dans le tourisme à vélo itinérant. Nombreux sont les clients à venir de loin sans apporter leur propre vélo. Le niveau d'exigence de la clientèle tant sur le vélo que les services est cependant très élevé et les prestataires qualifiés peu nombreux.

La faible lisibilité du niveau de qualité des vélos, la méconnaissance par de nombreux petits opérateurs des exigences de cette clientèle rend ce marché très difficile. Beaucoup de tours opérateurs préfèrent de ce fait gérer leur propre parc



(Backroads par exemple) ou internaliser les services d'un loueur (cas de Loire Valley Travel).

Dans le cadre de la Loire à Vélo, les Régions Centre et Pays de la Loire avaient engagé une démarche de qualification des loueurs qui n'a pas encore abouti sur une charte de qualité.

Quelques bons opérateurs commencent néanmoins à émerger, proposant une gamme étendue de vélos adaptés à la randonnée, de services de location de sacoches, de remorque, de matériel de camping, mais également de services de dépannage, de portage de bagages, la possibilité de laisser un vélo à un autre point de location, de changer de batteries pour les vélos à assistance électrique. Des accords de partenariat avec des hébergeurs, des offices de tourisme permettent de bénéficier d'un véritable effet réseau.

La plupart des loueurs de péniches proposent une location de vélos ou vélos pliants dans leur prestation.

### **La location touristique urbaine**

Bien avant les vélos en libre services, plusieurs opérateurs spécialisés s'étaient lancés dans la location ciblée sur le tourisme urbain, en proposant souvent des randonnées accompagnées. Paris compte ainsi plusieurs opérateurs importants proposant des randonnées accompagnées, mais également Lyon, Strasbourg... Avec l'apparition des vélos en libre service, ces opérateurs ont recentré leur prestation sur l'accompagnement ou proposent des vélos plus légers et de meilleure gamme que les vélos en libre service.

#### **A retenir :**

Un peu plus de 1 000 loueurs de vélo sont recensés en France dont 35 % sur le littoral Atlantique mais également 20 % sur le littoral Méditerranéen.

Le location recouvre des segments très différents depuis des locations au séjour sur le littoral, des locations de VTT très techniques en secteur de montagne, quelques loueurs spécialisés dans la location de vélo de randonnée et dans les services associés ainsi que des loueurs de vélo de tourisme urbain, particulièrement à Paris.





## Les opérateurs de la location loisirs

Si les segments de pratique sont nombreux, les opérateurs du marché sont également très variés. On trouve parmi ces opérateurs :

### Les opérateurs indépendants spécialisés

Parmi les principaux opérateurs, on trouve des indépendants spécialisés gérant des parcs de plusieurs centaines de vélos. Ils se situent pour l'essentiel sur les littoraux où la pratique du vélo pendant le séjour est la plus importante.

On trouve également des opérateurs importants spécialisés dans la location de vélos à destination de grands groupes, capables de livrer un grand nombre de vélos sur un périmètre large.

Beaucoup de ces opérateurs se sont regroupés au sein de la Fédération Nationale des Loueurs de Vélo située aux Sables d'Olonne en Vendée.

### Les opérateurs indépendants sous franchise

La marque Holiday Bikes a été une des premières à proposer une franchise de location de cycles et motocycles. Elle compte aujourd'hui plus de 70 points de vente et un parc de près de 5 000 vélos. Récemment rachetée par ADA, la marque vise un développement très important grâce à l'étendue du nombre de points de locations de voiture, notamment en milieu urbain. La location de vélos à assistance électrique fait partie des objectifs stratégiques du groupe.

### Les vélocistes

De nombreux vélocistes et réparateurs de cycles, motocycles et motoculture ont proposé des locations de vélo au moment du développement important du VTT. Il s'agit le plus souvent de petits parcs, sauf exception particulière, avec des services parfois limités en termes de livraison.

### Les loueurs de matériel de montagne

En station, la plupart des loueurs de matériel de montagne proposent des locations de VTT, le plus souvent de bon niveau de gamme destinés à une pratique sportive.





## Les opérateurs d'immobilier touristique et de centres de vacances

Plusieurs grands opérateurs d'immobilier de vacances comme Centers Parcs Sologne ou le centre Pierre-et-Vacances de Belle-Dune sur la côte Picarde gèrent des parcs considérables de plusieurs milliers de vélos de location pour leurs clientèles, vélos hollandais pour Center-Parcs Sologne, VTC et VTT pour Pierre et Vacances Belle-Dune.

La plupart des centres VVF proposent également des parcs de vélos à leur clientèle. Les Centres de vacances se placent en 2ème position après les campings sur la pratique du vélo pendant le séjour.

La plupart gèrent leur propre parc avec un atelier interne et du personnel dédié. Quelques hébergeurs (gestionnaires de campings, hôteliers...) proposent de petits parcs de location à leur clientèle. La gestion de ces parcs est souvent difficile en pleine saison et le niveau de qualité des vélos loués ou prêtés assez variable. Les accords hébergeurs-loueurs spécialisés permettent le plus souvent un niveau de service nettement supérieur.

---

## Les tour-opérateurs

Comme indiqué plus haut, la plupart des tours opérateurs vélo ont internalisé la location de leur parc de vélo, souvent faute de trouver localement des loueurs répondant au niveau d'exigence des clientèles.

A noter que la plupart des opérateurs de location de péniches proposent des locations de vélos ou vélos pliables permettant un accès facile aux sites périphériques des canaux.

## Les transporteurs

La SNCF gérait encore il y a quelques années des parcs de vélos en gare. Cette activité directe a quasiment disparu. En revanche, les gares sont des points centraux pour les locations de vélo à vocation touristique. En Suisse, la chaîne « Rent a Bike » est présente dans un très grand nombre de gares et propose à l'opérateur ferroviaire une rétribution par contrat de location. Plus proche de nous, plusieurs expériences locales ont été tentées entre la SNCF et des opérateurs privés sans aboutir à une véritable structuration d'un réseau à vocation touristique.

Au travers de la gestion de vélostations, des opérateurs de réseaux de transport en commun (groupe Kéolis à Tours) ou de parking (SEM à Nantes) mais aussi des associations (Ecomobilité à Chambéry) gèrent en direct certains points de location. La frontière entre location à vocation utilitaire et location touristique n'est cependant pas toujours très marquée.

S'ajoutent à ces intervenants un certain nombre d'opérateurs publics ou parapublics, offices de tourisme, association dans des secteurs où l'offre privée est faible ou inexistante.

#### **A retenir :**

La lisibilité du marché de la location de vélo et de la qualité des vélos loués est faible pour le client.

Opérateurs spécialisés, indépendants ou sous franchise, loueurs de matériel de montagne, vélocistes, hébergeurs, tours opérateurs... la variété des intervenants sur le marché est importante et ne contribue pas à le rendre facilement compréhensible.




#### **La structure économique de coûts**

La structure de coûts d'une structure de location spécialisée est pour l'essentiel constituée de charges de personnel pour assurer la mise à disposition des vélos, la maintenance et surtout les services.

Le parc de vélo constitue une immobilisation financière importante même si l'amortissement représente une charge relativement limitée. L'achat de vélos en grande quantité permet de limiter les coûts d'achats et la revente d'occasion des vélos après une période courte (généralement une ou deux saisons) à un prix encore relativement élevé permet de limiter les coûts d'amortissement.

#### **Les charges de personnel**

Le personnel des points de location varie évidemment de façon importante dans la saison. La personne qui loue assure généralement la réparation sauf dans de très grands parcs (supérieurs à 1 000 vélos) qui justifient l'emploi de



mécaniciens très qualifiés. Cependant pour pouvoir assurer une assistance dépannage, des balades accompagnées, ou des livraisons de vélos à domicile, une personne mobile à tout moment est généralement nécessaire, au moins en période estivale.

- Selon un loueur de Royan, la location de vélos fonctionne en « rushes » (en tranches horaires) : les touristes vont très souvent louer leur vélo en même temps, ce qui rend l'adaptation des disponibilités du personnel assez difficile.
- La plupart des loueurs considèrent que pour un parc de 500 vélos, 4 à 6 personnes sont nécessaires en saison, même si les vélos se trouvent sur un même lieu.
- Un parc de vélos divisé en plusieurs lieux va employer plus de personnes qu'un parc de vélos concentré dans un même lieu.

Les besoins en personnel tiennent pour beaucoup à la proportion de vélos loués en longue durée par rapport aux vélos loués en courte durée. Une moyenne de une personne à la saison pour 100 vélos est généralement retenue. En période creuse, le point de location peut être fermé et la personne peut être contactée par téléphone à tout moment.

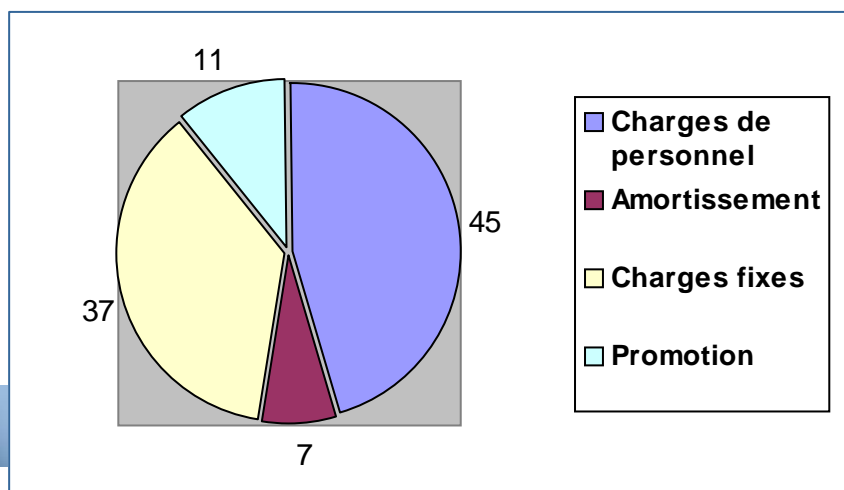
La rémunération moyenne d'un gérant de point de location peut tourner dans les premières années entre 1.6 et 2 fois le SMIC. Les saisonniers sont pour la plupart rémunérés sur les bases du SMIC. Plusieurs loueurs mettent cependant bien en avant le caractère élastique de la notion d'horaire et la difficulté de respecter scrupuleusement la réglementation du travail en période estivale, compte tenu de la charge de travail.





## Les coûts de gestion

Les coûts de personnel et les coûts de structure d'un point de location représentent l'essentiel des charges d'exploitation. Une fois enlevées les recettes de vente de vélo des coûts d'amortissement, le coût d'un parc de 200 vélos peut être estimé à environ 100 k€ par an.



*Répartition indicative des charges d'un loueur de vélo spécialisé en secteur littoral (parc d'environ 200 vélos, données bilan Infogreffe 2007)*


La répartition type des coûts de gestion d'une structure de location de 200 vélos montre bien l'importance des charges de personnel dans la gestion d'un parc. L'amortissement des vélos, compte tenu d'achats en grosse quantité avec une revente rapide reste un élément finalement pas déterminant dans des grands parcs littoraux. Il peut être beaucoup plus élevé sur les parcs plus techniques dans le domaine du VTT ou des vélos de randonnée.

Les coûts fixes de gestion d'un point de vente : location, électricité, gestion, petit matériel... représentent un bon tiers du prix total. Les coûts de promotion sont des éléments déterminants de fonctionnement du service et représentent généralement plus de 10 % du budget total.

Le point d'équilibre pour une mono activité se situe autour de 150 vélos pour un point de location unique hors prestations de services complémentaires.

## Les plages horaires d'ouverture

Pour assurer une bonne prestation, la plupart des loueurs considèrent qu'une ouverture de 12 heures par jour 7 jours sur 7 est nécessaire en période estivale. Sur 120 jours ouvrables et 12 heures d'ouverture, un saisonnier représente



1 440 heures de travail, ce qui représente 82 % d'un temps plein et près d'un temps plein si l'on tient compte des récupérations réglementaires.

### Le marché de la location loisirs

L'analyse de pièces comptables permet de préciser la structure bilancielle des opérateurs. En revanche, l'appréciation du marché dans son ensemble est difficile à réaliser.

Le nombre d'opérateurs de location de cycles et motocycles a été approché de façon assez fine grâce aux pages jaunes, il est cependant très difficile d'identifier le volume de vélos par opérateur tant la taille des parcs peut être différente de quelques dizaine de vélos à plusieurs milliers.

---

### La taille des parcs

Parmi les différents types de loueurs, on trouve plusieurs configurations possibles :

- Gros parc de vélos de 500 à 1 000 vélos. Très souvent ces parcs correspondent à plusieurs points de location différents, même si l'on trouve exceptionnellement de très gros parcs sur des sites importants (St Jean de Mont, Ile de Ré).
- Un parc de 1 000 vélos réparti sur 4 points de location.
- Parc moyen de 100 à 300 vélos. C'est la configuration la plus courante chez les loueurs professionnels en secteur littoral qui considèrent que le seuil de rentabilité se situe autour de 150 vélos.
- Petit parc<sup>43</sup> de 50 à 100 vélos. Ces parcs ne sont imaginables qu'en complément d'une autre activité.
- En dessous de 50 vélos les parcs souffrent de niveaux de service souvent insuffisants.

On peut évaluer en moyenne 200 vélos/ parc-vélos, dans un lieu où la pratique est forte. Comme sur les îles par exemple : sur l'Ile de Ré on relève 25 loueurs pour un parc évalué à 7 000 vélos environ, soit une moyenne de 280 vélos par parc, sur l'île d'Oléron 15 loueurs pour un parc évalué à 4 000 vélos environ.

---

<sup>43</sup> A noter que le loueur Holiday Bikes (le leader du domaine) au Touquet considère qu'un parc de 120 vélos est un parc maximal dans le contexte actuel des aménagements et de la clientèle.



Sur les 1 000 opérateurs recensés en France, un grand nombre propose cette activité en complément d'une activité principale avec un parc réduit à quelques dizaines de vélos. Sur une base moyenne de 50 vélos par opérateur, le marché national pourrait être évalué à 50 000 vélos et un chiffre d'affaire moyen de 25 M€ sur la base de 0.5 k€ par an et par vélo.

#### A retenir :

Le parc de vélos de location à vocation touristique ou de loisirs peut être estimé en France à 50 000 unités pour 1 000 opérateurs (bien que la variété de ces derniers rende difficile l'évaluation d'une moyenne), un chiffre d'affaire de 25 M€ et un effectif de 500 personnes en équivalent temps plein.



#### Synthèse et perspective sur la location de vélos :

La location de vélos rassemble plus de 1 000 opérateurs dans toute la France dont plus de 35 % concentrés sur le littoral Atlantique et 20 % sur le littoral Méditerranéen.

La segmentation du marché est très large depuis la location à vocation loisirs sur le lieu de vacances, la location de VTT technique, la location de vélo de randonnée itinérante et la location de vélos pour du tourisme urbain.

Le marché global peut être évalué sous toutes réserves à environ 25 M€ pour 50 000 vélos et un effectif d'environ 500 personnes en ETP.

La typologie d'opérateurs est également très large avec des opérateurs spécialisés, des vélocistes, des hébergeurs, des loueurs professionnels de voiture ou de skis, des tours opérateurs, des transporteurs.

Le marché devrait progressivement tendre à se structurer :

- La franchise **Holiday Bikes** récemment intégrée au groupe ADA comprend 100 points de location sur l'ensemble du territoire. Elle a clairement pour objectif d'élargir la cible de clientèle vers la pratique urbaine, les VAE et les



entreprises. Le phénomène VLS conduit les opérateurs à reconsidérer leurs cibles et élargir leurs domaines d'intervention.

- Le **Vélo à Assistance Electrique** devrait également contribuer à développer le marché. Ce vélo a un attrait indéniable tant pour des motifs loisirs qu'utilitaire mais son prix rend nécessaire une phase de transition à laquelle la location peut répondre.
- L'émergence et le développement de la **pratique itinérante** auprès de la clientèle française devrait également permettre de structurer un marché de location de vélos de randonnée haut de gamme et d'une palette de services importante allant de la location de sacoches, matériel de camping, le transport de bagages, la réparation express, le transport des vélos... Cette structuration devrait se faire autour d'un nombre limité de bons opérateurs spécialisés dans ce type de location, travaillant avec un réseau de correspondants à l'image de Rent a Bike en Suisse (3 000 vélos, 250 VAE, 100 points de location, 25 gares sur un territoire grand comme la Région Rhône-Alpes<sup>44</sup>).
- Les collectivités locales souhaiteraient pousser les opérateurs à adopter un système qualité permettant de donner **une meilleure lisibilité au marché**. Que ces initiatives viennent des opérateurs ou des collectivités, le développement du marché devra passer par une meilleure information sur les types et le niveau qualitatif des vélos.
- Dans les secteurs touristiques denses confrontés à des problématiques de circulation importantes, l'émergence d'un **nouveau concept de VLS** adapté au contexte littoral permettrait un développement important de la pratique du vélo sur le lieu de séjour. Un modèle économique nouveau de financement et une articulation de ce type de programme avec les opérateurs privés existants est encore à imaginer.



---

<sup>44</sup> Rent a Bike en Suisse : [www.rent-a-bike.ch](http://www.rent-a-bike.ch)





## ●●● 3.8 L'édition de magazines spécialisés, cartes, guides, topoguides et la communication

Le vélo génère une activité non négligeable dans le domaine des éditions de magazines spécialisés, cartes et topoguides, mais aussi dans la communication et la promotion des aménagements cyclables des collectivités.

### 3.8.1 Edition cartes, topoguides, magazines

#### Magazines vélo

A partir de plusieurs sites internet, dont le site de l'OJD et *www.portail-presse.com*, 25 revues spécialisées dans le vélo sont recensées en France.

Les trois quarts d'entre elles sont spécialisées dans le vélo passion à caractère sportif : 6 dans le domaine du VTT, 2 sur le BMX, 3 sur la pratique cyclosportive et 2 sur la compétition. Les deux magazines classés « santé » sont également des magazines orientés sur la performance. Plusieurs titres sont par ailleurs édités à l'occasion du Tour de France ou de grandes manifestations.

Avec plus de 56 000 exemplaires payants par mois, Vélo Magazine devance Le Cycle (+ de 29 000), Cyclo Passion (+ de 24 000) et Top Vélo (+ de 17 000), 4 titres destinés à des passionnés, orientés sur la pratique sportive en compétition et le cyclo-sport.

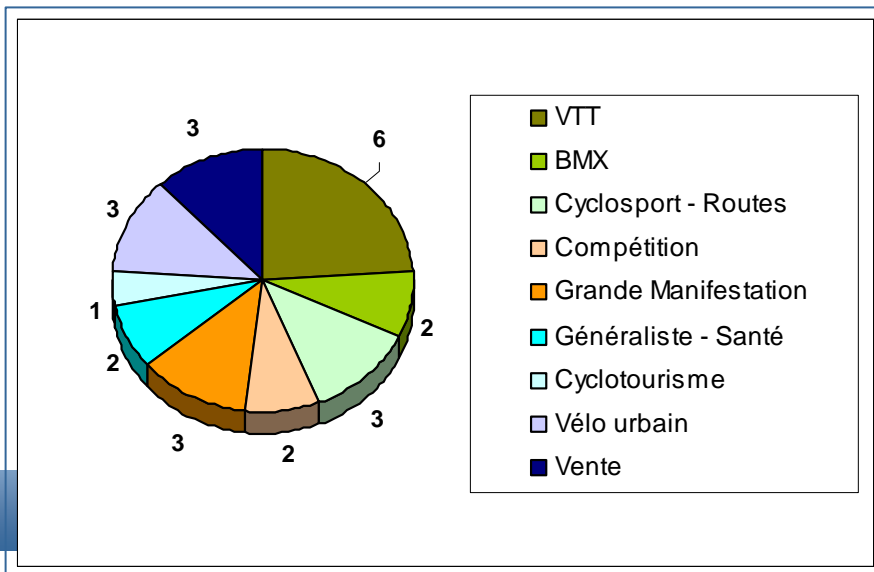
Une seule, la revue de la Fédération Française de Cyclotourisme, tirée à 30 000 exemplaires est orientée sur le vélo-tourisme. Quelques unes à tirage limité sont destinées aux intervenants dans le domaine du vélo urbain plus qu'au grand public.



Titre de revue	Périodicité	Prix au kiosque	Dernier numéro paru (2008)	Editeur	Type	Estimation année première parution
BMX'Air Magazine	Bimestriel	4.30 €	14	VDC Publication	BMX	2 006
Cream BMX Lifestyle	Bimestriel	5.00 €	30	Entreprise Mexico	BMX	2 003
La France cycliste	Bimensuel	?	2246	FFC	Compétition	1 922
Vélo magazine	Mensuel	4.00 €	459	SNC L'Equipe	Compétition	1 970
Cyclopassion	Mensuel	4.90 €	178	Société Française de revues	Cyclo sport - Routes	1 993
Le cycle	Mensuel	5.20 €	382	Mondadori Magazines France	Cyclo sport - Routes	1 976
Top Vélo	Mensuel	5.50 €	141	SIPE	Cyclo sport - Routes	1 996
Cyclotourisme	Mensuel	4.50 €	573	FFCT	Cyclotourisme	1 960
Planète cyclisme	Mensuel	4.80 €	19	Edition voisin Desclaux	Cyclo sport - Santé	2 006
Cyclo Coach	Trimestriel	4.95 €	4	Edition Rivia	Cyclo sport - Santé	2 007
Le programme officiel du Tour de France	Irrégulier	?	16	SNC L'Equipe	Grandes Manifestations	1 992
Le Sport SPL Tour de France	Irrégulier	?	16	Entreprendre (Groupe Lafont Presse)	Grandes Manifestations	1 992

Onlybike magazine	Trimestriel	4.90 €	3	Onlybike Magazine	Grandes Manifestations	2 007
Ville & Transport	Bimensuel	5.00 €	35	La vie du Rail	Vélo urbain	2 007
Ville & Vélo	Bimestriel	4.00 €	460	Club des villes cyclables	Vélo urbain	1 931
Vélo et Territoires	Trimestriel		16	Association des Départements Cyclables	Revue des Départements cyclables	2 004
Vélocité	Mensuel	6.00 €	97	Fubicy	Vélo urbain	2 000
Catalogue Culture Vélo	Annuel	?	11	Dossard 51	Vente	1 997
Cycles Annonces	Bimestriel	3.95 €	3	Olma Event	Vente	2 008
L'acheteur cycliste	Mensuel	5.00 €	57	Publication du millionnaire	Vente	2 003
Big Bike	Bimestriel	5.50 €	43	Edition nivéales	VTT	2 001
O2 Bike	Mensuel	4.30 €	145	CMD	VTT	1 996
Bike	Mensuel	4.90 €	69	Edition Larivière	VTT	2 002
Vélo Tout Terrain	Mensuel	4.90 €	126	Financière du bois de Noes	VTT	1 998
Vélo Vert	Mensuel	5.50 €	206	Riverside Publications	VTT	1 991
VTT Magazine	Mensuel	4.80 €	221	Groupe Michel Hammel	VTT	1 990

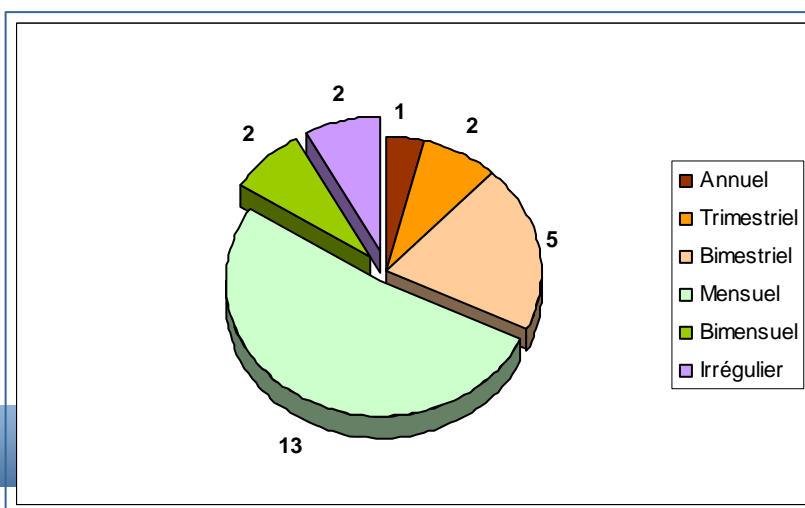




Nombre de revues spécialisées vélos par thème principalement traité  
 Source : OJD – 2008, [www.portail-presse.com](http://www.portail-presse.com) – 2008

Plusieurs enseignes de distribution de cycles éditent chaque année des catalogues dont le contenu rédactionnel peut les faire classer également dans la catégorie Revues.

La fréquence de diffusion de ces revues est principalement mensuelle et bimestriel. L'intervalle le plus faible entre deux parutions est de deux semaines, et certaines revues n'ont pas de tirages réguliers.

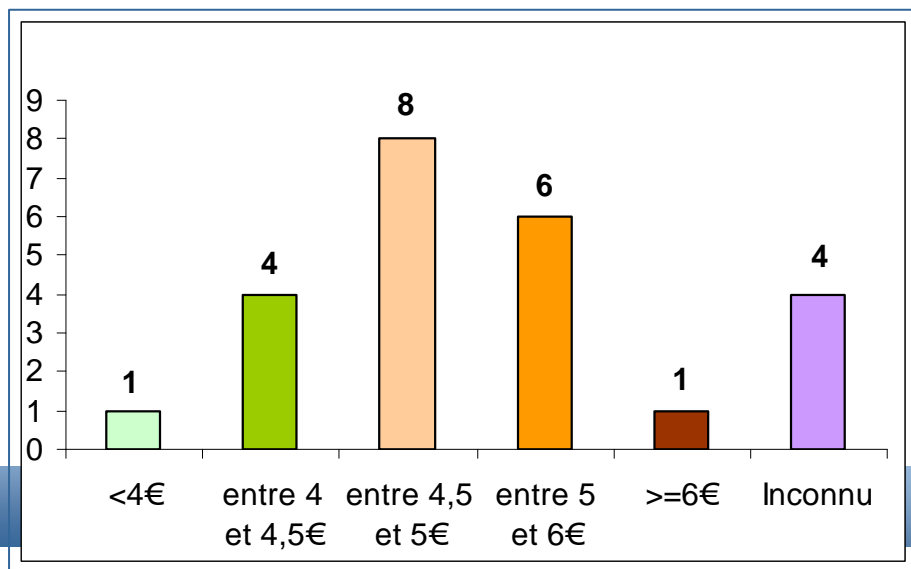


Fréquence d'édition de nouveaux numéros  
 Source : OJD – 2008, [www.portail-presse.com](http://www.portail-presse.com) – 2008

Le prix de vente des magazines varie peu selon la périodicité d'apparition des nouveaux numéros ni selon le type de thématiques traitées. Ce prix de vente est compris entre 3,95 et 6 euros, et la moyenne est de 4,85 euros par numéro environ.



A la presse grand public s'ajoute de très nombreuses revues associatives (AF3V, CCI, revues locales de correspondants Fubicy, clubs...) dont les tirages sont limités.



Nombre de revues  
vélo par prix de  
vente en kiosque  
par revue

Source : OJD –  
2008, [www.portail-  
presse.com](http://www.portail-<br/>presse.com) – 2008

Si l'on exclue le tirage des revues-catalogues des distributeurs et les revues liées à des événementiels, le tirage total des revues de vélo peut être estimé à 4.4 M d'exemplaires pour un chiffre d'affaires total d'environ 14 M€. Sur les ratios de la presse magazine de 3.8 personnes /M€ de CA, l'édition de magazines spécialisés dans le domaine du vélo emploierait une trentaine de personnes.

**A retenir :**

La presse magazine spécialisée dans le vélo compte 25 titres dont les trois quarts orientés sur le vélo sport passion qu'il soit VTT, route, cycloportif ou compétition. Elle représente une édition de 4.4 M d'exemplaires par an pour un chiffre d'affaires d'environ 14 M €



## Synthèse et perspective sur la presse spécialisée vélo :

L'essentiel de la presse vélo est une presse pour passionnés, très spécialisée dans des domaines très segmentés de la pratique.

Contrairement à la situation dans d'autres pays du nord de l'Europe, il n'existe pas de magazine généraliste sur le vélo traitant à la fois des pratiques sportives, touristiques, itinérantes, urbaines. Cette absence est une vraie difficulté dans la promotion de la pratique.

En Suisse, la revue consumériste du distributeur Migros relaie de nombreux articles très grand public sur le vélo. Aux Pays-Bas, la revue de l'ANWB, l'Automobile Club néerlandais, également très important assureur, traite largement du tourisme à vélo et des pratiques urbaines du vélo. Ces revues touchent des millions de personnes.

En France, des relais seraient sans doute à trouver dans la presse grand public, magazines hebdomadaires, voyages et tourisme et surtout auprès de la presse santé, des publications de mutuelles ou d'assurance.

## Topoguides

Les besoins de cartes, topo-guides, renseignements pour préparer le parcours ou pour le suivre varient considérablement d'une catégorie de cyclistes à une autre. L'enquête EuroVelo 6 réalisée en 2006 portant sur 15 points d'observations et 2000 cyclistes interviewés donne des indications intéressantes sur les consommations sur un itinéraire aménagé (partiellement).

La catégorie la plus en attente de renseignements est sans surprise celle des **cyclistes itinérants**. Compte tenu de la complexité de l'itinéraire, des transports, des hébergements, les besoins d'informations sont très importants.

- Plus de 90% des cyclistes itinérants se renseignent d'une façon ou d'une autre pour préparer le voyage : 45 % consultent un site internet, 32 %



utilisent un topoguide, 62 % une carte. D'autres utilisent des prospectus, les offices de tourisme, des informations orales, les magazines spécialisés.

- Pendant le trajet 80 % se munissent d'une carte, 25 % d'un topoguide, 28 % se fient aux panneaux.

En extrapolant ces données au marché estimé de 900 000 cyclistes itinérants, le potentiel de personnes utilisant un topoguide serait d'environ 280 000. Dans la mesure où cette activité se pratique majoritairement en couple ou petits groupes, le marché des topoguides peut être estimé à 100 000 environ.

Au-delà de son côté pratique dans le guidage pendant la randonnée, toutes les enquêtes qualitatives montrent qu'en l'absence d'une bonne visibilité de l'offre de grands itinéraires en France, **le topoguide est un outil de prescription et de communication extrêmement important**. De fait, l'inscription de l'itinéraire dans toute une collection (par exemple la collection Bike Line de Esterbauer sur la marché germanophone) a un effet commercial très important dépassant son enjeu économique immédiat.

La seconde catégorie en attente de renseignements est celle des **touristes sportifs** ayant une pratique fréquente et intensive.


- 75 % se renseignent avant de partir, La moitié avec des cartes, les autres en utilisant internet, les offices de tourisme, des informations orales et 12.5 % un topoguide.
- Pendant la randonnée, la plupart utilisent le balisage des itinéraires, un quart un topoguide.

Le nombre de touristes sportifs utilisant un topoguide peut être estimé à 200 000 cyclistes environ.

Les **touristes loisirs** se renseignent moins que les autres. De fait, le vélo reste une dimension moins importante dans le séjour.

- 55 % se renseignent néanmoins sur les randonnées avant de partir, 32 % en utilisant des cartes, 20 % en se renseignant auprès des offices de tourisme, 18 % en utilisant internet et 11 % seulement par le biais d'un topoguide.



- 
- Pendant la randonnée, la carte reste l'outil principal de guidage (50 %) devant le balisage (21 %) –il est vrai que l'offre de circuits balisés est encore faible- et le topoguide (14 %).

Si la part de ceux qui utilisent des topoguides est faible, la pratique familiale de loisirs des touristes en séjours reste le premier marché compte tenu du poids important de cette catégorie. 800 000 personnes seraient ainsi susceptibles d'utiliser un topoguide, soit environ 250 000 unités. Il s'agit donc du marché principal.

Les **excursionnistes**, qu'ils soient sportifs ou non, utilisent beaucoup moins un topoguide ou des cartes dans la mesure où la plupart connaissent déjà bien leur itinéraire.

- Dans les enquêtes moins d'un pour cent des usagers utilisent un topoguide, 6% une carte pour préparer leur itinéraire.
- Pendant la randonnée, 0.4% des usagers loisirs utilisent un topoguide, 6.7% une carte, pour les sportifs, cette proportion augmente assez nettement à respectivement 1.6 et 8.2%.

Même si ce taux d'utilisation est faible, ce marché reste important compte tenu du nombre extrêmement important d'usagers. Le topoguide peut donner des idées de randonnée et offrir une large palette d'itinéraires adaptée à chacun des besoins.

L'utilisation des topoguides par les Vététistes est en revanche nettement moins bien connue.

L'édition de topoguides d'itinéraires vélo a beaucoup évolué ces dix dernières années. Alors que l'offre restait faible, souvent portée par les collectivités locales et parfois peu professionnelle, elle s'est très fortement diversifiée et structurée ces dernières années.

### Les modes d'éditions

- En l'absence d'une offre éditoriale structurée, la plupart des guides et topoguides étaient auparavant **auto-édités** directement par les collectivités, le plus souvent les Départements ou leur CDT. Près de 15 %



des topoguides vélo présents sur le marché sont encore édités sous cette forme. Ils sont le plus souvent distribués gratuitement par les collectivités ou leurs OT même si certains sont vendus entre 5 et 10 €. Leur principal handicap tient dans la difficulté de maîtrise des réseaux de distribution. S'il est trouvé sur place, il souffre souvent d'une faible visibilité par les touristes et peut rarement devenir un élément déclenchant du séjour. A noter néanmoins quelques bonnes réalisations associatives qui gagneraient sans doute à avoir une meilleure visibilité sur le marché.

- Les clubs **FFCT** ont été à l'origine de nombreuses parutions locales réalisées soit en interne soit avec l'appui de départements, parfois d'éditeurs (Guides Franck dans les années 90), sous forme de fiches, de mini-guides. La FFCT propose aujourd'hui aux Départements un partenariat avec l'IGN pour la réalisation d'une véritable collection nationale d'itinéraires ayant une bonne visibilité. 12 titres départementaux sont à présent disponibles à un prix variant de 12 à 16 €.
- Plusieurs éditeurs de **presse régionale** déjà bien présents sur la randonnée pédestre et les livres touristiques régionaux se sont progressivement diversifiés sur le vélo en privilégiant une approche très familiale proche du grand public et plus récemment sur l'itinérance comme Ouest France (4 titres), Sud Ouest (15 titres avec sa filiale Rando Edition), les DNA (1 titre). Ouest France a par ailleurs commencé une collection de beaux livres très attractifs destinés à la préparation du voyage sur les grands itinéraires (Loire, Bourgogne).
- Des éditeurs spécialisés dans **la randonnée et la montagne** ont également développé une collection de guides vélo après avoir d'abord réalisé des guides VTT comme Chamina (16 titres en VTT, 3 sur l'itinérance à vélo), Didier Richard récemment intégré à Glénat (4 titres Petites traces vertes vélo après une série sur le VTT), Edisud (Tarn, Alpes-Maritimes, Canal du Midi après 4 titres VTT). D'autres restent spécialisés sur les guides VTT en étant ouvert sur la pratique experte et la pratique familiale (VTopo près de 20 titres) ou sur des pratiques mixtes VTT/VTC/Pédestre (Editions Bol d'Air avec 16 titres, éditions du Vieux Crayon (15 titres pédestre, vélo, âne).
- Les **éditeurs de guides généralistes** de voyages sont encore très timides sur la pratique du vélo. Le P'Tit Futé a lancé une collection



régionale d'itinéraires en boucle (6 titres régionaux en Bourgogne, Champagne-Ardennes, Nord-Pas de Calais, Poitou-Charentes et sur la Loire ainsi qu'en Ile de France) mais ni Gallimard, ni Michelin ne se sont lancés dans l'aventure. Les guides du Routard et Lonely Planet ont chacun édité un guide Paris à Vélo, Lonely Planet ayant réalisé un guide sur l'ensemble de la France mais aucun des deux n'a encore de vellités d'aborder ce marché. Balado a également des éditions régionales de rando-balades pédestres ou cyclables.

- Quelques très bons **éditeurs étrangers** spécialisés dans l'itinérance à vélo tels qu'Esterbauer proposent une collection impressionnante d'itinéraires dont 4 en France (Loire, Provence, Rhin).

### Les positionnements

Quatre grandes familles de positionnement existent aujourd'hui sur le marché

- Des topoguides d'**itinéraires cyclotouristiques** sur route en boucle et souvent assez sportifs avec une majorité d'itinéraires de 50 à 100 km.
- Des topoguides ayant un positionnement résolument tourné sur **des balades familiales** avec des itinéraires en boucle majoritairement de faible distance (15 à 40 km), présentant peu de dénivelé, sur des itinéraires sécurisé, routes à faible trafic, voies vertes, chemins. Certains présentent des itinéraires mixtes route, VTC / VTT.
- Des topoguides spécialisés **VTT** présentant des itinéraires sportifs ou familiaux ainsi que des itinéraires VTT de grande traversée. Certains peuvent néanmoins être mixtes VTT/VTC/pédestre sur des itinéraires ouverts plus faciles.
- Des topoguides **itinérants** : encore très rares en France il y a 4 ou 5 ans, ces topoguides ont un rôle déterminant pour donner une visibilité aux grands itinéraires. Plusieurs destinations phares sont apparues avec des topoguides très complets permettant de préparer et vivre la pratique itinérante : la Loire à Vélo, le Luberon, le canal du Midi, le canal de Nantes à Brest, le canal du Nivernais...







## Les échelles de randonnée

Plusieurs échelles territoriales sont présentes dans l'offre :

- La plupart des guides sont réalisés à une **échelle départementale** qui correspond bien à une pratique d'excursion à la journée pour les résidents. C'est le cas de la plupart des éditions Sud-ouest, IGN FFCT... D'autres proposent des itinéraires à moins d'une heure d'une grande ville, ce qui correspond à un périmètre assez équivalent (Didier Richard à Grenoble, Lyon ou Nîmes, Sud-ouest à Toulouse, Bordeaux ou Lyon). La majorité des guides VTT sont également à cette échelle.
- Un certain nombre de guides sont réalisés à une échelle inférieure, généralement un **Pays, une Ile, un PNR** correspondant bien au secteur de rayonnement de touristes en séjours : Sud Ouest sur l'Ile de Ré, l'Ile d'Oléron, Chamina au Pays des Châteaux...
- Quelques guides proposent une **échelle régionale** souvent un peu trop vaste pour des excursionnistes (Guides Petit Futé) mais potentiellement intéressante pour des itinéraires en court séjours (Chamina en Région Centre).

Au final, l'offre de topoguides tend à se structurer en France. Le nombre de titres est aujourd'hui important avec plus de 160 titres recensés dont 37 % sur le VTT et l'émergence de topoguides de vélo itinérant (17 titres soit plus de 10 % de l'offre) même si le marché principal est constitué d'une demande plutôt familiale. L'arrivée d'éditeurs et le démarrage de véritables collections a permis de commencer à structurer le marché et développer des produits de bonne qualité largement distribués. L'offre reste néanmoins encore peu lisible avec des collections limitées et éclatées entre de nombreux opérateurs (une vingtaine).

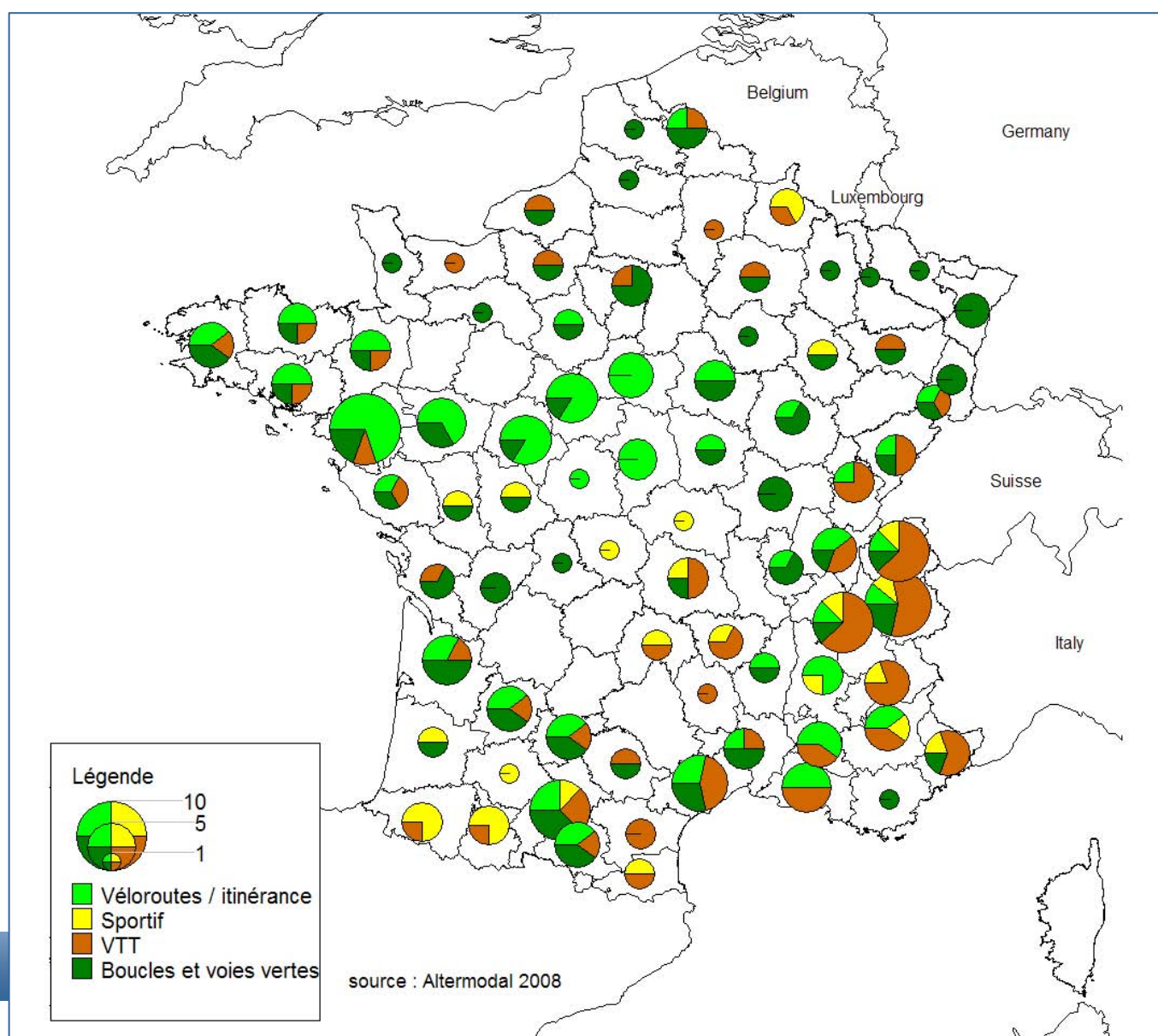
Quelques rares sites de vente ou de d'information permettent d'avoir une vision quasi exhaustive de l'offre de topoguides et d'itinéraires.

- **Cartovelo.com**, site de vente en ligne de topoguides vélo est sans conteste le plus complet recensant plus de 90 % de l'offre. Il donne une bonne lisibilité sur l'existant. Manquent néanmoins les topoguides gratuits réalisés par des collectivités dont certains peuvent souffrir d'une distribution et d'une visibilité relativement faible.



- Dans le domaine du VTT, le site **VTTTour.fr** recense l'essentiel des topoguides VTT et quelques guides de vélo itinérants.
- Les sites de véloroutes et voies-vertes **voiesvertes.com** et **af3v.org** indiquent tous deux les topoguides réalisés sur les itinéraires décrits.

Les départements français sont assez inégalement couverts. La couverture par type de topoguides (itinérance, boucles vélo, VTT) donne des indications intéressantes sur le marché.



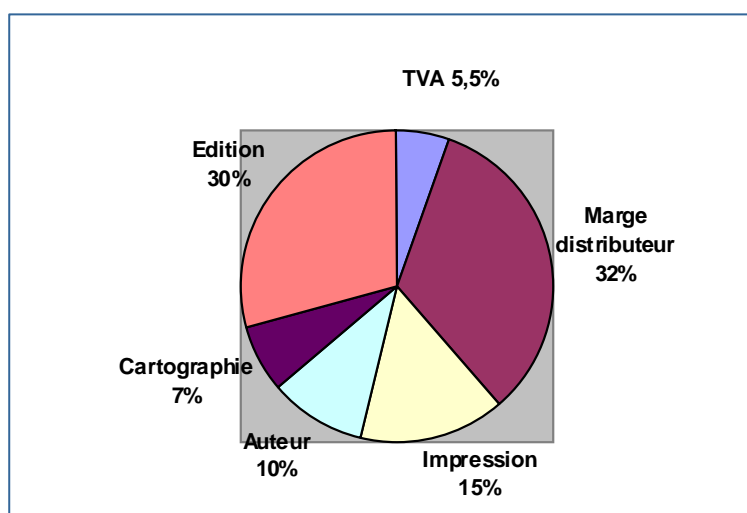
Carte des topoguides par Département en 2008. (source Altermodal 2008)



Les topos décrivant des itinéraires traversant plusieurs départements sont associés à chaque département.

### L'économie des topoguides

Le poids économique de ce secteur peut être approché à partir de ratios de prix moyen de vente et de nombre d'exemplaires vendus. Les prix moyens de vente de ces topos varient de 10 à 20 € avec une moyenne tournant autour de 15 €. Les moyennes de vente annuelle varient sans doute beaucoup d'un titre à un autre avec une moyenne se situant entre 1 000 et 2 000 ventes/an/titre mais des pointes à 4 ou 5 000 sur les destinations phare. Le tirage moyen tourne le plus souvent autour de 5 000 unités avec des réimpressions de l'ordre 3 000 exemplaires avec des variations potentiellement importantes. Sur la base de 160 titres à 15 € l'unité et d'une consommation annuelle d'un peu moins de 2 000 unités/an et par titre, le marché national actuel peut être évalué à environ **300 000 unités et 4.5 M€** de CA TTC. Sur la base d'un ratio dans l'édition de 3.8 personnes par M€ de CA HT, le secteur représente une douzaine d'emplois en équivalent temps plein. Contrairement au marché de la randonnée pédestre ou du VTT, ce marché est encore loin d'être mature. Compte tenu des modes d'utilisations et de consommation relevés dans l'enquête EuroVelo 6, ce marché pourrait sans doute être 3 à 4 fois supérieur à terme avec une composition se répartissant à 50 % sur la pratique familiale, 20 % sur l'itinérance, 15 % sur le VTT et 15% sur la pratique sportive. Le prix final d'un topoguide se divise entre TVA, marge de distribution et fabrication comprenant les coûts d'éditions, d'impression, les droits d'auteur et la cartographie. Très schématiquement, le coût d'un topoguide peut se diviser de la façon suivante :




*Répartition schématique du prix de vente d'un topoguide vélo*

*Les variations, notamment sur la cartographie peuvent être très importantes selon les choix réalisés.*

*L'édition comprend toute la chaîne de coordination, d'organisation, de mise en page, de commercialisation.*





Le modèle économique des topoguides vélo était jusqu'à présent essentiellement tourné sur un financement couvert par les collectivités dans un contexte d'absence ou d'insuffisance de l'offre privée. Le développement d'une offre éditoriale privée vient progressivement modifier le marché. Le marché se partage encore entre :

- Un mode de financement mixte avec une part financée par la collectivité après mise en concurrence et une prise de risque de l'éditeur sur les ventes. C'est le cas par exemple des éditions Chamina, des guides voies vertes Bourgogne et Loire de Ouest France et des guides FFCT-IGN pour lesquels la participation des collectivités va de 40 à 80 % des coûts de réalisation, soit sans doute entre 20 et 40 % du prix total vendu.
- Un mode de financement totalement privé sur un certain nombre d'usages. C'est le cas notamment des éditions Sud Ouest, des éditions Didier Richard mais aussi d'Esterbauer sur les titres Bike Line. Les contraintes de coût peuvent néanmoins entraîner des pertes qualitatives sur les reconnaissances d'itinéraires, l'iconographie, la cartographie, le contenu patrimonial pouvant nuire au produit final.

### **Facteurs clés de succès**

L'expérience montre que l'auto édition par les collectivités de leur propre topoguide n'est pas à recommander. Il entraîne des coûts importants de réalisation mais surtout des difficultés de distribution très important sur les marchés cibles.

Compte tenu de l'importance stratégique de l'offre éditoriale dans la visibilité des itinéraires, de la destination et dans le développement du marché global du tourisme à vélo, la participation des collectivités à une collection éditoriale peut se justifier pour parvenir à une bonne qualité produit et à une maturation du marché.

Les lignes de produits doivent cependant être bien ciblées pour s'adapter aux différentes demandes de pratique familiale en boucle, de grande itinérance, de boucles sportives et de VTT.





### A retenir :

160 titres de topoguides concernant le vélo sous toutes ses formes ont été recensés. Le marché, très segmenté entre VTT, itinérance, sport, promenade peut être évalué à 300 000 ventes annuelles et 4.5 M€ de chiffre d'affaires. Très parcellisé entre de nombreux intervenants, il peine à se structurer dans le domaine du vélo.



### Synthèse et perspectives sur les topoguides :

Le marché français des topoguides vélo reste très segmenté entre des pratiques très différentes (VTT, itinérance, boucles sportives, promenade familiale), parcellisé et peu lisible. Le topoguide est pourtant le principal vecteur de communication et de promotion des itinéraires. Les publications assez nombreuses de collectivités en auto édition peinent à atteindre une cible large faute d'outils de distribution adaptés et d'une communication croisée entre itinéraires.

L'émergence d'une véritable collection éditoriale par segments de marché n'est pas seulement un enjeu pour l'édition mais surtout pour l'ensemble de la promotion du tourisme et des loisirs. Cette structuration semble se dessiner avec des collections qui commencent à devenir significatives dans l'itinérance (Chamina 7 départements couverts), la promenade (Sud-ouest 12 Dpts, Chamina, le P'tit futé 18 Dpts), la pratique sportive et cyclotouriste (IGN-FFCT 14 Dpts) et le VTT (Vtopo 19 Dpts, Chamina 12 Dpts).

Le marché européen est quant à lui beaucoup plus structuré et la promotion des itinéraires nationaux doit s'accompagner d'un travail relationnel fin avec les quelques grands éditeurs anglophones, germanophones et néerlandophones : information régulière, intégration aux voyages de presse, fourniture des tracés SIG, indications des meilleurs sites et opérateurs...





## Brochures, prospectus

La plupart des collectivités engagées dans la promotion du vélo, CRT, CDT, Pays, Offices de Tourisme proposent des brochures ou prospectus descriptif de leur offre à différentes échelles et sur les différents créneaux sportif, itinérant, VTT, loisirs...

Ces outils de communication prennent plusieurs formes :

- **Une brochure thématique de promotion régionale ou départementale sur l'offre vélo sous toutes ses formes** (route, promenade, itinérance, VTT...) comme c'est le cas en Bretagne ou en Aquitaine (brochure sous forme de carte et commentaires diffusé à grande échelle) et dans un certain nombre de départements comme la Saône-et-Loire. Cette brochure a été tirée à 30 000 exemplaires en Bretagne pour deux ans.
- **Une brochure de promotion plus ciblée sur un itinéraire ou des formes de pratiques** particulières, notamment l'itinérance comme en Bourgogne avec la brochure « Tour de Bourgogne à Vélo » ou en région Centre avec la Loire à Vélo.
- L'intégration du vélo dans une **brochure plus large de promotion de l'ensemble des activités de pleine nature** comme l'édition d'une brochure directement orientée sur la **vente de produits** plus que la promotion générale comme c'est le cas en Alsace ou en Champagne-Ardenne.
- L'édition de **topoguides** ou cartes commentées de circuits son nombreux : Savoie et Haute-Savoie, Manche, Alpes-Maritimes, Var, Vendée...

Des documents spécifiques dans lesquels figure l'offre vélo ont été identifiés dans un tiers des Régions et une quarantaine de départements soit un peu plus de la moitié. Le coût de réalisation et d'édition d'une brochure de 50-60 pages tirée à 50 000 ex et distribuée à 10 000 ex par an est d'environ 120 k€. Un certain nombre de brochures sont cependant plus limitées





Sur la soixantaine d'éditions départementales et régionales, le budget moyen annuel peut être évalué à

Le recensement exhaustif de toute cette offre au sein des structures intercommunales serait très difficile à réaliser et une appréciation fine paraît impossible compte tenu de la variété des approches. On peut néanmoins noter quelques réalisations intéressantes dans des structures intercommunales :

- Les **cartes-guides** détaillant et commentant des circuits diffusés à très grande échelle sont intéressantes pour toucher les clientèles en séjour à un coût limité : c'est le choix fait par l'Île de Ré ou le Pays des Châteaux.
- Une **brochure d'appel** plus réduite tirée à plus gros volume et coût réduit (30 000 ex par an, 2 k€/an).
- L'édition avec un éditeur (Chamina, Sud-ouest, Ouest France) et le soutien Régional d'un véritable topoguide de court séjour ou d'excursion pour un coût de l'ordre de 20 k€ pour une première édition de 5 000 exemplaires.

Sur une base de coût de promotion de 12 k€ annuel pour la soixantaine d'éditions départementales ou régionales et d'un coût annuel de 8 k€ pour une centaine d'éditions plus locales, le budget d'édition peut être de 1.5 M€ par an.

## Cartes

Les cartes sont le premier moyen d'orientation utilisées pendant la randonnée par 82 % des cyclistes itinérants, 50 % des touristes à vélo en séjour et moins de 7 % des excursionnistes.

L'utilisation des cartes est donc particulièrement importante.

L'enquête EuroVelo 6 permet d'évaluer les taux d'utilisation des différents outils d'information et de guidage :





Type détaillé/info avant	carte	topoguide	site internet	prospectus	office de tourisme	autre	panneaux	pas besoin
itinérant	62.0%	31.6%	44.9%	10.1%	13.3%	8.2%	9.5%	9.5%
excursionniste loisir	6.3%	0.9%	1.3%	0.0%	0.4%	2.0%	1.3%	91.2%
touriste loisir	31.0%	10.7%	17.9%	8.3%	20.2%	10.7%	7.1%	44.0%
excursionniste sportif	7.6%	0.5%	0.5%	0.0%	1.1%	1.6%	0.0%	91.8%
touriste sportif	50.0%	12.5%	12.5%	0.0%	25.0%	25.0%	0.0%	25.0%
TOTAL	19.2%	7.2%	10.5%	2.6%	4.9%	4.2%	3.0%	71.7%

*Mode d'information déclaré par les cyclistes pour préparer la randonnée*

Type détaillé/info pendant	carte	topoguide	site internet	prospectus	office de tourisme	autre	panneaux	pas besoin
itinérant	81.6%	25.3%	3.8%	7.0%	14.6%	5.1%	28.5%	15.8%
excursionniste loisir	6.7%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	5.4%	90.3%
touriste loisir	51.2%	14.3%	1.2%	3.6%	11.9%	6.0%	21.4%	36.9%
excursionniste sportif	8.2%	1.6%	1.1%	0.0%	0.0%	1.1%	7.6%	90.8%
touriste sportif	12.5%	25.0%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	62.5%	25.0%
TOTAL	24.5%	6.7%	1.2%	1.8%	4.0%	1.9%	12.1%	71.7%

*Mode d'information déclaré par les cyclistes pendant la randonnée*



A partir de ces indications, il est possible d'évaluer les besoins globaux des cyclistes. Plusieurs indicateurs sont cependant moins bien connus, notamment le fait qu'une seule carte est utilisée pour un groupe (un ratio d'un achat pour 2 est un maximum) et le nombre de randonnées pratiquées par an et par topo ou carte est également inconnu.

Ainsi les cartes sont utilisées par 3.6 M de personnes, les topoguides par 1M de personnes sans que le marché annuel puisse être facilement évaluable.

Pour les pratiques itinérantes et sportives, on peut penser qu'un achat de nouveau topoguide chaque année par groupe de 2 personnes est plausible. Pour les pratiques loisirs, la fréquence est sans doute plus faible, peut être une fois tous les quatre ans.

	En M personnes en France	carte	Topo- guide	Site internet	Prospectus
itinérant	0.3	0.2	0.1	0.1	0.0
excursionniste loisir	15.0	0.9	0.1	0.2	0.0
touriste loisir	6.3	2.0	0.7	1.1	0.5
excursionniste sportif	2.0	0.2	0.0	0.0	0.0
touriste sportif	0.7	0.4	0.1	0.1	0.0
Marché total		3.6	1.0	1.6	0.6

*Evaluation brute des besoins d'information des Français sur les itinéraires cyclables exprimés en M de personnes (sources EuroVelo 6 - 2006)*

Plusieurs types de cartes sont utilisés :

- Les **cartes grand public Michelin ou IGN** sont les plus utilisées et les mieux distribuées en France comme à l'étranger. L'échelle au 1/200.000ème des cartes Michelin correspond bien à la demande des clientèles sportives qui pratiquent sur des distances élevées. L'échelle 1/100.000ème est plus adaptée à une pratique de moindre intensité.

L'offre d'itinéraires cyclables en site propre est cependant loin d'être exhaustive et aurait besoin d'être plus systématisée.

- Des **éditions de cartes IGN spécifiques** pour les itinéraires cyclables ont été réalisées dans la collection « Plein Air » d'IGN par différents Départements ou Régions (Drôme, Haute-Normandie, Calvados...) ou dans la collection « Culture et Environnement » (Luberon).
- Des éditeurs étrangers spécialisés dans les cartes vélo comme l'éditeur allemand Huber sont intervenus pour réaliser une série de cartes dans le cadre du projet EuroVelo 6. Dans ce cas de figure, les maîtres d'ouvrages gardent tous les droits d'usages de la carte sur internet, pour des brochures, pour les relais d'information service... Le budget est de 70 k€ pour 1 200 km d'itinéraire et un tirage à 5 000 exemplaires.
- De nombreuses collectivités ont créé et distribué gratuitement leur propre carte des itinéraires cyclables en gros volume autant à vocation de promotion qu'à vocation d'orientation (Bas-Rhin, 300 000 exemplaires sur 5 ans pour un coût de 100 k€).

A partir des ratios indicatifs évoqués plus haut, les besoins en carte seraient évaluables à 1.1 M d'unités pour un chiffre d'affaires globale de 5 M€ environ.

#### **A retenir :**

Les cartes sont utilisées par plus de 80 % des cyclistes itinérants, par 50 % des touristes à vélo en séjour et par 10 % des sportifs.

Le marché peut être évalué à 1.1 M d'unités par an et un chiffre d'affaires de 5 M€ environ, dont une partie couverte par des collectivités locales qui éditent directement la carte de leurs itinéraires.



## **Les NTIC**

Les nouvelles technologies recouvrent des dispositifs assez différents et des applications variées dans le domaine du vélo :

- Les sites internet.
- Le guidage par GPS sur l'itinéraire.
- L'information touristique pendant la randonnée.



## Les sites internet

Les sites internet sont les outils de loin les plus utilisés pour préparer le voyage ou l'itinéraire : En 2006 sur EuroVelo 6, 45 % des cyclistes itinérants déclaraient utiliser un site internet pour préparer leur voyage, 18 % des touristes en séjours pour se renseigner sur les itinéraires cyclables mais seulement 1.5 % des excursionnistes, 0.5 % des excursionnistes sportifs mais 12.5 % des touristes sportifs en séjour. Le taux de connexion à internet des ménages français est de 62 % en 2008 contre aux 83 % aux Pays-Bas, 79 % en Suède et 78 % au Danemark.

Au total, 1.6 M de cyclistes utilisent régulièrement les sites internet des itinéraires cyclables pour s'informer.

La plupart des sites internet touristiques des collectivités ont intégré des pages vélo dans leur communication web mais rares sont celles qui ont réalisé un site dédié à l'offre cyclable. Parmi les plus complets, citons :

- La Loire à Vélo : [www.loire-a-velo.com](http://www.loire-a-velo.com)
- Le Tour de Bourgogne à Vélo : [www.la-bourgogne-a-velo.com](http://www.la-bourgogne-a-velo.com)
- Le Luberon à vélo : [www.veloloisirluberon.com](http://www.veloloisirluberon.com)
- Le Pays des Château à Vélo : [www.chateauxavelo.com](http://www.chateauxavelo.com)



Quelques unes intègrent la promotion du vélo dans le cadre de la promotion générale des randonnées sur un site spécifique :

- Les randonnées à vélo en Bretagne : [www.randobreizh.org](http://www.randobreizh.org)
- Les randonnées dans la Manche : [www.mancherandonnee.com](http://www.mancherandonnee.com)

Plusieurs sites recensent par ailleurs l'offre française de véloroutes et voies vertes :

- Le site de l'AF3V [www.af3v.org](http://www.af3v.org) est sans doute le site le plus exhaustif recensant les itinéraires cyclables en France.
- Le site [www.Voiesvertes.com](http://www.Voiesvertes.com) édité par Véloroute Grand Ouest avec le soutien des Départements concernés couvre près d'un tiers des départements français et décrit de manière fine les différents itinéraires.



Le coût de réalisation d'un site internet peut varier de façon importante de 10 k€ pour un site relativement simple ou de quelques pages spécifiques, à 100 k€ pour des sites intégrant une dimension cartographique importante (Loire, Bourgogne). Sur la base de la dizaine de sites existants et de coûts moyens de développement, le budget investi par les collectivités dans la promotion internet des itinéraires cyclables ne dépasse probablement pas les 0.5 M€, chiffre particulièrement faible au regard de l'enjeu d'internet dans la communication des itinéraires cyclables.

**A retenir :**

Les sites internet sont utilisés par 45 % des cyclistes itinérants et 18 % des touristes en séjour pour préparer leur voyage soit plus de 1.6 M d'utilisateurs réguliers.

Hormis quelques sites spécifiques, l'offre actuelle reste néanmoins limitée la plupart du temps à quelques pages sur des sites Départementaux ou Régionaux et à deux sites portail nationaux. L'investissement des collectivités dans ce domaine en France ne dépasse sans doute pas 0.5 M€




### Le guidage GPS sur les itinéraires

Le guidage GPS est encore peu utilisé en randonnée sur route, mais nettement plus en VTT. Cette solution simple à mettre en œuvre et relativement peu coûteuse a été testée dans plusieurs Départements. Elle butait jusqu'à présent sur des problèmes d'autonomie électriques lors de randonnées longues mais le matériel actuel offre des autonomies de plus de 5 heures. A vitesse élevée, l'anticipation des changements de direction n'est pas toujours très facile sur route.

Sur des parcours VTT, le cycliste est confronté à des changements de direction très fréquents et le GPS apparaît une solution de lecture beaucoup plus facile que la carte.

Plusieurs sites collaboratifs proposent la visualisation 3D et le téléchargement gratuit de circuits essentiellement pour le VTT :

- 
- [www.utagawavtt.com](http://www.utagawavtt.com) compte 2 400 itinéraires, 100 000km, 160 000 téléchargements de circuits et 4 700 contributeurs. La gratuité et la collaboration (les usagers téléchargent leurs propres circuits) sont les deux principes déterminant du site, la publicité et des commissions sur les ventes en ligne permettant de financer les charges de développement et d'hébergement mais non le travail réalisé. Les circuits sont téléchargés à partir d'une trace GPS ou issue d'une saisie SIG.
  - [www.tracegps.com](http://www.tracegps.com) : 4 600 circuits de randonnée pédestre, équestre, une partie en VTT et quelques tracés sur route.
  - De nombreux sites de clubs ou associations proposent également des téléchargements.

---


Plusieurs sites proposent également des itinéraires téléchargeables sur route, essentiellement à vocation sportive et sans contrôle qualitatif des propositions :

- Le site [www.routeyou.com](http://www.routeyou.com) permet de télécharger et de créer des circuits à vélo en France à partir d'une cartographie Google Earth. Plusieurs milliers de circuits sont proposés. Les circuits sont classés par les utilisateurs mais la sélection qualitative et la lisibilité de l'offre est faible. Il s'agit de fait essentiellement d'itinéraires sportifs réalisés par des pratiquants passionnés et pas nécessairement ouverts à un très grand public.
- Dans un même esprit, le site [www.databike.com](http://www.databike.com) propose plus de 5 000 itinéraires téléchargeables beaucoup mieux classés, répertoriés par types et imprimables sur road book sur fond Michelin au 1.250.000ème.

L'application Georando de l'IGN permet de créer facilement des traces téléchargeables sur GPS à partir des fonds au 1/25.000ème. Le GPS Evadeo Primo propose à présent une fonctionnalité vélo avec un curseur plus réactif, une meilleure lisibilité et anticipation des directions et une prise en compte de l'ouverture ou non de certaines voies aux vélos.

Des solutions pourraient sans difficulté être mises en œuvre pour la randonnée itinérante à vélo et le tourisme de loisirs. Elle pourrait être à terme une solution simple de mise en œuvre de propositions de circuits ciblés.





La détention et l'usage du GPS étaient jusqu'à présent deux facteurs limitant à la diffusion de ces solutions pour le vélo.

Le taux de détention de GPS est en forte progression. En 2008, selon le cabinet GfK, plus de 15 % des ménages français possèdent une station GPS nomade contre 6 % en 2006. Les GPS vendus sont cependant majoritairement des GPS embarqués dans une voiture pas nécessairement utilisables directement à vélo.

A minima, un enregistrement des tracés GPS des itinéraires cyclables grand public dans un format *.gpx* lisible par un GPS pourrait être facilement proposé et diffusé par les sites internet portail des itinéraires et par les sites de téléchargement grand public. A terme, les grands sites de navigations comme Mappy, Viamichelin ou Google Map pourraient proposer des itinéraires cyclables et donner ainsi à ces itinéraires une visibilité auprès d'un très grand public.

L'impact économique direct du vélo sur le marché des GPS est difficile à établir. Il ne touche pour l'instant qu'une fraction de passionnés ayant une pratique fréquente du VTT ou de la pratique sur route. Il pourrait concerner rapidement une fraction assez large des cyclistes itinérants.


### L'information touristique pendant la randonnée

Les nouvelles technologies peuvent apporter une valeur ajoutée importante aux usagers pendant la randonnée :

- **Informations touristiques pratiques** : heures d'ouverture, tarifs, localisation de sites touristiques, hébergements... le long de l'itinéraire. Ces informations actualisées et disponibles en permanence peuvent être l'équivalent d'informations papier plus rapidement obsolètes d'un topoguide. Ces informations peuvent être consultées directement sur un site internet touristique régional ou local par le biais d'un terminal de type téléphone ou PDA donnant accès au réseau internet ou par téléchargement des informations sur des supports non connectables à internet.
- **Informations patrimoniales** : l'intérêt des nouvelles technologies peut être de fournir une information beaucoup plus personnalisée et d'offrir des possibilités de découverte d'un petit patrimoine qui fait la richesse du tourisme à vélo. Des fichiers sonores ou vidéo téléchargeables sur des supports variés, sélectionnables par simple numérotation ou par







localisation GPS peuvent être accessibles soit par téléchargement soit par liaison téléphone sur des supports variés (MP3, téléphone, PDA...).

Plusieurs expériences ont été réalisées à l'occasion du programme EuroVelo 6 :

- La création et la mise à disposition de fichiers sonores MP3 téléchargeables au Pays des Châteaux a permis de développer une lecture patrimoniale soit pendant la randonnée soit sur le site internet des Châteaux à Vélo. Cette solution est simple à mettre en œuvre et peut s'adapter à l'évolution des technologies.
- L'expérience de location de PDA en Anjou est plus difficile à mettre en œuvre. Si la qualité des supports et des contenus créés est tout à fait satisfaisante, les difficultés pratiques de mise à disposition de matériel par le biais des offices de tourisme est plus problématique.

#### **Synthèse et perspectives sur les NTIC adaptées au vélo :**

Au regard des sommes investies dans les infrastructures cyclables (150 M€/an), les efforts de promotion de l'offre d'itinéraires cyclables par le biais des nouvelles technologies en France sont encore particulièrement faibles (<1 M€) et pas à la hauteur des enjeux.

Avec 60 % de ménages français connectés, 45 % d'utilisation de sites internet pour préparer leur itinéraire pour les cyclistes itinérants, la promotion et l'information sur internet sont incontournables.

Le marché du tourisme à vélo en France manque d'une lisibilité nationale forte et l'unification d'un site internet portail est une nécessité pour :

- Décrire de façon détaillée à la fois l'offre d'itinéraires longue distance et locale.
- Donner des contenus visuels et auditifs attractifs, des témoignages animés permettant de déclencher le séjour.
- Fournir toutes les informations pratiques pour préparer le voyage.



- Jouer un réel effet d'échelle dans la production et la maintenance du site plutôt qu'une multitude de sites difficilement repérables et hétérogènes pour l'utilisateur.

La création et le téléchargement de traces GPS des itinéraires devient de plus en plus facile à mettre en œuvre et 15 % des ménages français sont d'ores et déjà équipés. Les matériels s'adaptent de mieux en mieux à la pratique du vélo. Cet usage s'est déjà beaucoup développé dans le VTT et la pratique cyclo-sportive. Elle reste cependant très sous exploitée dans la promotion des grands itinéraires et des itinéraires cyclables touristiques ouverts au grand public. Les cyclistes itinérants devraient être rapidement les principaux utilisateurs de ces solutions.

L'utilisation des nouvelles technologies peut être également très utile pour l'information touristique générale et patrimoniale en permettant une information très personnalisée. Des appuis publics sont possibles pour développer des solutions nouvelles mais le domaine du tourisme à vélo s'est encore peu emparé de la question. Les investissements réalisés doivent être également adaptés au potentiel économique de ce segment d'activité et anticiper les mutations technologiques en produisant des contenus potentiellement adaptable à l'évolution des technologies embarquées.

### 3.9 L'économie liée aux activités associatives et fédératives

Les Fédérations sportives au travers de leur réseau de clubs contribuent à structurer la pratique et bénéficient d'un appui de l'Etat. Il n'en est pas de même de la pratique urbaine et de la pratique de loisirs, beaucoup moins structurées qui sont pourtant deux des principales cibles du développement du vélo en France.



### 3.9.1 Les fédérations

Dans l'observatoire FPS IPSOS, 2.8 % des cyclistes soit 580 000 personnes pratiquent en club. Ce chiffre surestime sans doute légèrement le nombre de licenciés calculé en additionnant les chiffres des différentes fédérations (486 000).

Deux fédérations spécifiques se partagent les licenciés :

- La Fédération Française de Cyclisme (FFC) : 100 000 licenciés.
- La Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) : 120 000 licenciés.



Trois fédérations multisports regroupent des licenciés pratiquant le vélo

- La Fédération Sportive et Gymnique du Travail (FSGT) : 50 000 licenciés.
- L'Union Française des Œuvres Laïques et d'Éducation Populaire (UFOLEP) : 140 000 licenciés dans les 3 activités.
- Le Fédération Française de Triathlon (FFTRI) : 22.000 licenciés et 24.000 ATP<sup>45</sup>.

D'autres Fédérations multisports peuvent organiser une pratique du vélo ou du VTT :

- Fédérations Handisports avec la pratique du tandem pour non voyant ou des vélos à main.
- Fédérations scolaires (UNSS) ou universitaires (FNSU). L'essentiel des participants aux épreuves sont par ailleurs très majoritairement déjà licenciés en club dans une autre Fédération.
- La Fédération de Course d'Orientation organise des compétitions pouvant comprendre des épreuves d'orientation en VTT.
- La Fédération des ASPTT comprend de nombreuses sections vélo, souvent affiliées également aux 4 Fédérations FFC, FFCT, UFOLEP et FSGT.
- L'Union des Centres de Plein Air (UCPA) propose des activités vélo de randonnée ou VTT dans le catalogue d'activités.
- Le Club Alpin Français organise également des activités VTT.

---

<sup>45</sup> A la licence qui permet la pratique sportive, la participation aux compétitions et aux structures fédérales peut s'ajouter d'autres formes d'adhésion appelées « autre titre de participation » (ATP), permettant une pratique temporaire ou une découverte de l'activité.



- On peut estimer à au moins 30 000 les licenciés ou ATP complémentaires pratiquant le vélo dans les autres fédérations.

#### A retenir :

2.8 % des cyclistes sont affiliés à une Fédération, soit 580 000 personnes réparties dans deux Fédérations spécifiques (FFC et FFCT), ainsi que d'autres Fédérations Multisports (UFOLEP, FSGT et Triathlon...)



### La Fédération Française de Cyclisme

Par délégation du Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative, la Fédération Française de Cyclisme a pour objet de développer et d'organiser sur tout le territoire français, le sport cycliste sous toutes ses formes. Elle recouvre un grand nombre de disciplines : Cyclisme sur Route, sur Piste, VTT, BMX, Cyclo-Cross, Polo Vélo et Cyclisme en Salle.

A chacune de ces pratiques correspond un ensemble de manifestations contribuant à la fois à un rôle d'éducation, de formation, d'intégration et de promotion.

Elle comptait en 2007, 101 079 licenciés dont 70 400 option cyclisme Traditionnel Route, Piste, Cyclo-cross, 18 780 en VTT et 11 900 en BMX.

La FFC compte 2 476 clubs, 450 écoles de vélo et 140 sites VTT labélisés. Elle organise 12 000 compétitions annuellement. Elle est, comme la FFCT très implantée dans le grand Ouest et particulièrement en Bretagne, le Nord, Rhône-Alpes, l'Île de France et la région PACA

La France comptait 9 équipes Professionnelles Françaises en 2007. 5 équipes UCI Pro Team sur les 20 équipes du ProTour étaient Françaises en 2008 : Ag2r La Mondiale (FRA) , Bouygues Telecom (FRA), Cofidis (FRA), Crédit Agricole (FRA), Française des Jeux (FRA). Le budget moyen des équipes professionnelles participant au tour en 2007 s'établissait à 7,4 M€ avec des écarts de 4,5 à 15 M€. Les 5 équipes du ProTeam représentent autour de 35 M€.

1 Equipe Professionnelle Continentale et 3 Equipes Continentales



La Direction Technique Nationale comptait en 2007, 26 cadres techniques nationaux, 24 conseillers techniques sportifs, 275 athlètes de haut niveau et 379 athlètes Espoirs. La valorisation économique de la participation de l'Etat afférente aux postes d'encadrement est évaluée à 2.1 M€ sur une base de 63 k€ par poste.

Le budget de la FFC en 2007 se montait à 15 M€ (total des produits = 15 054 994 €) avec une participation du MSJSVA de 3,5 M€ (2007 = 3 556 140 €) soit un budget par adhérent de 150 € et des financements publics de 35 €.

Le Ministère de la Jeunesse et des Sports intervient en appui aux structures locales de la FFC à hauteur de 0.59 M€ pour les structures régionales, 0.39 M€ pour les structures départementales et 1.5 M€ pour les clubs, soit une participation globale de 3.5 M€ à la Fédération, 2.5 M€ pour les instances locales et 2.1 M€ de valorisation de postes de cadres techniques, soit un total de 7.8 M€ par an.

Le montant minimum des primes de course versées aux coureurs est fixé par la Fédération, en 2008 à 540 à 1 220 € pour les courses nationales sur route et cyclo-cross, 6 700 € pour les courses élite de 1<sup>è</sup> catégorie et 1 600 € pour les courses 2<sup>ème</sup> catégorie.



Les coûts d'organisation (droits FFC, assurance, lutte anti-dopage) représentent 900 à 3 500 € par épreuve selon les catégories. Les coûts d'inscriptions varient de 4 à 8 €. Pour une épreuve de 150 inscrits, le coût global d'une épreuve hors coût de logistique et de communication varie donc de 2 000 à 6 000 €. Le budget des 12 000 épreuves organisées annuellement varie sans doute autour de 30 M€ dont une partie (droits) est déjà incluse dans le budget de la FFC ou des Ligues régionales.

Nous n'avons pas de données globales de budget moyen de club FFC. Le coût des licences varie de 30 € pour les enfants à 165 € pour les 1<sup>è</sup> catégorie avec une licence moyenne se situant probablement autour de 80 € par licencié. Sachant que les licences représentent généralement un tiers des recettes dans les clubs sportifs, le budget par licencié pourrait tourner autour de 250 €/licencié.



De fait l'étude du MJSVA sur les budgets moyens par licenciés dans les clubs compétitifs varie de 170 à 290 €/licencié selon le niveau de compétition. Comme le montre cette même enquête, le budget moyen par licencié varie de façon très importante selon la taille des clubs. Pour les petits clubs (<30 adhérents), le budget global ne va guère dépasser le budget total des licences (<50 € licenciés) quand les grands clubs (>200 licenciés) peuvent avoir des budgets supérieurs à 300 € par licencié intégrant l'organisation de nombreuses manifestations, une école de cyclisme, des stages, le budget d'une équipe élite...

Le budget total des clubs FFC (adhésions, organisation d'événements, subventions, sponsors) représenterait autour de 25 M€, dont une partie remonte dans le budget fédéral.

**A retenir :**

La FFC compte plus de 100 000 licenciés et organise plus de 12 000 épreuves par an. Le budget de la pratique de compétition affiliée à la FFC comprend 15 M€ de budget fédéral, 25 M€ de budget des clubs et instances régionales et 35 M€ de budget des 5 équipes du Pro Team soit un total d'environ 75 M€ par an. L'Etat intervient à hauteur de 7.8 M€ soit 10 % de l'ensemble.



### La Fédération Française de Cyclotourisme

La FFCT a été créée en 1923 pour fédérer les activités de cyclotourisme. Elle est reconnue d'utilité publique, agréée par le ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative et par le ministère du Tourisme et a la délégation nationale de l'activité "Cyclotourisme". Elle propose un éventail d'activités alliant tourisme, sport-santé, culture, à l'exception de la compétition.

Elle comptait en 2007 plus de 120 000 adhérents et 3 200 clubs, dont 1 500 sections VTT, 350 écoles de cyclotourisme répartis dans 95 comités départementaux et 22 comités régionaux. Elle labélise 52 sites VTT.



Elle compte 10 000 dirigeants, 2 000 éducateurs, 1 Directeur technique national et 3 cadres techniques de Jeunesse et sports dont deux dont financés par l'Etat pour un montant de contreparties équivalentes évalué à 0.12 M€ sur la base d'une valorisation de 63k€ par poste mis à disposition des structures fédérales. .

La Fédération et ses clubs organisent chaque année plus de 3 500 randonnées et événements non compétitifs.

La FFCT propose par ailleurs à ses membres près d'une centaine de séjours organisés avec l'appui des clubs locaux. En 2005, 3800 séjours ont été commercialisés pour un chiffre d'affaires global de **3 M€**.

Le budget total de la Fédération s'établissait à 6,5 M€ en 2007 dont 0,3 M€ de participation directe du MSJSVA. L'Etat verse également 0.13 M€ d'appui aux structures régionales, 0.25 M€ aux structures départementales et 0.48 M€ aux clubs, soit une participation totale de l'Etat de 1.28 M€ en intégrant la prise en charge des postes de DTN et cadres détachés.

Le budget national par adhérent est de 54 € et les financements publics de 2,5 € sachant qu'une partie du budget vient des activités commerciales d'organisation de voyages.

Le budget moyen des clubs de Cyclotourisme est de 6 915 € pour 52 adhérents soit 133 €/adhérent<sup>46</sup> et 14 € par cotisation revenant au club. Chaque club reverse 24,50 € par licencié à la Fédération et environ 12 € pour l'assurance. Le reste du budget est composé de l'organisation de randonnées et manifestations. Le budget de l'ensemble des clubs peut être estimé à environ **16 M€** dont une partie déjà comptabilisée dans les événementiels.

Les ressources des clubs varient de façon générale (données non spécifiques aux clubs FFCT) en trois parts de 30 % : cotisations, activités propres (notamment les événements), financement des collectivités locales et de l'Etat auxquels s'ajoutent des financements de sponsors à hauteur de 8 à 10 %.

---

<sup>46</sup> Stats Info MJSVA n°06-05 avril 2006.





### A retenir :

La FFCT compte plus de 120 000 licenciés et organise plus de 3 500 randonnées par an. Le budget fédéral se monte à 6.5 M€ le budget des clubs à 16 M€ dont 2.5 M€ de participation de l'Etat.



### La Fédération Française de Triathlon

La Fédération Française de Triathlon fédère des 561 clubs spécifiques de Triathlon ou des disciplines composant le triathlon. 25 ligues régionales supervisent les compétitions et l'organisation des activités localement. Elle comptait 22 000 adhérents en 2005 et 24 000 ATP.

Elle organise avec les clubs plus de 1 300 épreuves chaque année. Ces adhérents ont tous une pratique sportive du vélo dont les caractéristiques sportive et budgétaire sont proches de celles des licenciés à la FFC.

### L'Union Française des Œuvres Laïques d'Education Populaire

L'UFOLEP, fédération affinitaire multisports compte 400 000 adhérents et fédère plus de cent activités sportives répartis dans 10 000 associations sur l'ensemble du territoire au sein de ses comités départementaux et régionaux. Elle promeut une pratique sportive de loisirs et/ou de compétition, des rencontres, des échanges accessibles au plus grand nombre et à tous les publics. L'UFOLEP est une fédération agréée par le Ministère de la Jeunesse des Sports et de la Vie Associative ; elle est membre du CNOSEF.

Elle comptait en 2007, 140.000 licences en vélo dans les activités Cycloport compétition (44 114 licences), le Cyclotourisme (41 956 licences), le VTT (45 823) licences et le Vélo Trial (8 661 licences) portant sur environ 100 000 personnes (plusieurs activités pour une même personne)<sup>47</sup>.

L'UFOLEP est particulièrement bien implantée dans le Nord, en Bretagne et en Rhône-Alpes.

Le budget de l'UFOLEP s'établissait en 2007 à 3 M€ dont 0,8 M€ de participation du MJSVA. En ramenant le budget par adhérent, le budget cyclisme serait

<sup>47</sup> Sources : <http://www.activites-cyclistes-ufolep.info/>



approximativement d'un quart soit environ 0,75 M€ et une participation de l'état d'environ 200 k€

Le budget par adhérent serait donc d'environ 30 € et les financements publics de 2 €. Le budget des clubs, sur une base de 140 €/licencié<sup>48</sup> serait de 14 M€.

### La Fédération Sportive et Gymnique du Travail

La FSGT est une fédération d'éducation populaire qui s'appuie sur un bénévole militant, pour développer un sport associatif tout au long de la vie, accessible à toute la population, notamment aux milieux les plus populaires et en difficultés sociales. Elle est agréée par le Ministère de la Jeunesse des Sports et de la Vie Associative (MJSVA), membre du Comité National Olympique et Sportif Français (CNOSF) en tant que fédération affinitaire et multisports. Elle est affiliée (et membre du Comité Exécutif) à la Confédération Sportive Internationale du Travail (CSIT).

Elle compte 260 000 pratiquants au sein de 4 300 associations sportives locales et d'entreprises qui organisent près de 75 activités. L'activité cyclisme regroupe environ 50 000 pratiquants en cyclisme sur route, cyclo-cross et VTT, répartis dans 62 départements, pour l'essentiel autour d'une pratique compétitive. Des accords réciproques de participation existent avec la FFC et l'UFOLEP.

De part son ancrage dans les entreprises, la FSGT est particulièrement bien représentée dans les grandes agglomérations industrielles (Ile de France, Lyon, Marseille, Lille, Toulouse, St Etienne, Grenoble) ainsi que dans le Finistère, département de tradition dans le cyclisme. Le budget de la FSGT se monte à 3 M€ dont 0,57 M€ de participation du MJSVA. Le budget par adhérent est de 11 € par adhérent et la participation de l'Etat de 2 €.

Le volet vélo de la FSGT représenterait donc 0,55 M€. Selon l'enquête MJSVA, le budget moyen des clubs multisports serait de 140 €, soit un budget total de 7 M€.

---

<sup>48</sup> Enquête MJSVA sur le budget des associations sportives en 2003.



**A retenir :**

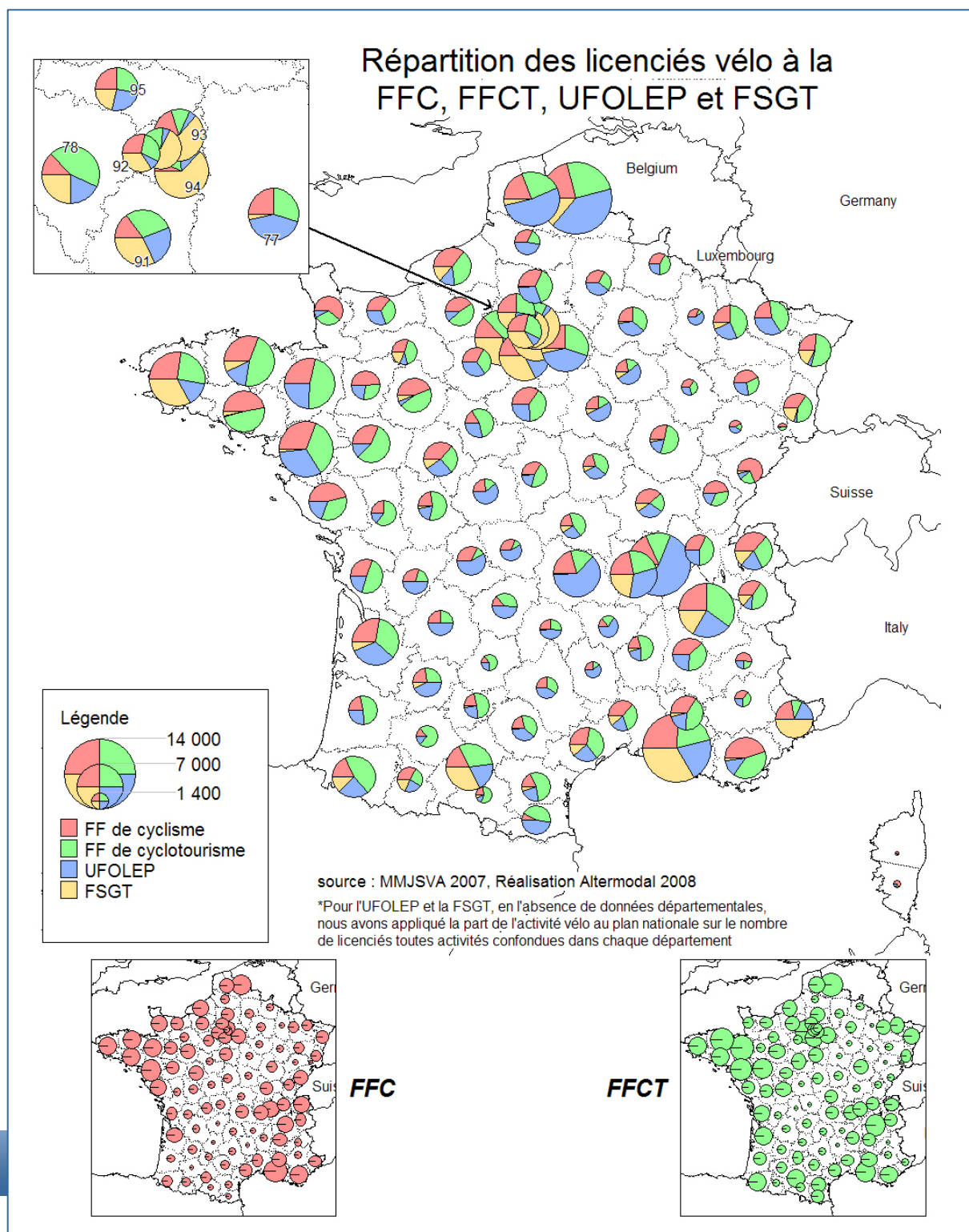
Le budget complémentaire des Fédérations Multisports dans le vélo peut être évalué à 2 M€ et 25 M€ de budgets clubs.







## L'implantation locale des différentes Fédérations



Carte de répartition des effectifs 2007 des Fédérations FFC, FFCT, FSGT et UFOLEP

L'implantation des licenciés FFC est très proche de l'implantation des licenciés FFCT à quelques exceptions près.

Le **Grand Ouest** (Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Centre, Basse-Normandie) a un taux de licencié pour 1000 habitants presque double de la moyenne des autres Régions (6 licenciés/hab contre 3,5 pour les autres Régions). A noter la bonne implantation de la FFCT en Midi-Pyrénées et de la FFC en Franche-Comté et Limousin.

Le taux de licenciés par pratiquant (et non plus par habitant) montre une pratique nettement plus sportive dans le Limousin (17 licenciés/ 1000 pratiquants) et en Bretagne (15.9). A l'inverse, le nombre de licenciés pour 1000 pratiquants est faible dans tout le Grand Nord-est : Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne, Ile-de-France, Nord et Picardie ainsi qu'en Corse, donnée sans doute explicable par une typologie de pratique plus urbaine que sportive.

	licenciés		Licenciés /1000 hab			Licenciés /1000 pratiquants		
	FFC	FFCT	FFC	FFCT	FFC + FFCT	FFC	FFCT	FFC + FFCT
Alsace	2112	3314	1.3	2.0	3.3	2.1	3.3	5.4
Aquitaine	4598	7283	1.6	2.6	4.2	4.0	6.3	10.3
Auvergne	2597	3050	2.0	2.3	4.3	4.6	5.4	10.0
Basse Normandie	3787	3053	<b>2.7</b>	2.2	4.9	6.1	4.9	10.9
Bourgogne	3121	3358	1.9	2.1	4.0	3.7	4.0	7.7
Bretagne	9368	11756	<b>3.4</b>	<b>4.2</b>	<b>7.6</b>	7.0	8.8	<b>15.9</b>
Centre	5630	6525	<b>2.4</b>	<b>2.8</b>	<b>5.1</b>	4.9	5.7	10.6
Champagne-Ardenne	2157	2360	1.6	1.8	3.4	3.6	4.0	7.6
Corse	281	32	1.1	0.1	1.3	8.0	0.9	8.9
Franche Comté	3105	1407	<b>2.8</b>	1.3	4.1	7.9	3.6	11.5
Haute Normandie	3062	3211	1.8	1.8	3.6	4.2	4.4	8.7
Ile de France	8200	13521	0.8	1.3	2.0	1.7	2.9	4.6

Languedoc									
Roussillon	3238	5378	1.5	2.5	4.1	3.9	6.5	10.4	
Limousin	1721	1243	<b>2.4</b>	1.7	4.1	10.2	7.3	<b>17.5</b>	
Lorraine	3152	3961	1.4	1.7	3.1	3.1	3.9	7.0	
Midi Pyrénées	3965	7511	1.6	<b>3.1</b>	4.7	3.8	7.2	11.0	
Nord-Pas-de-Calais	4425	5433	1.1	1.4	2.5	2.4	3.0	5.4	
PACA	9285	7538	<b>2.2</b>	1.8	4.0	5.9	4.8	10.8	
Pays de la Loire	9163	9400	<b>3.0</b>	<b>3.1</b>	<b>6.1</b>	6.2	6.4	12.6	
Picardie	2846	2597	1.6	1.4	3.0	3.3	3.0	6.4	
Poitou Charentes	3219	5375	<b>2.0</b>	<b>3.4</b>	<b>5.4</b>	4.0	6.7	10.7	
Rhône Alpes	11347	12641	<b>2.1</b>	2.4	4.5	4.4	4.9	9.3	
TOTAL	107526	120114	1.9	2.1	4.0	4.3	4.8	9.0	

*Répartition des licenciés FFC et FFCT par Région en 2007 (sources MJSVA)*


#### A retenir :

La pratique sportive fédérée du vélo est particulièrement concentrée dans le grand ouest de la France mais également dans les Régions Rhône-Alpes et PACA.. Le nombre de licenciés par habitant est faible dans le Nord et l'Est, en Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne, Nord, Picardie et Ile de France.



### L'ouverture des Fédérations sportives sur le grand public

La plupart des Fédérations sont longtemps restées limitées à l'organisation de leurs propres pratiques. De fait, le différentiel de niveau de pratique entre licenciés et non licenciés est considérable en termes de distances parcourues par sortie ou par an et de vitesse moyenne et a souvent posé un problème de compréhension par les Fédérations des perceptions et besoin du plus grand public.



A peine 10 % des pratiquants non licenciés parcourent plus de 80 km/sortie, plus de 5 000 km/an et roulent à plus de 25 km/h contre près de 50 % des licenciés, quelque soit leur fédération. La distance moyenne (et non la médiane) par sortie s'établit à 67 km pour les licenciés et moins de 35 km pour les non licenciés. 60% des non licenciés font moins de 1 000 km/an, roulent à moins de 20 km/h et parcourent moins de 40 km par sortie contre moins de 7 % des licenciés.

Confrontées à un vieillissement de leurs adhérents ou à une légère érosion de leurs adhérents, toutes les Fédérations se sont engagées dans des opérations pour toucher plus facilement le grand public :

- Création et développement d'écoles de cyclisme ou de cyclotourisme pour toucher les plus jeunes.
- Création de centres VTT labellisés pour offrir de bonnes conditions de pratique.
- Ouverture de compétitions, manifestations ou événements aux non licenciés.
- Création de licences « découverte ».

Cette politique devrait permettre de toucher la frange des 10 à 20 % de pratique non licenciée la plus sportive mais ne permet pas encore vraiment d'atteindre le grand public.

---

## La FUBicy

Créée en 1980, la Fédération des Usagers de la Bicyclette est une Fédération d'associations de promotion de la pratique du vélo en ville. Elle est un interlocuteur reconnu de l'Etat et des Collectivités dans la promotion du vélo en ville et a participé à nombre d'études et de programmes de recherche dans le domaine du vélo (vol, services vélo, politiques urbaines, sécurité...). En 2008, 150 associations sont membres de la FUBicy et représentent 15 000 adhérents.

Le siège de la Fédération emploie 4 salariés permanents et les associations membres 35 salariés.

Budget global de la Fédération, éventuellement sources (Missions, Adhésions, Subventions, Financements de postes aidés...).





Le budget de la Fédération est de 0,25 M€ dont 50 % de financements publics, 15 % de financements d'emplois aidés et 35 % de produits d'activités (Congrès, revue, publicité, marquage, boutique...).

Le budget moyen des associations membres est de l'ordre de 20 € par adhérent (soit 0,3 M€) en dehors des associations bénéficiant de permanents dont le budget est nettement supérieur. Un budget moyen de 30 k€ supplémentaire par salarié peut être retenu, soit 1,05 M€, dont une partie couverte par des financements de collectivités et une partie par des financements contrats aidés.

Quelques agglomérations et villes financent de façon significative les associations FUBicy pour des actions d'animation et de promotion. C'est le cas de Lille, Dunkerque, Lyon, Paris, Grenoble, Chambéry, Strasbourg ou Antibes avec des budgets allant de 10 à 50 k€<sup>49</sup>.

Ces budgets, même dans les villes les plus engagées, restent néanmoins modestes avec 0,06 € de subvention parmi les 10 premières (la moyenne se situant à 0,02 €/hab) contre près d'un euro à Genève (0,04 €/hab) et dans la plupart des villes Suisses. En extrapolant le total identifié dans l'enquête CVC-FUBicy (0,42 M€), le total des financements serait de l'ordre de 0,5 M€. S'ajoutent à ces montants des financements d'emplois aidés que l'on peut évaluer à 0,35 M€ le montant des financements d'animations se situerait autour de 1 M€.

Le budget global du réseau FUBicy peut donc être évalué à 0,25 M€ Fédérations + 0,3 M€ Associations locales + 1 M€ d'actions d'animations, soit 1,55 M€.

**A retenir :**

La Fubicy milite depuis 28 ans pour une meilleure prise en compte du vélo comme mode de déplacement. Elle regroupe 150 associations locales et 15 000 membres pour un budget total du réseau de 1.5 M€ Ses membres contribuent à sensibiliser les collectivités, défendre les projets et apporter un appui à la fois technique et d'animation.



<sup>49</sup> Source enquête CVC-FUBicy 2007 auprès de 160 structures.



## L'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V)

Créée en 1997, l'AF3V est une association qui agit pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes. Elle participe aux projets européens et nationaux, régionaux et départementaux d'aménagement, en faisant des propositions, informe les usagers sur les aménagements et itinéraires existants au travers notamment d'une base de données très complète sur les aménagements ([www.af3v.org](http://www.af3v.org)) et d'un guide touristique. L'AF3V informe également les porteurs de projets sur les moyens de créer ces véloroutes et voies vertes. Elle anime la Journée nationale des Voies Vertes le 4ème week-end de Septembre.

L'AF3V est composée des grandes fédérations FFCT (Fédération de cyclotourisme), FUBicy (Fédération des cyclistes urbains), FFRS (Fédération de roller-skating) et de nombreuses associations locales d'usagers porteuses de projets régionaux.

130 associations locales étaient adhérentes à l'AF3V en 2006 auxquelles s'ajoutent 450 adhérents individuels. Elle s'appuie sur 16 délégations régionales et 45 représentants départementaux. L'AF3V est membre de l'Association Européenne des Véloroutes et Voie Vertes (AEVV).

Les ressources financières de l'association sont pour l'essentiel issues des cotisations des membres et des revenus liés au guide touristique également subventionné par l'Etat.

### A retenir :

L'AF3V contribue depuis plus de 10 ans à sensibiliser les collectivités et le grand public sur la pratique du vélo et le développement des véloroutes et voies vertes. Elle regroupe 130 associations et s'appuie sur 16 délégations régionales et 45 représentants départementaux. Bien que limitée en nombre d'adhérents directs, l'association est très représentative d'une pratique touristique et de loisirs de faible intensité, correspondant à une pratique très grand public.





### Synthèse et perspectives sur les structures fédératives :


Les différentes Fédérations spécialisées ou multisports regroupent 580 000 cyclistes en France. Elles contribuent à organiser la pratique sportive, contribuent à la formation d'encadrant, participent localement et nationalement à des commissions de travail sur les questions de sécurité, de développement de la pratique. Elles restent néanmoins surtout représentatives d'une pratique de forte intensité mais peu d'une pratique touristique et de loisirs très grand public et pas du tout de la pratique du vélo comme mode de transport.

Dans plusieurs pays du Nord de l'Europe, comme en Allemagne ou aux Pays-Bas, les Fédérations de cyclistes regroupent des pratiques très différentes depuis les pratiques sportives, touristiques jusqu'aux pratiques urbaines, ce qui leur donne un poids très important et une meilleure représentativité d'une pratique très grand public.

En France, les deux structures représentatives des pratiques grand public qui sont amenées à se développer pour atteindre un objectif de 300 km /an et /habitant, la Fubicy pour la pratique urbaine et l'AF3V pour la pratique touristique et de loisirs de faible intensité, sont des structures qui disposent de très faibles moyens. Le rôle de ces deux structures dans le développement de la pratique du vélo peut être très important : sensibilisation, animation, mobilisation locale, événementiels... Une reconnaissance de leur rôle dans le développement du vélo dans ses différentes dimensions (mobilité, santé, intégration, développement durable...), par le Ministère de la Jeunesse et des Sports est indispensable. La prise en charge de postes, le financement d'animations, d'apprentissage et de promotion en milieu scolaire, leur intégration à certains dispositifs permettraient de consolider et structurer ces Fédérations qui peuvent jouer un rôle important dans le développement de nouvelles dimensions du vélo.

Le mouvement fédéral dans son ensemble pèse autour de 118 M€





## ●●● 3.10 La formation à l'accompagnement et la maintenance des vélos

Les métiers du vélo, tant sur leur volet apprentissage de la pratique que sur son volet technique et commercialisation ont beaucoup évolué ces dernières années.

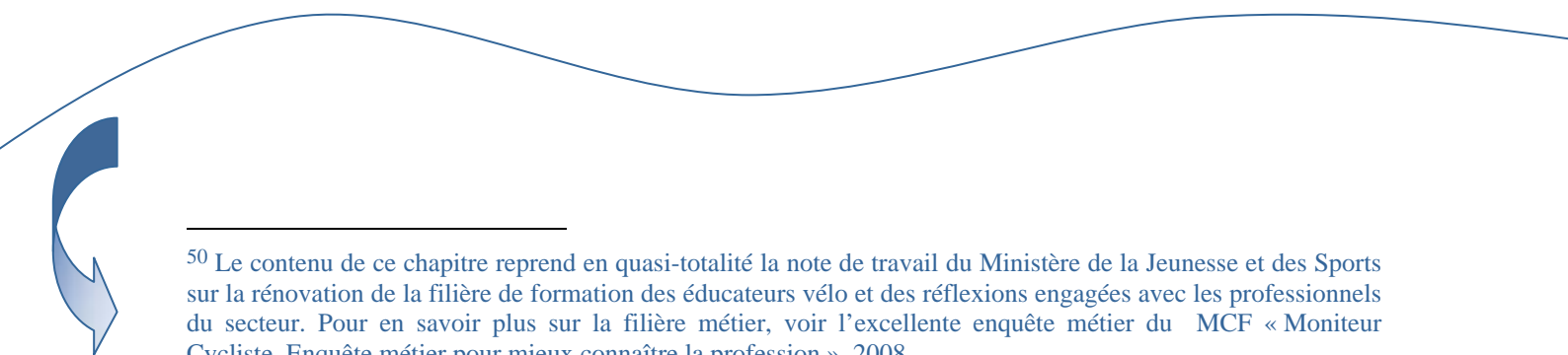
### 3.10.1 Les métiers de l'encadrement sportif et de l'animation dans le domaine du vélo

Les métiers de l'encadrement sportif et de l'animation se divisent entre un secteur professionnel et un secteur bénévole au sein des clubs.

#### Le secteur professionnel<sup>50</sup>

Deux organisations professionnelles regroupent aujourd'hui des éducateurs dans le champ des activités du cyclisme :

- Le Syndicat National des Moniteurs Cyclistes Français (MCF) créé en 1999 regroupe aujourd'hui près de 400 moniteurs professionnels. Le MCF a créé des écoles, des tests de niveaux à l'image des étoiles de ski, un label de qualité pour garantir la satisfaction et engager la profession dans une démarche de développement durable.
- Le Syndicat National des Accompagnateurs de Montagne (SNAM) et le Syndicat National des Guides de Haute Montagne (SNGM) comprennent chacun une section VTT et ont créé en novembre 2005 un nouveau label « Montagne VTT ».



<sup>50</sup> Le contenu de ce chapitre reprend en quasi-totalité la note de travail du Ministère de la Jeunesse et des Sports sur la rénovation de la filière de formation des éducateurs vélo et des réflexions engagées avec les professionnels du secteur. Pour en savoir plus sur la filière métier, voir l'excellente enquête métier du MCF « Moniteur Cycliste, Enquête métier pour mieux connaître la profession », 2008.



## Les structures employeuses

- **Des travailleurs indépendants** : Les moniteurs de vélo sont en grande partie des travailleurs indépendants, il est donc difficile d'identifier des employeurs.
- **Les clubs et Fédérations** FFC et FFCT : La FFC évalue leur nombre à environ 300 éducateurs professionnels exerçant dans ses structures clubs, comités, et sites VTT FFC. La FFCT via ses « Séjours et Voyages à Vélo » structure une offre importante de produits marchands axés sur la randonnée : 91 séjours assurés avec 3800 clients/adhérents qui génèrent un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 3 millions d'euros. Sur les 5 dernières années la FFCT note une augmentation du nombre de départ de 15 % par an. Mais l'encadrement de ces séjours est essentiellement assuré par des cadres fédéraux bénévoles faute de cadres professionnels adaptés.
- **L'UCPA** est depuis le début de l'histoire professionnelle du VTT, le plus gros employeur de moniteurs de cyclisme avec un volume d'environ 70 moniteurs en saison. Même si l'activité VTT y est très dominante quelques moniteurs travaillent à l'UCPA en BMX et en randonnée VTC. Certaines petites collectivités territoriales se montrent très volontaristes en matière de développement de l'encadrement du vélo et structurent des équipes de professionnels spécialisés en cyclisme.
- **Des petites structures privées** : depuis quelques années émergent de petites entreprises qui vivent exclusivement de l'encadrement de produits professionnels cyclistes et font travailler de nombreux Brevets d'Etat en salariés ou prestataires de service : 53/12, DSO, DAYAK, CAMINO, CAP LIBERTE, VELORIZONS...

---

## Le marché de l'emploi

Les travaux conduits par le syndicat des MCF et le Pôle Ressource National des Sports de Nature entre 2006 et 2008 constituent la référence actuelle en matière de connaissance de l'emploi dans le secteur de l'encadrement du vélo. Ils sont regroupés dans le document dit « enquête métier 2008 » qui synthétise l'exploitation de 269 questionnaires retournés sur une base de données de 1 314 personnes. Plus de 1 300 personnes encadrent le vélo contre rémunération. 31 % de ces « moniteurs de vélo » tirent de cette activité plus de 60 % de leur



revenu annuel et 31 % en tirent moins de 20 %. Le tableau suivant propose une approche des emplois Equivalents Temps Pleins du secteur :

% de moniteurs concernés	% des revenus de l'activité « vélo »	ETP évalués sur la base de 1300 moniteurs recensés
33	0 < 20	42
26	20 < 40	101
10	40 < 60	65
8	60 < 80	72
3	80 < 100	35
20	100	260
<b>TOTAL</b>		<b>575 ETP</b>

*Lecture du tableau : 26% des moniteurs tirent entre 20 et 40 % de leur revenu du cyclisme. Avec un pourcentage de revenu médian de 30% pour calculer sur la base de 1300 moniteurs  $0.26 \times 0.30 \times 1300 = 101$  ETP*

Au total le secteur professionnel de l'encadrement emploie 575 équivalents temps plein. Il s'agit sans doute d'une valeur maximale, le taux de revenu étant sans doute plus élevé parmi les répondants (sans doute plus motivés à la question) que les non répondants.

Le poids économique de ce secteur peut être évalué à 11.8 M€ à partir des coûts horaires moyens. Cette activité est marquée par une très forte intensité en main d'œuvre avec une moyenne de 47 emplois par million d'euros de CA.

Cette enquête métier permet également de dégager quatre emplois-type :

**Le travailleur indépendant permanent à l'année** : L'activité VTT est dominante dans les activités encadrées par ce professionnel. Son activité s'organise généralement en deux périodes distinctes : une grosse saison estivale touristique et de l'encadrement à temps partiel sur l'année dans le secteur associatif, scolaire ou territorial. Ce professionnel est souvent propriétaire de son propre parc de vélos qu'il doit gérer et entretenir.



**Le moniteur saisonnier** : son activité professionnelle repose essentiellement sur le VTT et le statut de travailleur indépendant domine. En région de Montagne ce moniteur est souvent un double saisonnier Eté/Hiver avec de nombreux Professionnels du VTT qui sont aussi accompagnateurs en montagne (raquette) ou moniteurs de ski. Cette double qualification semble bien fonctionner et est durable dans le temps car elle permet au professionnel de rester sur le même territoire toute l'année. Enfin il est important de noter un allongement notoire de ce travail saisonnier qui commence de plus en plus tôt dans le printemps.

**Le permanent salarié** : la diversité d'activités encadrées est plus importante mais le moniteur intervient le plus souvent sur une seule activité (traditionnel, VTT ou BMX) dont il est spécialiste. On peut noter le cas particulier du BMX : le nombre de moniteurs spécialistes exerçant dans cette discipline reste minoritaire par rapport aux deux autres mais augmente (en 2008 la moitié de la promotion du CREPS RHONE ALPES est constituée de bi-crosseurs). De plus cette activité très spécialisée génère à elle seule pour le professionnel un travail à temps plein sur l'année. Le secteur associatif (clubs et comités FFC et FFCT) et les collectivités territoriales sont les principaux employeurs des permanents salariés.

**Le temporaire** : L'encadrement des activités du Cyclisme constitue pour lui une activité ponctuelle et temporaire. C'est par exemple le cas de nombreux cadres en milieu fédéral.


Ces observations permettent de faire émerger des besoins de qualification structurés autour de deux axes : la nature des missions conduites et les supports techniques mis en œuvre.

Trois grandes missions sont à distinguer correspondant aux trois principaux métiers :

- **L'animateur de cyclisme**, apportant les premières notions de base à la maîtrise de l'engin en sécurité, notamment des les structures éducatives et les bases de loisirs, correspondant au niveau IV.





- 
- **Le technicien de cyclisme**, véritable expert de la pratique, il encadre des publics sur des tâches de perfectionnement sportif ou d'accompagnement technique correspondant au niveau III.
  - **L'entraîneur cycliste de haut niveau** qui travaille dans des clubs de division nationale, des teams professionnels ou des pôles pour optimiser les performances sportives d'athlètes en compétition de haut niveau, correspondant au niveau II.

Chacun de ces trois métiers s'exerce dans un domaine d'activité particulier :

- **Le VTT** : activité à dominante technique, sa pratique est essentiellement à but touristique ou de loisir, mais non exclusivement puisque les demandes de perfectionnement sont désormais fréquentes. Le VTT se pratique partout en France sur des espaces, sites et itinéraires de nature et de plus en plus sur les stations de montagne. Discipline olympique depuis deux olympiades et bénéficiant d'une réussite française au plus haut niveau, elle constitue la base de développement récent de la pratique fédérale.
- **Le BMX** : activité très technique, le BMX est pratiqué majoritairement par des jeunes sur des espaces fermés et aménagés comme des pistes ou des skate parks. Dans le premier cas la pratique est organisée par la FFC sous forme essentiellement compétitive, alors que dans le second cas, les jeunes roulent sur en skate park « sans contrainte fédérale ». La récente introduction de cette spécialité aux Jeux Olympiques et les succès français laissent présager un développement conséquent qui est déjà ressenti.
- **Le cyclisme traditionnel** : activité à dominante physique, sa pratique est essentiellement à but touristique et sportive. Elle est majoritaire dans la pratique fédérée par rapport au VTT et surtout au BMX, mais inférieure dans la pratique non fédérée par rapport au VTT. La pratique fédérée est soit tournée vers le voyage et le cyclotourisme, soit vers la compétition où elle intègre les disciplines du cyclo-cross et de la piste. Ce secteur historique du cyclisme connaît une exposition médiatique de premier ordre.
- **La pratique urbaine** : manque à ce panorama de nouveaux besoins d'encadrement et d'animation liés aux pratiques urbaines qui méritent un développement spécifique.



## L'animation et le développement des pratiques urbaines

Le développement des Plans de Déplacements Urbains (PDU), des Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires (PDES) et des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) destinés à limiter les déplacements en voiture ont fait émerger de nouveaux besoins d'animations et d'encadrement pour lesquels l'offre est encore très peu structurée :

- Organisation et animation de **vélobus** et plus largement de plans de déplacements scolaires.
- **Apprentissage de la sécurité** à vélo dans les établissements scolaires ciblée sur la pratique urbaine.
- Organisation d'animations **vélo-découverte en milieu scolaire** à l'instar de ce que font les Départements de la Drôme et du Loir-et-Cher.
- Organisation **d'animations découverte du vélo et du VAE dans les entreprises** pouvant comprendre la location de parcs de vélo, l'animation et l'organisation d'événements, des recherches d'itinéraires, l'organisation de vélo-bus, des conseils sur l'organisation, parrainage de nouveaux cyclistes urbains ...
- Organisation et animations de **séquences de remise en selle** permettant à des publics ciblés, notamment de femmes issues de l'immigration, mais aussi des publics plus large d'apprendre ou réapprendre la pratique du vélo et les accompagner dans la pratique en milieu urbain.

Plusieurs types d'opérateurs interviennent sur ces activités :

- Certaines collectivités appuient des associations adhérentes à la **Fubicy** pour réaliser ces animations (Ecomobilité à Chambéry, ADTC à Grenoble, Place au Vélo à Nantes, Pignon sur Rue...) et la Fubicy a monté plusieurs opérations de formation dans ce domaine. Les ressources sont cependant souvent faibles pour pérenniser des emplois pourtant importants dans le développement de la pratique du vélo.
- Plusieurs moniteurs issus du **MCF** proposent ce type de formation, Dayak à Grenoble mais aussi Planète Vélo Animation et Vélogik à Lyon. Dans une perspective d'accompagnement très volontariste, les besoins d'accompagnement de ces démarches seraient amenés à croître de façon très importante. Ces cas sont cependant assez isolés et la culture de la





pratique urbaine du vélo n'est malheureusement pas toujours répandue parmi les moniteurs.

- Des moniteurs fédéraux FFCT interviennent également régulièrement sur des accompagnements en milieu scolaires.

La structuration de cette pratique est cependant nettement plus avancée dans d'autres pays européens. En Belgique, l'association ProVélo organise des formations de formateurs dans ces nouveaux domaines<sup>51</sup> et a structuré une offre très professionnelle. En Grande-Bretagne les opérations « Safe Routes to Schools » et « Bike it ! »<sup>52</sup> menées par Sustrans dans ce domaine s'appuient sur un réseau de formateurs professionnels et bien formés.

Une structuration professionnelle de ce domaine et un appui financier fort seront indispensables pour atteindre les objectifs de 300 km/an/hab.


### 3.10.2 L'offre de formation dans l'encadrement sportif et l'animation

Jusqu'au début des années 1990 l'encadrement professionnel des activités du cyclisme est peu développé. Le brevet d'état créé en 1974 ne s'adresse qu'aux entraîneurs du milieu fédéral et ne porte d'ailleurs que sur le cyclisme traditionnel (Route, Cyclo-cross, et Piste). Par contre la randonnée cyclotouriste est largement pratiquée à des fins de loisir et est encadrée par les moniteurs fédéraux sur les séjours des structures de la Fédération Française de Cyclotourisme ou par des BAFA dans les séjours de vacances. L'arrivée du VTT en France dans le début des années 1980 va notamment faire évoluer la réglementation de l'encadrement des activités du cyclisme; face au développement exponentiel du VTT, le Ministère de la Jeunesse et des Sports écrit une instruction en 1992 sur les « Recommandations relatives à l'encadrement du VTT ». Dans la foulée les diplômes d'encadrement évoluent avec la création, d'un Certificat de Qualification Complémentaire « VTT en milieu

<sup>51</sup> Propositions de ProVélo dans le domaine des animations urbaines : [www.provelo.org](http://www.provelo.org)

<sup>52</sup> Pour en savoir plus sur « Bike it ! » : <http://www.sustrans.org.uk/default.asp?sID=1102425335218>





montagnard » impulsé par les Accompagnateurs en Moyenne Montagne puis d'un support VTT dans le BAAPAT Loisir de Pleine Nature et enfin d'un BEES option Cyclisme à spécialités (VTT, Traditionnel, Bicross, Cyclisme en salle). Durant ces années (de 1994 à 1997) la demande en formation VTT est très forte (BEES, CQC et BAPAAT) Plus de 200 diplômes (niveau IV et +) par an sont délivrés de 1995 à 2000 avec un pic en 1997 (350). Malgré cet afflux de diplômés l'offre d'encadrement est peu structurée.

La création du BEESAC en 1996 (Modifié 1997) consacre une vraie formation (340 heures au lieu de 104 précédemment) et permet de structurer la filière professionnelle avec notamment la naissance du syndicat national des Moniteurs de Cyclisme Français créé en 1999 Enfin tout récemment (2002) le BEES 2ème degré ne proposant jusqu'ici que la spécialité Cyclisme traditionnel a été modifié et existe dorénavant aussi en spécialité VTT et BMX. Malgré cette évolution, ce diplôme n'est délivré qu'à 5 candidats par an en moyenne.

A peine 100 moniteurs diplômés de niveau 4 par an alimentent les rangs de l'encadrement professionnel des activités du cyclisme, c'est insuffisant pour répondre à la demande d'un marché émergent donc en forte progression.

L'offre de formation en BAAPAT avec support technique VTT est très mal connue et peu développée avec 5 à 10 sessions de formation annuelles, pour sa part le BAAPAT avec support BMX n'a jamais été mis en œuvre.


Les diplômes délivrés par le Ministère de la Jeunesse et des Sports concernant le cyclisme ont longtemps été limités aux BEES (Brevets d'Etat d'Educateur Spécialisé 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> niveau) créés en 1974 et 1979 pour la formation des entraîneurs fédéraux des activités traditionnelles de cyclisme sur route, piste et cyclo-cross.

L'offre de formation comprend les diplômes suivants :

### Le BEESAC

Le **BEESAC** (Brevet d'Etat d'Educateur Sportif spécialisé sur les Activités du Cyclisme) créé en 1996 et modifié en 1997 remplace les anciens BEES 1, BEES 2 et BEES à spécialités. Il offre une formation importante de 340 heures au lieu





d'une centaine précédemment dans les différentes spécialités du vélo traditionnel (route, cyclo-cross, cyclisme en salle), du VTT, et du bicross.

Le BEESAC comprend un 1er degré en tronc commun. Un BEES 2ème degré a été créé en 2002 dans les spécialités vélo traditionnel, VTT et BMX ainsi qu'un 3ème degré<sup>53</sup>.

Si la formation balaye l'ensemble des activités du vélo avec un grand nombre d'heures consacrées aux dimensions techniques de chacune des disciplines, les activités professionnelles sont ensuite centrées sur l'une ou l'autre des activités. De ce fait le temps consacré aux autres aspects professionnels, la conception et la commercialisation de produits, la connaissance du milieu, l'organisation de l'encadrement de randonnées, la gestion administrative et sociale, pédagogique, mécaniques dans la formation sont peu développés.

Les femmes ne représentent que 5 % des diplômés dans cette profession.

---

### Le CQC VTT

Le Certificat de Qualification Complémentaire VTT en milieu montagnard confère à son titulaire une qualification pour encadrer, promouvoir, organiser les activités VTT en milieu de montagne. Il permet à des titulaires d'un BE AMM (Brevet d'Etat Accompagnateur en Moyenne Montagne), d'un BE cyclisme traditionnel, d'un Diplôme de guide de haute montagne du brevet d'Etat d'alpinisme d'obtenir une qualification à l'encadrement du VTT. Le référentiel de formation comprend la technique, la pédagogie, la sécurité, la maintenance du matériel, la connaissance du milieu et l'environnement économique et professionnel.

La formation est condensée en 58h de formation. L'entrée dans la formation de BE AMM est sélective. La formation est ensuite peu technique, centrée sur l'environnement de montagne, la sécurité mais la pédagogie de l'activité reste peu développée. 85% des diplômés sont des hommes.



---

<sup>53</sup> Pour plus d'informations consulter le site de la FFC : [http://www.ffc.fr/com/imgAdmin/Formation/2008/shema\\_des\\_diplomes\\_page\\_30.pdf](http://www.ffc.fr/com/imgAdmin/Formation/2008/shema_des_diplomes_page_30.pdf)



De 1995 à 2000, ces deux formations ont permis de former plus de 200 diplômés par an de niveau IV et + aux activités du cyclisme avec une pointe de 350 en 1997. La profession s'est structurée en 1999 avec la création du Syndicat National des Moniteurs de Cyclisme Français.

Depuis 2000, à peine 100 moniteurs sont diplômés chaque année. Les formations sont pour l'essentiel concentrées dans la moitié sud-est de la France qui correspond aux principaux secteurs d'emploi dans ce domaine mais très peu au nombre de licenciés dans ce domaine.

L'enquête réalisée par la Fédération des Moniteurs de Cyclisme montre que l'essentiel des usages professionnels des titulaires d'un BEESAC ou d'un CQC sont orientés vers le VTT.



Cyclisme traditionnel : 30	Route	15
	Piste	7
	Cyclo Cross	8
BMX : 14	Race	9
	Street	5
Cyclotourisme : 10	VTC/VTT	7
	Route	3
VTT : 170	X Country	56
	Trial	15
	Descente	15
	Dual Slalom	8
	Free Ride	13
	Orientation	28

Pendant leur formation, les stagiaires d'une qualification VTT peuvent bénéficier d'une AQA VTT (Attestation de Qualification et d'Aptitude) permettant l'encadrement de l'activité dans le cadre d'un centre agréé, sous la tutelle d'un titulaire de BE.





## Le BAPAAT support VTT et BMX

Le **BAPAAT** (Brevet d'Aptitude Professionnelle d'Assistant Animateur technicien de la Jeunesse et des Sports) des activités de Pleine Nature support VTT ou BMX permet au titulaire, sous la supervision d'un cadre de qualification supérieure, d'accompagner des groupes en VTT sur des chemins et sentiers balisés de dénivelés inférieurs à 30 % sur des distances inférieures à 30 km ou d'enseigner le BMX. Le BAPAAT constitue le premier des niveaux de qualification professionnelle de la filière des métiers de l'animation sportive et ou socioculturelle. C'est un diplôme d'état de niveau V (niveau BEP). Il permet de façon générale, l'encadrement, l'animation et l'accompagnement des activités socioculturelles et/ou sportives. Un candidat déjà titulaire du BAPAAT peut obtenir la certification d'une ou plusieurs options ou supports techniques complémentaires.

---

## Les titres et diplômes du tableau C

Un certain nombre de diplômes généraux d'activités physiques et sportives (APS) permettent par ailleurs l'encadrement d'activités vélo hors terrains accidentés sur route ou chemin ne présentant pas de dangers particuliers :

- Le BEESAPT (Brevet d'Etat d'Educateur sportif, option "animation des activités physiques pour tous").
- BAFA/BAFD (Brevet d'Aptitude aux Fonctions d'Animateurs et
- DEUG/STAPS (Diplôme d'Enseignement Universitaire Général en Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives).
- Brevet d'Etat de Moniteur et d'Instructeur de Plein Air.

Contrairement aux diplômes spécialisés vélo, ces cursus offrent une bonne formation d'animation et de pédagogie généraliste mais le volume de formation technique et de connaissance des milieux est jugée faible au regard des autres formations.

L'offre d'encadrement des BEESAC, CQC VTT et BAPAAT support VTT sont pour l'essentiel concentrés dans la moitié sud-est de la France et plus particulièrement dans les départements Alpains de Savoie, Haute-Savoie, Isère et Hautes-Alpes.





Le vélo tout terrain, au sens des textes règlementant son encadrement, est une activité de pleine nature qui se caractérise par l'usage de la bicyclette sur terrain naturel varié voire accidenté. L'utilisation du VTT comme moyen de déplacement sur route ou sur chemin ne présentant pas de risque particulier (largeur suffisante, chemins sans difficultés du type des chemins blancs) relève de la promenade et ne nécessite pas de réglementation particulière en matière d'encadrement et d'organisation.

- Route et chemins.
- Terrains non accidentés, + BAFA.
- Terrains très accidentés : diplômes BEES, CQC VTT, BAPAAT, Fédéraux FFCT VTT.


## Les formations fédérales

### Les formations fédérales de la FFCT

La FFCT met en place des séquences de formation d'éducateurs à 4 niveaux :

- **L'animateur club** : C'est un(e) licencié(e) motivé pour accueillir et initier des débutants au sein du club. Il est capable d'animer en sécurité un groupe en randonnée et d'organiser une cyclo-découverte. La formation se déroule sur 2 journées (16h). Elle est mise en place par les comités départementaux.
- **L'initiateur fédéral** : C'est un(e) licencié(e) de club capable d'apporter les connaissances nécessaires à la pratique du cyclotourisme ou du VTT de randonnée au sein d'un club. Il peut ouvrir et animer une structure d'accueil jeunes au sein du club. Durée de la formation: 48h, pour l'un ou l'autre domaine (route ou VTT) sur 6j non consécutifs, une semaine ou 3 week-ends.
- **Le moniteur fédéral** : C'est un éducateur qui se destine principalement à encadrer des jeunes dans le cadre des écoles de cyclotourisme (route, VTT de randonnée) ou des adultes dans le cadre des séjours, en France et à l'étranger. Les stages sont mis en place par la CNF (commission nationale de formation) en collaboration avec les ligues, Ils se déroulent en trois phases : Un tronc commun de 3 jours (24h) ; Un stage pratique à réaliser dans un délai de 3 à 6 mois après le tronc commun; Un stage spécifique d'une durée de 4 jours (32h) en présence d'un public pour la mise en





place de situations pédagogiques. A l'issue du tronc commun, le stagiaire moniteur peut choisir entre 3 domaines : route, VTT ou tourisme à vélo.

- **L'instructeur fédéral** : C'est un formateur qui se destine à encadrer des stages d'initiateurs et/ou de moniteurs. Il assure également les fonctions de conseiller pédagogique auprès des écoles de cyclotourisme et des structures fédérales. La formation a lieu tous les 2 ans et comprend deux phases distinctes : un stage théorique et pédagogique d'une durée de 60h ; l'encadrement d'un stage national en binôme avec un instructeur confirmé. Stage à réaliser dans un délai de 12 mois après la 1ère phase.

La FFCT a délivré 1 215 brevets d'initiateur 1er niveau, 651 moniteurs de 2ème degré et 69 instructeurs fédéral de 3ème degré.

### Les formations au sein de la FFC

La FFC dispose d'une équipe de 6 personnes affectées à l'organisation et le suivi des formations sous la direction du Directeur Technique National. L'institut de formation de la FFC pilote les formations d'Etat BESAAC destinés aux éducateurs professionnels.

La FFC met également en place des formations fédérales pour les bénévoles à 3 niveaux :

- Les deux premiers niveaux (BF1 puis BF2) répondent aux éducateurs de club désirant assurer la formation de coureurs, sur les plans technico-tactiques, tout en respectant l'entraînement physique lié à l'âge du pratiquant. Une première approche liée à l'accueil et à la découverte transversale des activités vélo (BF1) puis une formation centrée sur la pédagogie et l'apprentissage technico-tactique d'une discipline (BF2 vélo traditionnel, VTT, cyclisme en salle, BMX, polo vélo) constitue un cursus complet nécessaire particulièrement aux bénévoles impliqués dans les écoles de vélo et les clubs de la FFC.
- Le troisième niveau (BF3) est réservé aux entraîneurs soucieux de l'optimisation de la performance des coureurs de toutes les catégories, dans la spécialité choisie (route, VTT, piste, cyclo-cross, BMX).





Chaque niveau comporte 3 parties : un stage initial, un stage en situation et un examen. Un livret de formation permet de suivre le cursus de formation de chaque cadre technique fédéral.

A chaque niveau, après un stage initial de 45 heures minimum la formation se poursuit avec une mise en pratique des connaissances acquises au sein des structures fédérales.

La FFC a délivré 3 921 brevets d'initiateur 1er niveau, 1 334 de 2ème niveau et 794 de 3ème niveau.

### **Brevet fédéral d'initiateur de vélo de montagne CAF**

La Commission Nationale de Vélo de Montagne de la Fédération des CAF délivre un brevet reconnaissant l'aptitude à encadrer des sorties de vélo de montagne sur tous types de terrains, d'un week-end ou de plusieurs jours, ainsi que des sorties d'initiation. Les participants doivent attester d'un niveau minimum qui sera vérifié au début du stage. Ce test porte sur les connaissances élémentaires en topographie et sur la conduite en vélo tout terrain. Le contenu de la formation qui se déroule sur 7 jours se décompose en 5 points : le milieu du vélo de montagne; le matériel; le choix de l'itinéraire; la pratique; la sécurité.

### **Synthèse et perspectives sur les métiers de l'encadrement et de l'animation vélo :**

Les métiers de l'encadrement et de l'animation vélo concernent 1 300 moniteurs diplômés. Ils génèrent 575 emplois équivalent temps plein et un chiffre d'affaires d'environ 11.8 M€.

Ils sont pour l'essentiel axés sur l'encadrement sportif du VTT, du BMX et de la pratique de compétition sur route ou piste. La totalité des professionnels est très attachée à ce métier mais une bonne partie trouve que le nombre d'heures d'activité est insuffisant pour en vivre.

Les formations sont éclatées entre de nombreux diplômes et filières que les professionnels souhaiteraient simplifier et organiser en 3 filières spécialisée autour du VTT, du BMX et du cyclisme traditionnel (route, piste et cyclo-cross). Après plusieurs années d'interrogation sur la nécessité d'une approche très



polyvalente, l'enquête métier conclue plutôt à l'intérêt d'une spécialisation. La dimension gestion, fiscalité, organisation du métier de l'activité est jugée insuffisante dans ces formations.

L'animation sur le vélo urbain (PDE, milieu scolaire...) est en revanche absente de la réflexion et la plupart des moniteurs ont une faible culture du milieu urbain contrairement aux intervenants de la Fubicy. La sécurité, l'apprentissage en milieu scolaire, le tourisme et le volet mécanique sont classés assez loin dans les souhaits de développement de la profession alors même que ces volets seront absolument prioritaires pour atteindre les objectifs de 300 km par an et par habitant.

### 3.10.3 Les formations techniques

Parallèlement aux formations d'encadrement, des formations techniques permettent d'accéder à des postes dans la vente, la maintenance et la réparation, la location et dans l'industrie du cycle.

Le recrutement d'un personnel très qualifié est devenu un enjeu majeur pour les détaillants sous enseigne comme pour les indépendants. La grande distribution alimentaire ou multisports assure une part importante des ventes mais une part nettement plus faible de la maintenance. Les niveaux de qualification nécessaires sont de ce fait plutôt faibles dans la grande distribution et des formations courtes permettent d'assurer un niveau suffisant. Les détaillants spécialisés font part de leur grande difficulté à attirer, motiver et fidéliser des jeunes de bon niveau capables d'intervenir sur une variété de vélo devenue très importante. Le niveau de salaire nettement plus faible que dans l'industrie automobile rend la profession moins attractive mais les formations actuelles ne permettent pas non plus une formation complète spécialisée dans le vélo.





Les diplômes concernant plus spécifiquement le cycle sont :

- La Certification de Qualification Professionnelle « Mécanicien Réparateur de Cycle et Motorcycle ».
- Le CAP « Maintenance des véhicules et matériels, option D, cycles et motocycles ».
- Le BEP « Maintenance des véhicules et matériels, option D, cycles et motocycles » fait très peu mention du vélo et reste axé sur les cycles motorisés.
- Le BAC Pro « Maintenance des véhicules et matériels, option cycles et motorcycle » ne fait pas mention du vélo.

Les référentiels de qualification de l'Education Nationale détaillent les tâches à maîtriser dans le domaine du cycle notamment :

- Réceptionner et prendre en charge des cycles pour une intervention de service après-vente.
- Effectuer l'entretien et les réglages courants des cycles.
- Remettre en état les différents types de cycles.
- Monter et régler des cycles, neufs ou d'occasion, destinés à la vente.
- Poser et adapter des accessoires complémentaires sur cycles.
- Réaliser des assemblages mécano soudés pour confectionner des outils spécifiques et des pièces d'adaptation de cycles.
- Conseiller le client et développer des arguments techniques pour la vente de cycles et d'accessoires.


En pratique, les CFA axent l'essentiel de leur formation sur les deux roues motorisés et très peu sur le vélo qui disparaît largement de l'enseignement.

Le **Centre National Professionnel pour la Commercialisation des articles de sport et loisir** (CNPC)<sup>54</sup> organise des formations de vendeur et technicien dans le domaine du sport avec une option « Technicien-vendeur Produits Sports option Maintenance cycle » sanctionnée par une Certification de Qualification Professionnelle.

---

<sup>54</sup> Le groupe CNPC publie un bilan annuel d'activités ([www.cnpc.fr](http://www.cnpc.fr)) dont sont issues ces informations.





Ces formations sont proposées en continu sur 6 mois (80 % des apprentis), en alternance sur deux ans (15 %) ou en validation des acquis de l'expérience (5 %). Ces formations comprennent de 224 à 350h de formation. 40 personnes ont été formées dans ce domaine en 2007. Les diplômés bénéficient d'un taux de placement élevé (plus de 90 %) dans la Grande distribution multisports et la distribution spécialisée. La formation concerne des stagiaires

S'ajoutent à cela des formations courte durée, y compris sous forme itinérante pour des grandes entreprises du secteur. Le vélo représente un quart de l'ensemble des stagiaires (230 stagiaires en 2007) et 36 % des heures de formation. Le CNPC est reconnu par les entreprises du secteur qui sont partenaires de la formation. Pour une partie des professionnels du secteur, notamment dans la distribution et maintenance spécialisée, cette formation assure un bon niveau de qualification en vente et maintenance courante mais ne s'avère pas suffisante pour un travail continu en atelier.

Une formation de niveau CAP Maintenance Cycles axée spécifiquement sur la maintenance s'avèrerait complémentaire mais le temps dévolu au vélo par rapport aux motocycles est largement insuffisant dans la plupart des CFA. Elle serait indispensable en cas de croissance forte de la distribution spécialisée.



### **Synthèse et perspectives sur les métiers de la maintenance cycles :**

Les formations techniques de type BEP et CAP prennent trop peu en compte la spécificité vélo dans les heures de formation au regard des besoins de détaillants spécialisés. La formation mise en place par le CNPC permet de former une quarantaine de personnes par an au métier de la vente et la maintenance cycle. Les marges relativement faibles du secteur de la distribution spécialisée tendent à limiter le potentiel de salaire et l'intérêt des jeunes pour les métiers du vélo par rapport à la mécanique deux roues et quatre roues motorisés. Une remontée en gamme des vélos attendue notamment dans le vélo mobilité et le vélo tourisme permettrait sans doute de redonner de l'attrait à la profession.

En tout état de cause, la création d'une filière CAP spécialisée dans la maintenance cycle est une forte demande des acteurs du domaine.

## 4 Les externalités

### 4.1 L'impact santé de la pratique du vélo



Comme dans la plupart des pays européens, l'activité physique moyenne des Français a nettement diminué ces vingt dernières années. Plus de la moitié des hommes et deux tiers des femmes ont un niveau d'activité physique considéré comme bas qui peut augmenter substantiellement les risques de contracter une vingtaine de pathologies chroniques. Le changement de mode de vie a été particulièrement important parmi les enfants. Les chercheurs reconnaissent aujourd'hui qu'il est possible d'inverser cette tendance au travers notamment des déplacements quotidiens.

#### 4.1.1 Les principales sources scientifiques sur le lien santé / activité physique

Les externalités d'une pratique régulière du vélo sur la santé sont à présent très documentées. Les premières études sur la question datent des années 50. Une très importante étude a été coordonnée par l'Organisation Mondiale de la Santé sur ce thème et a abouti à la réalisation d'un outil de modélisation des bénéfices de santé publique des aménagements cyclables. Elle s'intègre dans le programme THE PEP « Transport, Health and Environment Pan-European Programme » et fait suite à deux programmes menés en 2005 sur l'approche coûts-bénéfices des politiques cyclables en Suède et en Suisse.

Cette vaste étude réalisée de 2005 à 2008 a mobilisé les Ministères de l'Environnement d'Autriche, le Ministère des Transports de Grande-Bretagne, le Ministère des Affaires Sociales, de la Jeunesse et des Sports des Pays-Bas, les Ministères des Transports de Finlande et de Suède.

Une revue bibliographique considérable a été réalisée par le National Institute for Health and Clinical Excellence (Nice) du Royaume-Uni sur les coûts/bénéfices de



la marche et du vélo dans le monde<sup>55</sup>. Un remarquable document de synthèse grand public très pédagogique a par ailleurs été réalisé<sup>56</sup>. La coordination générale de l'étude a été réalisée par l'Organisation Mondiale de la Santé. Un travail critique d'homogénéisation des indicateurs de santé, des risques relatifs et des méthodologies employées a été engagé pour aboutir à l'identification d'indicateurs simplifiés. 4 267 études ont été passées en revue. L'ensemble des études économiques montre des effets très bénéfiques avec des ratios coûts/bénéfices moyens de 1 pour 5. Sur l'ensemble des études réalisées, les méthodes employées, les affections prises en compte, les méthodes d'échantillonnage ont été très différentes. Alors que les effets de l'activité physique sont clairement identifiés sur un grand nombre de pathologies, la principale difficulté méthodologique d'évaluation économique tient à la difficulté d'établir le lien dose-effet entre le niveau d'activité et la réduction du risque.

### Morbidité ou mortalité

L'activité physique a un effet positif très documenté sur de très nombreux aspects de la morbidité, notamment les maladies cardio-vasculaires, certains types de cancers, la réduction de plusieurs formes de diabète, les affections musculo-squelettiques, certains aspects de santé mentale (anxiété, dépression), la réduction de l'incidence des chutes parmi les personnes âgées et l'amélioration générale du bien être et de la qualité de vie. Du point de vue de la santé publique, ces nombreux bénéfices se matérialisent rapidement par une amélioration du bien être, une réduction des dépenses de santé que par la réduction de la mortalité. Néanmoins, une approche par la morbidité conduit à des résultats beaucoup plus incertains. L'étude s'est donc plutôt orientée sur une approche plus réductrice en prenant en compte non pas la morbidité mais la mortalité.



<sup>55</sup> L'ensemble des ressources documentaires relatives à cette étude est publiée sur le site anglais de Sustrans, « the Evidence ».

<sup>56</sup> Cycling and health, What's the evidence ? Nick Cavill and Dr Adrian Davis, Cycling England.



**A retenir :**

L'Organisation Mondiale de la Santé a engagé de 2005 à 2008 une vaste étude de modélisation des effets santé du vélo s'appuyant sur une revue bibliographique considérable de 4 267 articles scientifiques et utilisant les études les plus solides sur la question.



#### 4.1.2 Les pathologies les plus directement associées à l'inactivité physique

Si les effets de l'activité physique sont importants sur de très nombreuses pathologies, les effets dose/réponse sont objectivés sur plusieurs pathologies principales :

##### Effets cardiovasculaires

La principale forme de maladie cardio-vasculaire sont les maladies coronariennes qui représentent plus de la moitié des cas. Les maladies cardio-vasculaires forment la principale cause de décès en Europe avec plus de 4.35 M de cas chaque année<sup>57</sup> représentant 55 % de la mortalité masculine et 43 % de la mortalité féminine. Elles sont également la première cause de mort prématurée et d'années de vie perdue. Une étude du National Heart Forum<sup>58</sup> en Grande-Bretagne a démontré que 37 % des maladies coronariennes étaient liées à la sous activité, devant le cholestérol et loin devant le tabac.


Des preuves très solides existent sur la relation entre activité physique et réduction du risque de mortalité et de morbidité liés à des maladies cardio-vasculaires (Bull et al. 2004 ; Kesaniemi et al, 2001 ; IOM, 2007). Le manque d'activité est le facteur de risque le plus important des maladies coronariennes.

---

<sup>57</sup> British Heart Foundation (2005). European Cardiovascular Disease Statistics 2005 Edition. BHF London.

<sup>58</sup> National Heart Forum (2002). Coronary heart disease: Estimating the impact of changes in risk factors. The Stationery Office, London





L'activité physique contribue par ailleurs à diminuer le sur-risque lié au tabac, à des hauts niveaux de cholestérol et à une tension élevée.

La forme de la courbe dose-réponse fait encore l'objet de discussions scientifiques, une courbe linéaire étant considérée comme une approche minimaliste sous-estimant les effets réels. Une pratique régulière de trois heures de vélo par semaine dans le cadre de déplacements domicile-travail (soit un déplacement domicile-travail de 4.5 km réalisé 5 fois par semaine à une vitesse de 15 km/h) réduit globalement le risque cardio-vasculaire de 50 %. Francis Papon passe en revue dans son étude sur les externalités de la marche et du vélo<sup>59</sup> les différentes études internationales sur la question et retient un avantage privé de 0.57 € par km parcouru pour le seul effet cardio-vasculaire sur la base d'une valeur du mort recommandé à l'époque dans le rapport Boiteux<sup>60</sup> de 1 M€, chiffre qui a depuis été revalorisé et partagé à l'échelle européenne sur une valeur de 1.5 M€.

### Accident vasculaire cérébral

Les preuves d'une association entre activité physique et attaques cérébrales sont plus difficiles à établir dans la mesure où les études confondent les risques ischémiques (obstruction des vaisseaux) et les risques hémorragiques (rupture des vaisseaux) dans un contexte de réduction du nombre de cas qui empêchent des conclusions formelles. Les données concernant les attaques sont moins nombreuses que pour les affections coronariennes. Elles concluent néanmoins à une réduction des risques liée à l'activité physique (Lee et al., 2003) démontrant que les personnes ayant une activité physique importante diminuent le risque de 27 % par rapport aux personnes ayant une activité physique modérée. Des résultats similaires sont obtenus entre des personnes ayant une activité physique modérée et celles n'ayant pas d'activité physique (Department of Health, 2004<sup>61</sup>).

---

<sup>59</sup> La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ? Deuxième partie : la santé et la sécurité, INRETS.

<sup>60</sup> Boiteux M. (2001) Commissariat Général du Plan. Transports : choix des investissements et coûts des nuisances. rapporteur Baumstark L.

<sup>61</sup> Department of Health (2004). At least five a week. Evidence on the impact of physical activity and its relationship to health. A report from the Chief Medical Officer. London, Department of Health.





## Cancers

L'activité physique est associée à une réduction de l'ensemble des cancers (Bull et al. 2004<sup>62</sup>). Le lien le plus fort est observé sur les cancers du colon avec une courbe dose-réponse très nette. La majorité des études sur les bénéfices de l'activité physique montrent une réduction des cancers du sein parmi les femmes actives, les femmes pratiquant le plus le vélo ayant une réduction du risque de cancer du sein de 34 % (Thune et Furberg, 2001<sup>63</sup>). Les preuves concernant le cancer colorectal et de la prostate sont moins nettes.

## Diabète de type II et obésité

Les résultats sont en revanche très solides sur les effets de prévention des diabètes de type II par l'activité physique. L'activité physique est également une composante importante dans le traitement des diabètes de type II.


La pratique du vélo a par ailleurs un effet direct et rapide sur l'obésité qui concerne une part croissante des européens. L'Institut National de la santé et de la recherche médicale a rendu publique une enquête nationale montrant que la proportion de personnes en surpoids ou obèses a progressé de 36.7 % à 41.6 % de 1997 à 2003. 19 % des enfants sont touchés. Après 65 ans, la prévalence de l'obésité est de 15 %. 5.3 M d'adultes sont obèses et 14.4 M en surpoids. Alors que la France avait un taux d'obésité bas en Europe, la progression est très importante dans les dix dernières années. A ce rythme, 1 Français sur 5 serait obèse à horizon 2020. Les artisans, commerçants, agriculteurs et ouvriers sont les catégories les plus touchées. Plusieurs études européennes montrent que le niveau de calories ingérées est resté relativement stable dans le temps alors même que le taux d'obésité a fortement augmenté, suggérant clairement un niveau de dépense physique en forte baisse. L'obésité est liée à un mode de vie chronique dont le traitement demande un suivi à long terme. La prévention s'avère donc la solution privilégiée pour limiter son augmentation. L'accent est

---

<sup>62</sup> Bull FC et al. (2004). Physical activity. In: Ezzati M, ed. *Comparative quantification of health risks: global and regional burden of disease attributable to selected major risk factors*. Geneva, World Health Organization: 729-881 (<http://www.who.int/bookorders/anglais/detart1.jsp?sesslan=1&codlan=1&codcol=15&odcch=554>, accessed 20 October 2007).

<sup>63</sup> Thune I, Furberg AS (2001). Physical activity and cancer risk: dose-response and cancer, all sites and site-specific. *Medicine and Science in Sports and Exercise* 33: S530-S550.





mis en termes de prévention sur l'alimentation mais pour une partie importante de la population, le niveau d'activité physique à atteindre ne peut être réalisé que par l'intégration de l'activité physique dans la vie de tous les jours comme le vélo ou la marche. Le déclin des mobilités actives (marche et vélo) a été important jusqu'au début des années 2000, notamment parmi les plus jeunes, au profit d'une croissance très forte de l'accompagnement en voiture.

Le National Audit Office en Grande-Bretagne a estimé en 1998, alors que les taux d'obésité étaient encore nettement plus bas qu'aujourd'hui, que 18 M de journées maladies ont été perdues et 30 000 morts prématurés du fait de l'obésité. Le coût pour la collectivité en journées de travail perdues, baisse de productivité et traitements liés à la sous-activité est estimé à £10 Md par an, soit 250 € par an et par habitant ou près de 1 000 € ramené par personne réellement sous active.

Aux Etats-Unis, le coût direct de l'inactivité sur l'économie a été estimé entre 24.3 et 37.2 Md\$. Les seuls coûts directs de santé (traitements et hospitalisation, sans prendre en compte les pertes de journées de travail et de productivité) sont estimés à 330 \$ par personne et par an<sup>64</sup>.



### Les autres effets santé

Les effets d'un manque d'activité physique sur la santé mentale sont également démontrés, de même que sur les maladies musculo-squelettiques mais la forme de la courbe dose-réponse est encore insuffisamment documentée et ne permet pas d'établir des liens statistiques indiscutables.

Une activité physique régulière contribue à maintenir des os, articulations et une musculature en bon état. Les impacts sont particulièrement positifs sur l'ostéoporose, l'ostéoarthrite et le mal de dos. L'activité maintient une bonne densité minérale dans les os. Le maintien de cette densité est particulièrement important à maintenir chez les jeunes pour éviter des fractures futures mais aussi limiter les risques liés aux chutes parmi les personnes âgées. La marche et

---

<sup>64</sup> Colditz, G (1999). Economic costs of obesity and inactivity. *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 31(suppl 11): S663-S667.





le vélo contribue à développer une musculature dorsale permettant un bon maintien lombaire.

L'activité physique est associée à un sentiment subjectif de bien-être. Ces effets sont perceptibles parmi toutes les classes d'âge, indépendamment du statut social ou du niveau de santé. L'activité physique améliore la confiance en soi. Ces effets sont d'autant plus importants sur des personnes souffrant initialement de dépressions modérées. Il est également noté de moindres symptômes d'anxiété, un sommeil plus stable.

Une proportion importante de la population peut être considérée comme « sous-active ». Le niveau d'activité tend à baisser considérablement après 55 ans surtout parmi les femmes. Il est dramatiquement bas parmi les hommes et les femmes de plus de 65 ans.

Thomas Kragg, consultant pour le Ministère des Transports du Danemark a compilé les différentes données relatives aux principales pathologies pour lesquelles le bénéfice d'une activité physique modérée (>3h/semaine) dans le tableau suivant :

	Danemark 2003	Norvège 2001	OMS 2003	Suisse 2001
Hypertensions		30		32
Maladies 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

*<sup>65</sup>Pourcentage de réduction du risque de différentes pathologies avec une activité physique modérée (>3h par semaine ou >30mn/jour)*

<sup>65</sup> Cycling will improve environment and health, Chirstian Ege and Thomas Krag.



Une étude Suisse<sup>66</sup> plus récente sur les coûts de la sous-activité a montré que 37 % des Suisses ont une activité insuffisante. Cette sous activité a été traduite en nombre de pathologies développées et chiffrée par pathologie et par niveau de gravité. Le coût global est évalué à 1.7 Md CHF soit 1 Md€ pour une population de 7.5 M de personnes, comprenant le coût de traitement évalué à 7 000 €/traitement pour les cas les plus sévères et 762 € de coût traitement par personne pour les cas les moins lourds. Le bénéfice santé de l'activité physique pour les 37 % de la population ayant une pratique physique insuffisante est évalué à 380 €/an d'économie de traitement et 200 € d'économies indirectes. Ce chiffre ne porte que sur les pathologies pour lesquelles les effets et le rapport dose/effets sont suffisamment documentés.

Sur l'ensemble des causes de mortalité :

Les résultats issus des impacts des principaux effets les plus documentés, comme l'étude Suisse, conduisent néanmoins à réduire fortement les effets réels. C'est pourquoi l'étude de l'Organisation Mondiale de la Santé recommande la prise en compte de l'ensemble des causes de mortalité. Les données sont par ailleurs plus facilement exploitables par pays et par cibles et moins facilement influençables par des facteurs secondaires.

**A retenir :**

Les bénéfices santé d'une activité physique régulière et particulièrement du vélo sont avérées sur un très grand nombre de pathologies. Les effets les mieux documentés portent sur les maladies cardio-vasculaires, les accidents vasculaires cérébraux, certains types de cancers, les diabètes de type II, les affections liées à l'obésité. Les effets sont également avérés sur le développement musculo-squelettique et sur la santé mentale.



<sup>66</sup> [http://www.hepa.ch/gf/gf\\_baspo/publications/Stn\\_economy.pdf](http://www.hepa.ch/gf/gf_baspo/publications/Stn_economy.pdf)





### 4.1.3 Les effets particuliers du vélo

Sur un vélo, 70 % du poids du corps est réparti sur la selle, le guidon et les pédales. De ce fait, la pratique du vélo est particulièrement indiquée pour des personnes en surpoids pour lesquels l'activité physique comme la marche peut être difficile pour les articulations, notamment les genoux et le dos. En comparaison, lors d'un jogging, 2 à 3 fois le poids total du corps est appliqué aux articulations d'une seule jambe, ce qui peut représenter un sur-risque pour des personnes en surpoids.

L'énergie utilisée pour un déplacement à vélo représente environ 60 % de la VO<sup>2</sup>Max (capacité maximum de synthèse de l'oxygène, représentant le seuil aérobie). Il s'agit d'un niveau d'activité idéal pour être significatif pour la santé.

Une pratique modérée du vélo permet de dépenser une moyenne de 5 calories par minute permettant une dépense énergétique très importante au cours d'un déplacement.




### 4.1.4 Nature de la relation entre vélo et santé : quel ratio dose / réponse ?

La réduction du risque peut être obtenue par un volume relativement modeste d'activité physique. Un consensus s'est établi au sein de l'OMS pour retenir une valeur de 30 mn par jour de semaine ou 3h par semaine. Ce chiffre peut être atteint par deux déplacements actifs de 15 mn. Le vélo dans les déplacements de tous les jours est une activité idéale pour permettre au plus grand nombre de personnes de couvrir ces besoins dans la mesure où 50 % des déplacements urbains font moins de 3 km, la marche à pied couvrant un nombre de personnes potentielles nettement plus limité.

Le ratio de dépendance des deux facteurs dose/réponse permettant d'évaluer les effets économiques sont difficiles à établir.

La plupart des études prennent en compte des temps d'activité physique ou des niveaux de dépense énergétique incluant des activités ne concernant pas nécessairement que la pratique du vélo. De fait l'activité vélo est rarement la seule activité physique pratiquée. Les preuves de lien entre santé et activité





physique sont pourtant plus largement répandues dans les études concernant la pratique du vélo que d'autres activités, notamment la marche. Ces études sont plus nombreuses du fait d'une mesure plus facile des comportements pour le vélo que pour la marche soumise à des erreurs plus importantes (nombreux déplacements courts à très courts, à l'intérieur même de la maison ou de l'entreprise...). Les effets santé d'une pratique du vélo sur les enfants sont moins documentés c'est pourquoi seuls les adultes ont été pris en compte dans l'analyse.

Les résultats les plus solides concernant le lien entre mortalité toutes causes confondues et activité physique sont mis en évidence dans l'étude du Copenhagen Center for Prospective Population qui montre une réduction substantielle dans le risque mortel à partir de 3 heures de pratique par semaine sur des allers et retours domicile-travail par rapport à une population de non pratiquants. Les résultats de l'étude sont nettement confirmés par une étude récente réalisée en Chine (Matthews et al., 2007<sup>67</sup>) sur un échantillon de femmes. Les résultats issus de l'étude du Copenhagen Centre for Prospective Population Studies portent sur un groupe de 30 000 hommes et femmes âgés de 20 à 93 ans sélectionnés sur une population de 90 000 habitants résidents dans le centre de Copenhague et suivis sur une période de 14 ans, étude considérée comme la plus robuste. Sur l'ensemble de l'échantillon 15 000 pratiquaient régulièrement le vélo et près de 7 000 allaient régulièrement au travail à vélo pour une durée moyenne de 3 heures par semaine. La pression artérielle, le cholestérol, l'indice de masse corporelle, les conditions de santé ont été suivis régulièrement, de même que les conditions de vie.

Une fois corrigé des autres facteurs de risque et de la pratique d'une activité physique de loisirs, l'étude a clairement montré un risque de mortalité 39 % supérieur parmi les non cyclistes.

Trois approches d'évaluation économique ont ensuite été passées en revue :

- La méthode d'évaluation de la vie humaine est celle prise en compte dans les études économiques des transports en Europe conduisant à une valeur

---

<sup>67</sup> Matthews CE et al. (2007). Influence of exercise, walking, cycling, and overall non exercise physical activity on mortality in Chinese women. *American Journal of Epidemiology*, 165(12):1343-50. Epub 2007 May 2.



moyenne de 1.5 M€. C'est cette méthode qui a finalement été retenue dans l'étude.

- Une approche de coût par affection a également été prise en compte en intégrant les dépenses de santé publique et les baisses de revenu pour chacune des affections. Elle a été mise en œuvre dans plusieurs pays d'Europe, notamment en Suisse (voir plus haut) sur un nombre de pathologies limitées.
- Le coût d'une année de vie perdue permet une meilleure évaluation des effets santé

L'effet temps d'activité nécessaire à l'amélioration de la santé est un élément important à prendre en compte. A partir des principales études sur la question, une période de 5 ans a été retenue pour que l'effet santé joue son plein effet et que les résultats puissent être prouvés.

### Effets santé par groupes d'âge

Malgré une étude récente montrant les effets bénéfiques de l'activité physique pour les enfants (Andersen et al. 2006<sup>68</sup>), le nombre d'études a été considéré comme insuffisant pour calculer des impacts monétaires. Les preuves des bénéfices santé de la pratique du vélo sont pourtant nombreux sur le développement squelettique, la pression artérielle, la prévention de l'obésité... Les liens entre activité physique dans l'enfance et mortalité future sont difficiles à établir, ce qui conduirait à prendre trop d'hypothèses.

Les effets santé de l'activité physique sont particulièrement importants parmi les personnes âgées, notamment les maladies cardio-vasculaires, le diabète, l'ostéoporose, les fonctions cognitives, la prévention des chutes, la qualité du sommeil, la sarcopoenia mais les valeurs relatives de risque ne sont pas encore disponibles. Le maintien d'une activité physique minimale est d'autant plus important que ce taux est très bas parmi les plus de 65 ans.

Le groupe de recherche de l'OMS a néanmoins préféré concentrer le modèle sur la tranche des adultes de 20 à 60 ans, le ratio dose/réponse issus des recherches

---

<sup>68</sup> Andersen LB et al. (2006). Physical activity and clustered cardiovascular risk in children: a cross-sectional study (The European Youth Heart Study). The Lancet 368(9532):299-304.



concernant les plus âgés et les plus jeunes étant plus difficilement établi. Les variables d'âge, de sexe, de temps d'activités physique de loisirs et l'usage de la cigarette sont également pris en compte. Le résultat ne prend en compte que l'impact sur la mortalité et non sur la morbidité.

La variable de risque toutes causes de mortalité confondues prise en compte dans le modèle est de 0.72 qui peut se traduire sous la forme suivante : Un adulte de 20 à 60 ans pratiquant le vélo 3 heures par semaine pour les déplacements domicile-travail a un risque de mortalité de 0.72 par rapport à une personne ne pratiquant pas le vélo à activités physiques autres égales. Ce modèle corrige les variations possibles liées à l'index de masse corporelle, le niveau de lipide sanguin et la pression artérielle. Pour les femmes de 40 à 70 ans, l'effet d'une pratique du vélo quotidienne est encore plus importante avec un ratio de 0.66 en neutralisant les effets du niveau d'éducation, du statut marital, de la consommation de cigarette et d'alcool, du nombre de grossesses, des autres types d'activité physique et de l'occurrence de plusieurs maladies chroniques.

Population étudiée	Niveau d'activité du groupe le plus actif	Risque relatif toutes causes de mortalité	Sources
Cyclistes âgés de 20 à 60 ans	3h par semaine de déplacements domicile-travail	0.72	Andersen et al., 2000
Femmes cyclistes âgées de 40 à 70 ans	3.5h par semaine de déplacements domicile-travail	0.66	Matthews et al., 2007





#### **A retenir :**

Le lien dose/réponse n'est pas toujours facile à établir même s'il est avéré pour les 5 pathologies les plus corrélées à la sous-activité. Les données retenues dans la modélisation de l'OMS prennent en compte l'ensemble des facteurs de mortalité et s'appuient sur une large étude portant sur le suivi de 30 000 personnes de plus de 20 ans, cyclistes et non-cyclistes à Copenhague. A partir d'une valeur minimale de 3h d'activité par semaine, partagée par la plupart des scientifiques, le ratio relatif de risque des cyclistes réguliers s'établit à 0.72.



#### **4.1.5 La modélisation de l'impact économique de la pratique du vélo**

L'outil de modélisation de l'impact économique santé des aménagements cyclables issu de ce travail permet de monétariser l'effet santé dans différents cas de figure :

- Evaluer l'impact santé d'un aménagement cyclable à partir des distances parcourues par des cyclistes adultes.
- Mesurer les effets économiques annuels pour un individu en intégrant les distances parcourues, la vitesse moyenne et le nombre de jours de pratique par an.
- Calculer les effets santé d'une politique cyclable à l'échelle d'une agglomération ou d'un pays. Il nous permet notamment d'évaluer l'impact des 4.4 Md de km parcourus annuellement par les 42 % de Français pratiquant le vélo et d'évaluer les effets santé futurs d'une politique nationale visant à rejoindre la pratique du peloton de l'Europe.

Sur la base de 10 % de la population de plus de 10 ans réalisant 2 déplacements par jour de 4 km soit 11 M de déplacements sur une centaine de jours dans l'année, soit un peu plus d'un jour sur 4, la distance moyenne parcourue en France représente 4.4 Md de km, ce qui représente la distance réellement parcourue calculée dans l'enquête nationale transport de 1993-1994. En réalité,



la dispersion est très forte, les 0.5 M de cyclistes les plus sportifs parcourant des distances importantes de plusieurs milliers de km par an et une grande partie des 42 % de cyclistes ayant une pratique très occasionnelle de quelques centaines de km par an.

En utilisant le modèle de l'OMS sur chacune des catégories à partir d'une recombinaison des distances parcourues on obtient une répartition de l'économie santé de la pratique du vélo. La fonction linéaire dose/réponse présente sans doute des limites dans la mesure où les bénéfices par km parcouru tendent à se réduire au-delà d'un certain nombre de km parcourus par an. En revanche, les bénéfices d'une pratique régulière après les utilitaires est probablement plus élevée.

Le bénéfice total moyen annuel se monte à 4.6 Md €, soit 1.21 € par km parcouru et 4.84 € par déplacement urbain de 4 km. Ce montant représente près de 4 fois le marché des ventes de vélo et 10 fois les investissements annuels réalisés par les collectivités locales.

	% pop.	Pop. en M	Distance moyenne par jour de pratique.	Nb jours de dépl. Par an	Km par an	M km par an	Economie en € par an	par personne
Sportifs	1 %	0.5	60	50	3 000	1 500	1 815	3 630
Utilitaires	8 %	4.2	4	100	400	1 680	2 033	484
Occasionnels	33 %	17.3	17	5	85	1 474	1 779	103
		22.0			211	4 654	5 627	255

Une modélisation de l'impact santé d'une politique cyclable permettant d'atteindre les valeurs obtenues dans nombre de pays d'Europe de 12 % de la population pratiquant régulièrement le vélo utilitaire sur une distance de 4 km aller 150 jours dans l'année aboutirait à un montant de 9 Md€ par an soit 7 Md€ de plus que la pratique actuelle. En ajoutant une pratique sportive inchangée et une pratique occasionnelle plus répandue et plus fréquente, les économies annuelles se monteraient à 15 Md€ pour 12.7 M de km parcourus. A noter que le

bénéfice santé annuel d'un cycliste utilitaire pratiquant régulièrement et parcourant près de 1 200 km par an est de 1 450 €.


	% pop.	Pop. en M	Distance moyenne par dépl.	Nb jours de dépl. Par an	Km par an	M km par an	Economie en € par an	par personne
Sportifs	1 %	0.5	60	50	3 000	1 500	1 815	3 630
Utilitaires	12 %	6.2	8	150	1 200	7 488	9 060	1 452
Occasionnels	45 %	23.6	20	8	160	3 780	4 569	193
		30.4			420	12 768	15 444	509

Les résultats représentent le bénéfice moyen annuel atteint au bout d'une période de 5 ans quand l'effet santé optimum a été atteint. Le modèle est basé sur une courbe dose-réponse linéaire qui sous estime très certainement les effets bénéfiques du bas de la courbe sur les personnes ayant initialement une pratique de très faible intensité. De fait les effets bénéfiques pour des personnes ayant une très faible activité sont rapidement importants alors que la progression des effets ralentie assez nettement pour les personnes ayant déjà une activité importante. Autrement dit, à distance parcourue équivalente, une augmentation importante de pratique occasionnelle parmi des faiblement actifs, notamment parmi les personnes âgées, aura des effets supérieurs à une augmentation de la fréquence de pratique parmi une population déjà pratiquante.

Le tableau indique également plusieurs éléments majeurs de stratégie : augmenter même faiblement la fréquence de pratique occasionnelle de 5 à 8 fois par an et de 15 à 20km par sortie, notamment parmi les personnes les plus à risque comme les femmes de plus de 65 ans peut avoir un impact rapidement important. Les voies vertes dont les effets se font justement sentir sur ces populations sont des réponses tout à fait appropriées.

La pratique utilitaire, même sur des distances faibles de 2 à 3 km a un impact très important du fait de la régularité de sa pratique. Un cycliste utilitaire quotidien dépasse vite le millier de kilomètres par an.





L'intérêt de l'approche de modélisation de l'OMS est de requérir des variables simples, de porter sur des données de risques toutes causes de mortalité confondues, d'utiliser des chiffres de risque prenant déjà en compte des ratios d'activité physique de loisirs (la pratique du vélo se surajoute à une moyenne d'activité déjà pratiquée), de prendre en compte les distances parcourues et les temps d'activité, d'utiliser une variable de coût de la vie humaine largement répandue dans les modèles routiers, de permettre d'ajuster un certain nombre de variable (fréquence de pratique, distances de parcours...) et de proposer des intervalles de confiance dans les valeurs publiées.

Les limites de cette approche tiennent au caractère linéaire de la courbe dose-réponse qui sous estime les bénéfices sur les populations partant d'une faible activité physique, à la non distinction hommes/femmes, au fait de ne pas prendre en compte les enfants et les personnes âgées, de ne considérer que l'impact sur la mortalité et non la morbidité et de prendre une vitesse moyenne de déplacement. Une limite importante tient également à l'utilisation de ratios portant sur une population particulière (Danemark) indépendamment de critères d'habitudes alimentaires, de styles de vie et d'autres critères possibles de variation. Les dernières études réalisées en Chine (Matthews et al., 2007) conduisent néanmoins à des résultats très similaires.

Le modèle proposé a néanmoins l'intérêt de pouvoir être facilement utilisable, de s'appuyer sur des études scientifiques extrêmement solides en ne proposant que des résultats minimaux. Des améliorations sont en cours de réalisation pour mieux prendre en compte des spécificités nationales, d'utiliser des courbes dose-réponse prenant mieux en compte l'impact plus important d'une pratique du vélo de plus faible intensité, et l'impact spécifique sur les enfants et les personnes âgées.

L'impact santé calculé à partir du modèle réalisé par l'Organisation Mondiale de la Santé, assis sur un groupe de recherche.

### A retenir :

L'impact économique santé de la pratique du vélo en France toutes catégories de cyclistes confondus s'établit à 5.6 Md pour 4.6 Md de km parcourus soit plus de 1.2 €/km.

En rejoignant le gros du peloton européen avec une moyenne d'un peu plus de 200 km par an et par habitant, les économies santé s'établiraient à plus de 15 Md.

### Synthèse et perspectives sur les effets santé de la pratique du vélo :

Les effets santé d'une pratique régulière du vélo ont fait l'objet d'une vaste étude européenne de l'OMS dont les résultats sont très documentés et considérables. Une pratique de plus de 3h par semaine induit une diminution très importante des maladies cardio-vasculaires, des accidents vasculaires cérébraux, des cancers de colons et du sein, du diabète de type II, des affections liées à l'obésité. Une fois stabilisé les facteurs de variations (âge, sexe, tabagie, statut professionnel... l'indice relatif de mortalité des pratiquants réguliers par rapport à l'ensemble de la population est de 0.72 toutes causes de mortalité confondues. Les 4.6 Md€ de km parcourus à vélo en France ont un impact de réduction de la mortalité monétarisé pour une valeur de 5.6 Md€.

Une politique de développement du vélo susceptible de permettre à la France de rejoindre le peloton de l'Europe avec un peu plus de 200 km par an et par habitant entraînerait un impact santé de l'ordre de 15 Md€ représentant une économie moyenne de 500 € par pratiquant. Une pratique utilitaire régulière domicile-travail de 4km aller, 150 jours dans l'année représente un impact de 1 450 €. Cet impact serait d'autant plus important qu'il concernerait des populations sédentaires, notamment des femmes et plus encore les personnes âgées.





## 4.2 La sécurité des cyclistes

Le sentiment d'insécurité est un des principaux obstacles au développement de la pratique du vélo et justifie les efforts déployés par les collectivités pour sécuriser la pratique.

### 4.2.1 Les sources de données

Les données utilisées issues des fichiers de Bulletin Administratif d'Accidents Corporels de la Circulation (BAAC) réalisés par les forces de Police et de Gendarmerie sont homogénéisées à l'échelle nationale et permettent de suivre l'évolution des accidents.

L'ONISR publie régulièrement des analyses thématiques. Le thème bicyclette a fait l'objet d'une étude publiée en février 2008 qui fait le point sur l'évolution des accidents impliquant un vélo.

L'intérêt du fichier BAAC est de permettre des comparaisons dans le temps et dans l'espace. Il est cependant loin de recenser l'intégralité des accidents routiers. Cet écart est même très important pour les cyclistes. La thèse menée par Emmanuelle Amoros à l'INRETS éclaire de façon précise les écarts constatés entre les accidents recensés dans le fichier BAAC et le registre d'accidents tenu dans tous les services d'urgence du Rhône sur les accidents de la circulation, proche de l'exhaustivité.

### 4.2.2 Evolution des accidents impliquant un cycliste

Le nombre de bicyclettes impliquées dans un accident de la route a fortement diminué passant de près de 15 000 accidents en 1970 à 4979 en 2006. Le nombre d'accidents tend cependant à stagner depuis 2002. Le taux de gravité des accidents est resté relativement stable depuis 1975 mais a nettement baissé depuis 2002 passant de 4.4 % d'accidents mortels à 3.85 % en 2006. La stagnation du nombre d'accidents associée à une baisse de la gravité est probablement liée à l'augmentation de la pratique en ville. Le taux de blessés


graves a également fortement chuté passant de 29 % en 1970 à 13.5 % en 2004.

	Bicyclettes impliquées	Total véhicules impliqués	Cyclistes victimes				Accidents impliquant au moins une bicyclette
			Tués à 6 jours <sup>2</sup>	Blessés	dont blessés graves <sup>1</sup>	Gravité (tués pour 100 victimes*)	
1970	14 978	395 577	795	13 157	4 363	5,70	ND
1975	13 963	438 787	565	12 451	3 783	4,34	ND
1980	14 904	427 882	659	13 418	4 100	4,68	14 394
1985	11 081	335 253	426	10 027	2 925	4,08	10 756
1990	9 283	286 470	401	8 257	2 286	4,63	8 964
1995	8 533	230 347	374	7 681	1 881	4,64	8 288
2000	6 520	211 550	255	5 927	1 039	4,12	6 335
2001	5 815	203 301	242	5 259	925	4,40	5 617
2002	5 036	182 027	211	4 571	850	4,41	4 906
2003	5 320	155 087	190	4 851	848	3,77	5 161
2004	4 928	147 308	167	4 427	669	3,64	4 777
	Bicyclettes impliquées	Total véhicules impliqués	Cyclistes victimes				Accidents impliquant au moins une bicyclette
			Tués à 30 jours <sup>1</sup>	Blessés	dont blessés hospitalisés <sup>1</sup>	Gravité (tués pour 100 victimes*)	
2004 corrigée	4 928	147 308	179	4 415		3,90	4 777
2005	5 027	145 478	180	4 587	1 667	3,78	4 883
2006	4 979	137 657	181	4 515	1 745	3,85	4 835

ND : non disponible.  
 \* : tués + blessés.  
 Source : ONISR, fichier des accidents.

La part des accidents impliquant une bicyclette sur l'ensemble des accidents a en revanche lentement diminué passant de 3.8 % en 1970 à 3. 5% en 1980, 3.2 % en 1990 et 3.1 % en 2000 et remontant ensuite à partir de 2002 pour atteindre 3.6 % en 2006, 3.4 % en 2008. Le nombre de cyclistes tués a fortement baissé entre 2006 et 2007 passant de 181 à 142 pour remonter légèrement en 2008 à 147.

La gravité, le niveau de risque et les scénarios d'accidents sont cependant radicalement différents entre milieu urbain et rase campagne. La majorité des accidents mortels et graves se déroulent en rase campagne. En 2006, 102 accidents sur 181 soit 56 % se sont déroulés en rase campagne à 90 % hors intersection alors même que la majorité des distances parcourues le sont en milieu urbain. La gravité des accidents est de 0.92 morts pour 100 accidents dans les agglomérations de plus de 20 000 habitants, ce qui fait de la bicyclette le mode au plus faible taux d'accident mortel, contre 4.06 dans les



agglomérations de 5 à 20 000 habitants, 5.13 dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants et 13.1 en rase campagne. Le taux d'accidents mortels est ainsi 15 fois supérieur en rase campagne que dans les agglomérations de plus de 20 000 habitants.

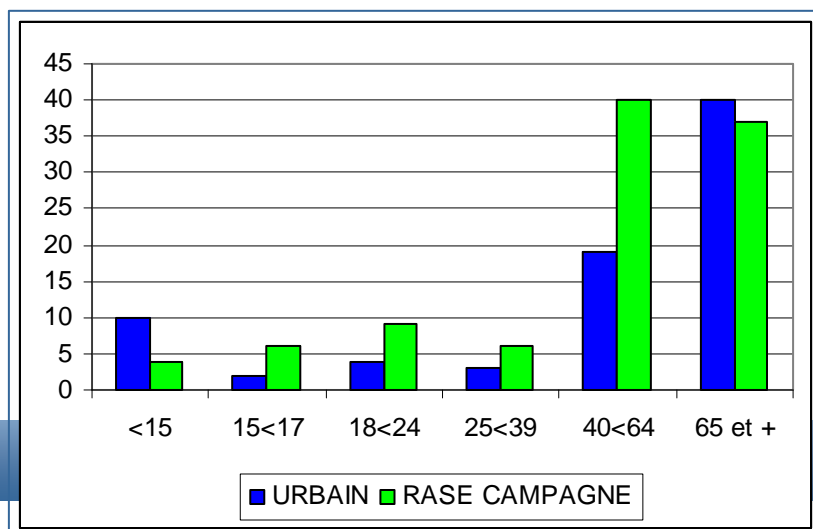
**A retenir :**

3.4 % des accidents en 2008 impliquent un vélo. Le taux de gravité est en baisse depuis 2002. La gravité est radicalement différente entre le milieu urbain et le milieu rural : le taux d'accidents mortels passe ainsi de 0.92 dans les agglomérations de plus de 20 000 habitants à 13.1 en rase campagne.

#### 4.2.3 Profils des cyclistes accidentés

83 % des tués sont des hommes. Les femmes sont en revanche plus nombreuses dans les accidents de faible gravité (29.5 %) se déroulant en ville. Dans le fichier BAAC, 35 % des accidents mortels en ville se déroulent en intersection. Cette proportion est sans doute beaucoup plus élevée dans la mesure où un accident intervenant entre deux véhicules circulant sur la même voie n'est pas considéré comme un accident en intersection même s'il l'est géographiquement. La part des accidents de vélo de nuit (20 %) est plutôt plus faible que la moyenne des autres véhicules. Les accidents mortels touchent plus particulièrement les 65 ans et plus en milieu urbain et l'ensemble des plus de 40 ans en rase campagne. Ces tranches d'âges correspondent bien à une pratique cyclo-sportive, nettement plus exposée que les plus jeunes. 75 % des tués à vélo concernent des plus de 40 ans. La tranche des 18<24 ans chez laquelle la pratique du vélo est la plus importante en distance parcourue est nettement moins touchée que les autres. Ramenés à la population de chaque tranche d'âge, les 65 ans et plus comptent 7.6 tués par M de personnes contre seulement 0.7 parmi les 25-39 ans, 2.4 parmi les 18-24 ans et 1.2 parmi les moins de 15 ans.





*Accidents mortels de cyclistes en 2006 par tranches d'âge et localisation (source ONISR)*

En croisant avec les données de mobilité issues de l'enquête nationale transport, Francis Papon recomposait les variations de risque par déplacement ou par km pour les différentes tranches d'âge. Le sur-risque par km parcouru se trouve relativement concentré sur les plus de 65 ans et les moins de 10 ans. Le taux d'accidents mortels est ainsi 3 fois plus élevée parmi les 65 ans et + avec 11.2 % d'accidents mortels contre 2.6 % parmi les 10-19 ans. En 2007, sur 364 jeunes de moins de 18 ans décédés suite à un accident de la route, 155 l'ont été en voiture, 122 en deux-roues motorisés, 51 à pied et 17 à bicyclette (source : ONISR Bilan 2007).





	tués	blessés graves	blessés légers	total pondéré	déplacements	sur-risque par dépl.	distances	sur-risque par km
ensemble	3,3%	3,8%	3,6%	<b>3,5%</b>	<b>2,9%</b>	1,2	<b>0,9%</b>	8,8
6-10 ans	19%	15%	10%	<b>15%</b>	<b>4%</b>	3,7	<b>1%</b>	12
11-14 ans	10%	15%	14%	<b>13%</b>	<b>9%</b>	1,4	<b>3%</b>	5
15-17 ans	5%	3%	4%	<b>4%</b>	<b>8%</b>	0,5	<b>2%</b>	2
18-20 ans	1%	1%	2%	<b>1%</b>	<b>4%</b>	0,3	<b>1%</b>	1
21-24 ans	1%	1%	2%	<b>1%</b>	<b>2%</b>	0,7	<b>1%</b>	2
25-34 ans	1%	1%	2%	<b>2%</b>	<b>1%</b>	1,3	<b>1%</b>	2
35-49 ans	3%	4%	3%	<b>3%</b>	<b>2%</b>	1,8	<b>1%</b>	4
50-64 ans	5%	7%	5%	<b>5%</b>	<b>3%</b>	2,0	<b>1%</b>	5
65-74 ans	8%	6%	5%	<b>7%</b>	<b>3%</b>	2,7	<b>1%</b>	8
75 ans et +	5%	4%	4%	<b>5%</b>	<b>4%</b>	1,3	<b>1%</b>	4

*Part des cyclistes dans le risque routier, et dans la mobilité, en fonction de l'âge*  
Sources : ONISR (2001) pour les victimes et le risque routier en 2000, pondéré selon les barèmes du rapport Boiteux (2001), sans tenir compte des blessés non recensés dans les statistiques, Papon (1997RTS) d'après (enquête sur les transports et communications INRETS-INSEE 1993-1994) pour la mobilité, valeurs arrondies pour éviter les décimales non significatives

Dans 6 % des cas, le cycliste chute seul, principalement en rase campagne. Dans 5 % des cas, il s'agit d'un accident avec un piéton, généralement de faible niveau de gravité. Dans 89% des cas il s'agit d'accident avec un véhicule motorisé.

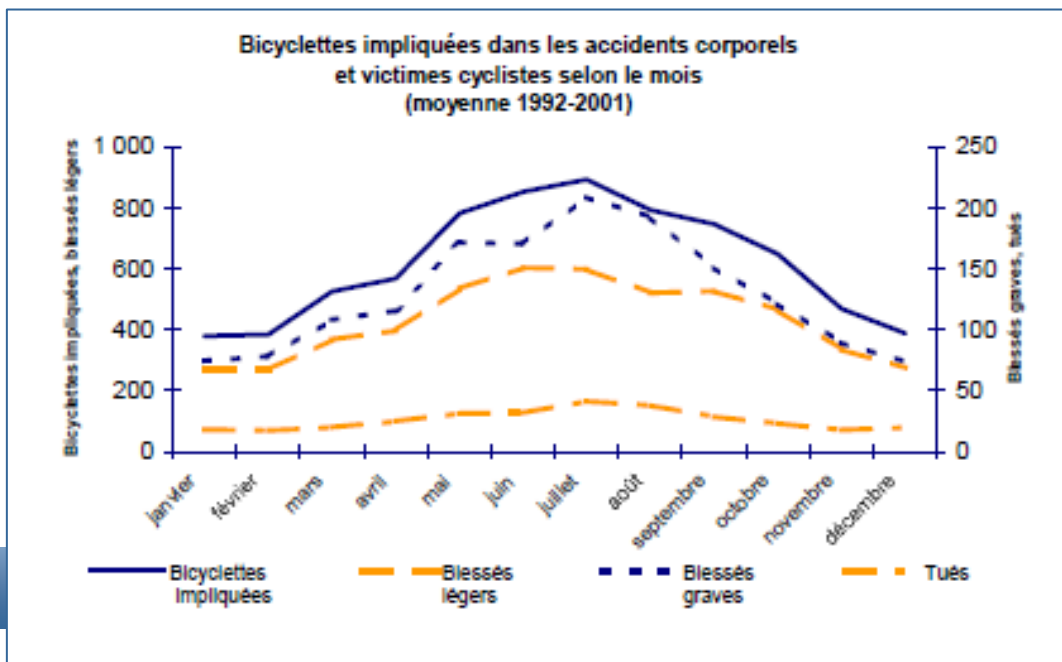
La responsabilité présumée du cycliste dans l'accident est généralement plus faible que pour les autres usagers. Le cycliste est présumé responsable dans 33 % des cas, en incluant les accidents vélo-piéton (responsabilité du cycliste dans 44 % des cas) et des chutes seuls.

Dans 2.2 % des cas, le cycliste circulait avec un taux d'alcoolémie positif contre 6.8 % pour les automobilistes. Dans le cas d'accidents mortels, ce taux monte à 7.6 % pour les cyclistes mais 18.2% pour les automobilistes.





Les accidents de cyclistes présentent, comme la pratique, une courbe de saisonnalité très marquée :



Source la sécurité des bicyclettes de 1992 à 2001, étude sectorielle ONISR

**A retenir :**

83 % des cyclistes accidentés sont des hommes. Le risque par km est plus concentré sur les 6-10 ans et sur les 65-74 ans mais le taux de tué est très supérieur parmi les plus de 40 ans notamment les plus de 65 ans, surtout en rase campagne.



**4.2.4 Fichier BAAC et Registre des accidents du Rhône**

Le différentiel de prise en compte des accidents de vélo entre le fichier BAAC et le fichier des accidents réalisé dans les services d'urgence du Rhône a fait l'objet d'une thèse à l'INRETS<sup>69</sup>. Elle permet de compléter de façon nettement plus

<sup>69</sup> Emmanuelle Amoros, Les blessés par accidents de la route : Estimation de leur nombre et de leur gravité lésionnelle, France, 1996-200, Modélisation à partir d'un registre médical (Rhône) et des données policières (France), Directeur de thèse : Bernard LAUMON.



exhaustive l'analyse du fichier BAAC d'accidents. Ce travail épidémiologique considérable réalisé à partir des services d'urgence du Rhône en collaboration avec l'INRETS<sup>70</sup> et complété par des enquêtes auprès des patients permet d'étudier tous les accidents corporels. Il montre que le nombre de cyclistes est 8 fois plus élevé que dans le fichier BAAC. Comme dans d'autres pays, l'accidentologie des cyclistes est donc sous-estimée.

Le comparatif réalisé sur l'année 2001 montre qu'à peine 10 % des accidents impliquant un cycliste sont recensés dans le BAAC. Ce chiffre est de près de 60 % pour les piétons et les deux roues motorisés avec tiers. En revanche, les accidents de deux-roues motorisés sans tiers n'ont pas un taux de recensement dans le BAAC plus important que les cyclistes. Par ailleurs, 36 % seulement des accidents corporels d'automobilistes sans tiers sont recensés.

	NISS 1-3	NISS 4-8	NISS 9+	Ensemble
piétons	48 %	71 %	88 %	59 %
<b>cyclistes</b>	<b>8 %</b>	<b>7 %</b>	<b>26 %</b>	<b>9 %</b>
2RM avec tiers	44 %	79 %	83 %	58 %
2RM sans tiers	4 %	12 %	24 %	8 %
Automobilistes avec tiers	43 %	72 %	85 %	48 %
Automobilistes sans tiers	29 %	52 %	56 %	36 %

*Nombre d'accidents recensés dans le BAAC / 100 accidents recensés dans le Registre du Rhône en 2001 par niveau de gravité (NISS). Source Thèse Emmanuelle Amoros citée plus haut*

Le taux d'accidents graves recensés (NISS 9+) est nettement plus élevé avec 26 % mais reste bas. Le taux de recensement des accidents de faible gravité est très faible (7 à 8 %) mais les chiffres n'indiquent pas non plus une sous représentation des accidents de très faible gravité. Le taux d'alerte des forces de

<sup>70</sup> Description de 1541 accidents de cyclistes accidentés en 1996 dans le Rhône, UMRETTE – INRETS 1999.





l'ordre en cas d'accidents de cycliste est faible (10.6 %) contre 60 % des accidents impliquant un automobiliste et 43 % des accidents impliquant un deux-roues motorisés ou un piéton.

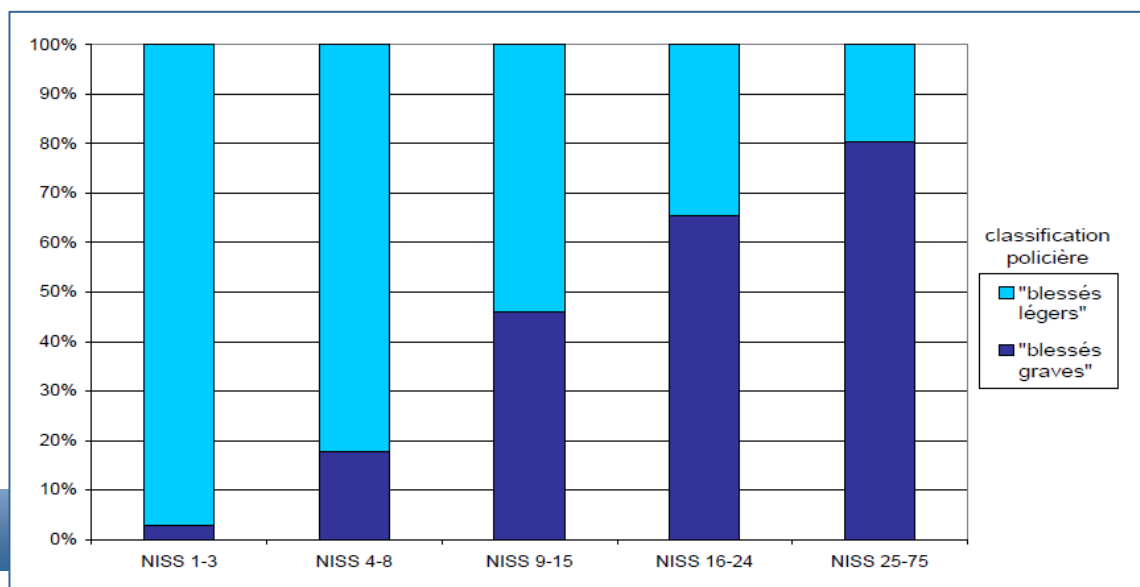
Une grande part du différentiel provient d'accidents impliquant des enfants et dans 74 % des cas sans antagoniste (ce chiffre n'est que de 6% dans les fichiers BAAC). Les enfants représentent 40 % des accidentés recensés. Dans 63 % des cas les lésions sont mineures, dans 35 % des cas moyenne. Sur 1 541 accidents recensés, seuls 0.4 % sont mortels contre 1.3% pour les automobilistes, 2.3 % pour les piétons et 1.5 % pour les deux roues motorisés.

	P(NISS 1-3)	P(NISS 4-8)	P(NISS 9+)
blessé grave gendarmerie cycliste	7	24	69
blessé léger gendarmerie cycliste	44	39	17
blessé grave police cycliste	9	27	64
blessé léger police cycliste	63	27	10

*Prédiction du niveau NISS en fonction des profils de blessés des BAAC (profil : sexe masculin, âge 20-29 ans, accident contre voiture, en agglomération, sur voie communale, en 2004). Source Thèse Emmanuelle Amoros citée plus haut*



Le classement grave ou non grave des accidents varie de façon importante et ne recoupe pas totalement le classement traumatologique :



*Proportion de blessés classés « légers » ou « graves » dans les fichiers BAAC comparés au classement traumatologique NISS – Rhône 1997-2001 – Blessés non décédés. Source Thèse Emmanuelle Amoros citée plus haut*

	P(NISS 1-3)	P(NISS 4-8)	P(NISS 9+)
Accidents avec tiers	3.6	2.1	1.4
Accidents sans tiers	96.8	42.0	16.5



*Coefficients de correction appliqués dans le modèle d'extrapolation des accidents du BAAC en France. Source Thèse Emmanuelle Amoros citée plus haut*

Les accidents avec tiers ont un taux de sous-évaluation limité dans des ordres de grandeur tout à fait similaires aux accidents des autres modes, piétons, deux-roues motorisés et automobilistes. Le différentiel se joue pour l'essentiel sur les accidents dans tiers, notamment les accidents à faible gravité.

En revanche, l'analyse permet également de préciser le nombre de blessés présentant des séquelles majeures entraînant le plus souvent une incapacité



importante. Le taux d'accidents majeurs chez les cyclistes en rapport au nombre de tués est plus important que pour d'autres modes.

	Tués	Blessés avec séquelles majeures	Blessés avec séquelles maj / Tués
piétons	811	726	0.9
cyclistes	256	857	3.3
2RM	1291	2249	1.7
Automobilistes	4722	3393	0.7
Autres	264	255	1.0
Ensemble	7344	7480	1.0

*Nombre de blessés avec séquelles majeures rapportés au nombre de tués (moyennes annuelles 1996-2004), Source Thèse Emmanuelle Amoros citée plus haut*

Dans le cas des accidents non mortels, les accidentés sont surtout touchés aux membres supérieures et inférieures mais seulement 17 % à la tête. 16 % des cyclistes non décédés présentent un handicap mineur ou modéré et 0.5 % un handicap sérieux ou lourd contre 1.5% pour les piétons. Chez les survivants, 2.4 % des non casqués présentaient une lésion sérieuse à critique à la tête contre 0.6 % chez les casqués. Une étude épidémiologique complémentaire est en cours sur le rôle du casque.

Dans le cas des accidents mortels ou potentiellement mortels (atteintes de niveau M.IS 4 et 5), la tête représente la zone la plus fortement atteinte (78 %). Les cyclistes représentent moins de 4 % des tués. 25 % des tués ont fait une chute seul, 71 % ont été tués lors d'une collision avec un véhicule motorisés, 15 % par un camion. 60 % des cyclistes décédés présentent une lésion majeure à la tête



### A retenir :

9 % seulement des accidents de vélo sont recensés dans les fichiers BAAC du fait d'un très grand nombre d'accidents de cyclistes non enregistrés par les services de police ou de gendarmerie. Le total des accidents est sans doute plus proche de 60 000.

Le différentiel est essentiellement imputable à des chutes du cycliste seul, généralement de faible gravité.

Le ratio de sous-estimation des accidents de cycliste avec un tiers est de l'ordre de 3.6 pour les accidents de très faible gravité à 1.4 pour les accidents graves (NISS 9+), très proche des ratios des autres usagers.



## 4.2.5 Monétarisation des accidents

Une étude réalisée en 1992-1993 sur l'évaluation économique du coût des accidents <sup>71</sup>préconisait la prise en compte de plusieurs éléments dans l'évaluation<sup>72</sup> :

### Les coûts marchands directs

- **Les coûts médicaux et sociaux** : coût des services de transport sanitaire, coût des premiers secours, coût des soins médicaux, coût des médicaments et appareillages spéciaux, coût de la convalescence, coût funéraire, coût de rééducation, coût de réinsertion, coût de l'aide à domicile.
- **Les coûts matériels** : dommages occasionnés aux véhicules, dommages causés au domaine public, dommages causés à la propriété, dommages matériels causés aux personnes impliquées dans l'accident, dommages causés à l'environnement, frais divers : consommation de carburant dans le trafic congestionné par l'accident, remorquage, déplacements...

<sup>71</sup> M. Le Net, directeur de recherche à l'école nationale des Ponts et Chaussées, remis au Commissariat général du plan (CGP) et au ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports en juillet 1992.

<sup>72</sup> Extrait de l'étude de l'ONISR sur le coût de l'insécurité routière en 2007.

- **Les frais généraux** : frais des services d'incendie, frais de police, frais d'expertise, frais de justice, coût des services d'assurance, frais d'administration divers.



### Les coûts marchands indirects

- Perte de production future des tués.
- Perte de production temporaire des blessés ; des personnes bloquées par l'accident, des membres du ménage du (des) blessés.
- Perte de production potentielle de la descendance potentielle des accidentés, des chômeurs, des volontaires, des personnes effectuant des travaux ménagers, des retraités.


### Les coûts non marchands

Le calcul des coûts non marchands est fondé sur la jurisprudence des compagnies d'assurances.

- Cas du tué : préjudice moral, pretium mortis, transfert du pretium doloris du mort aux héritiers.
- Cas du blessé : pretium doloris, préjudice esthétique, préjudice d'agrément, préjudice sexuel, préjudices annexes, préjudice de tiers subi par ricochet.

Un groupe de travail du Commissariat Général au Plan a été chargé de réactualiser ce travail en étudiant en particulier les différentes approches des autres pays industrialisés. Il conclut à la corrélation entre le PIB par tête et le coût de la vie humaine et préconise dans le cas de la France d'adopter une valeur de 1 million d'euros valeur 2 000 pour les tués, 150 000 euros pour les blessés graves, 22 000 euros pour les blessés légers et 5 500 euros pour les dégâts matériels. Le groupe recommande par ailleurs de faire croître la valeur du tué au même rythme que la dépense de consommation des ménages par tête, soit + 4,1 % en 2001, + 2,8 % en 2002, + 2,7 % en 2003, + 2,9 % en 2004, + 2,3 % en 2005, + 3,2 % en 2006 et 3 % en 2007. Jusqu'en 2004, la valeur du blessé grave et du blessé léger se déduisant par proportion de la valeur du tué, les mêmes pourcentages de progression étaient appliqués. Pour les accidents matériels, on appliquera le taux annuel d'inflation, soit 1,4 % en 2001, 2,4 % en 2002 et 2,3 % en 2003 et 2004, 1,7 % en 2005 et 2006 et 2,6 % en 2007.





Pour 2007, les valeurs suivantes sont donc utilisées : 1 229 761 euros pour un tué et 6 342 euros pour les dégâts matériels. Par ailleurs, afin de tenir compte du changement de définition des gravités appliqué en 2005, l'Observatoire avait procédé à l'estimation du coût d'un blessé hospitalisé évalué à 124 987 euros et d'un blessé léger évalué à 5 000 euros, en prenant pour convention que le coût estimé de l'insécurité routière ne devrait pas être changé à la suite de la modification des définitions de la gravité des blessés. Pour 2007, les valeurs utilisées sont donc de 132 857 euros pour un blessé hospitalisé et 5 315 euros pour un blessé léger<sup>73</sup>.

L'ONISR est par ailleurs amené chaque année à estimer le nombre d'accidents matériels à partir des données fournies par la Fédération Française des sociétés d'assurances avec un décalage d'un an. L'estimation de la baisse calculée pour 2007 est basée sur une baisse de 0,15 % par rapport à 2006. L'estimation du coût des accidents purement matériels pour 2006 tous modes confondus est de 13,75 milliards d'euros.

Cette valeur est quasi négligeable pour les accidents impliquant un vélo si l'on s'en tient à la valeur moyenne des vélos étudiée plus haut.

En prenant en compte les données BAAC 2004 pour les cyclistes, dernières données dont le niveau de gravité est le même que celui pris en compte dans l'étude du répertoire du Rhône, il est possible d'extrapoler le nombre d'accidents de cyclistes à l'ensemble de la France par niveau de gravité NISS. Une valeur inférieure est appliquée aux accidents de cyclistes de très faible gravité (NISS 1 à 3), par convention 2500 € (ce chiffre devant faire l'objet de recherches dans l'avenir) dont le nombre doit être très fortement extrapolé.

167 cyclistes ont été tués en 2004, ce qui représente 3% des tués, 1.7 % des blessés graves, et 5200 victimes soit 4.6 % de l'ensemble des victimes recensées dans les BAAC. En valeur, les accidents de cyclistes recensés dans le BAAC représentent 318 M€ soit 2.5 % du coût corporel des accidents et 1.2 % de l'ensemble des coûts (corporels + matériels), soit un pourcentage proche de ce

---

<sup>73</sup> ONISR, Le coût de l'insécurité routière en 2007, [www2.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/Synthese/EA\\_ECO.pdf](http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/Synthese/EA_ECO.pdf)

qu'il représente en distance parcourue. Une fois corrigé le nombre d'accidents de cyclistes à partir du travail d'Emmanuelle Amoros, en intégrant le grand nombre de cyclistes chutant seuls, les 60 000 d'accidents impliquant un cycliste représentent plus de 13 % des 450 000 accidents de la circulation et 953 M€ soit 3.2 % des coûts.

A titre de comparaison, le ski qui compte 7.2 M de pratiquants en France avec une fréquence de pratique faible génère 35 000 accidents corporels pour un montant de 242 M€ de coûts médicaux directs.

	BAAC 2004	Blessé léger		Blessé grave	Tués	Total vélo	Total BAAC 2004	% vélo
		P(NIS S 1-3)	P(NIS S 4-8)	P(NIS S 9+)				
tués	167				167	167	5 593	3.0%
blessés graves	669	54	171	445		669	39 811	1.7%
blessés légers	4 427	2 368	1 461	598		4 427	68 265	6.5%
total		2 422	1 632	1 043	167	5 263	113 669	4.6%
Taux de prise en compte BAAC/Registre		7.8%	6.7%	25.7%				
Nombre extrapolé		31 178	24 240	4 060	167	59 645	450 000	13.3%
Valeur unitaire 2007 en €		2 500	5 315	132 857	1 229 k€			
Valeur BAAC en M€			24	89	205	318	12 530	2.5%
Valeur extrapolée en M€		78	129	539	205	952	15 647	6.1%
Valeur matérielle en M€						1	13 750	0.0%
Valeur totale M€						953	29 397	3.2%



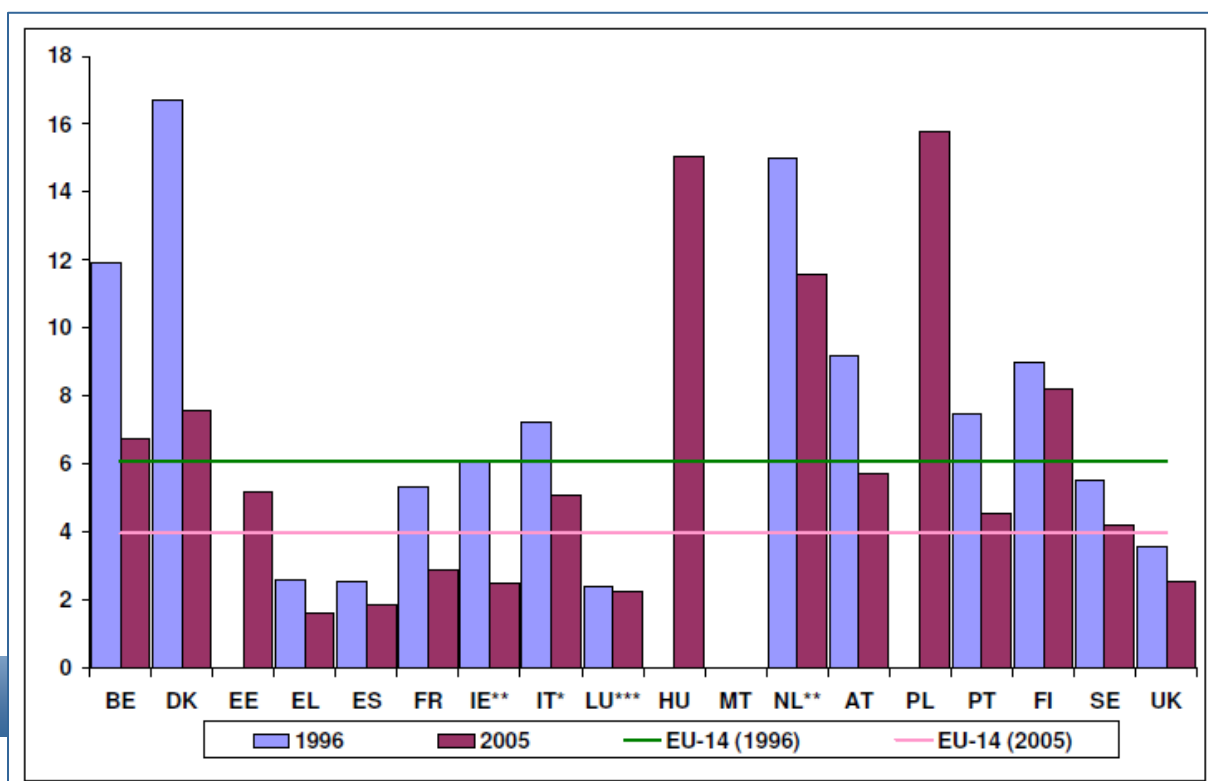
**A retenir :**

Les 5 000 accidents de vélo par an représentent 4.6 % des accidents enregistrés dans le BAAC, un peu plus de 3 % des accidents mortels (167 en 2004) et 2.5 % des coûts d'accidents pour un montant de 318 M€

Les accidents de vélo sont néanmoins largement sous-estimés du fait d'un très grand nombre d'accidents de cyclistes non enregistrés par les services de police ou de gendarmerie. Le total des accidents est sans doute plus proche de 60 000. Le différentiel est essentiellement imputable à des chutes du cycliste seul, généralement de faible gravité. Le coût de l'ensemble des accidents de cyclistes se monterait donc à 952 M€par an.

#### 4.2.6 Situation de la France en Europe

Par rapport aux autres pays européens (CE à 14), la France se situe légèrement en dessous de la moyenne alors même que la pratique du vélo y est nettement plus faible. Le nombre d'accidents mortels de cyclistes par M d'habitants est 4 fois plus faible qu'aux Pays-Bas mais la pratique 15 fois plus faible. La part des cyclistes dans les accidents mortels représente 3.4 % en France. Elle dépasse 10 % dans les pays ayant une pratique forte du vélo, Pays-Bas, Danemark, Pologne, Hongrie.



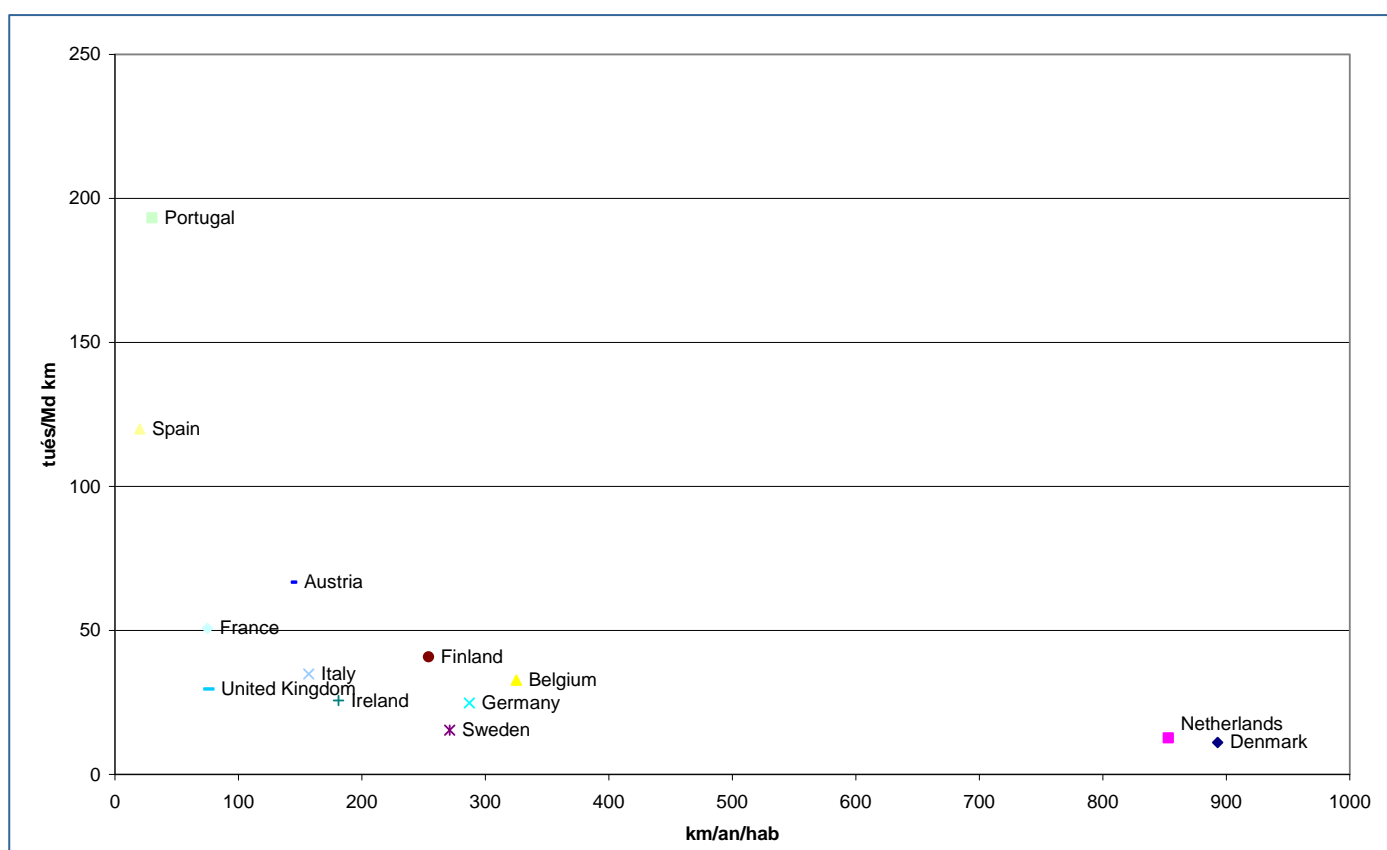
Nombre d'accidents mortels de cycliste pour 1M d'habitants (sources Eurostat 2005)

La part des cyclistes de plus de 60 ans tués en France se situe, comme en Italie en Suède et en Finlande au dessus de la moyenne européenne avec 40 % contre 34 % en moyenne, à l'inverse, la part des enfants de moins de 14 ans y est dans la moyenne. La part des 15-24 ans y est en revanche plus élevée. Dans toute l'Europe, le taux de cyclistes de moins de 15 ans tués par M d'habitants a diminué de moitié de 1996 à 2005.

Comme l'Espagne et la Belgique le taux de tués hors agglomérations est nettement plus fort en France avec 62 % en 2005 contre 47 % seulement dans la moyenne de l'Europe, chiffre probablement lié à la moindre pratique du vélo en ville et en partie aussi à la plus faible densité du territoire français. Pour les mêmes raisons, le taux d'accidents mortels en intersection y est également plus faible avec 20 % contre 37 % dans l'ensemble de l'Europe. Le taux d'accidents de nuit y est aussi plus limité avec 15.6 % d'accidents de nuit en France contre 24 % dans l'ensemble de l'Europe. La saisonnalité des tués est plus forte en France que dans le reste de l'Europe avec 55% des accidents intervenus de mai à

août contre 40 % en moyenne européenne traduisant sans doute une pratique sportive et de loisirs (plus saisonnière) nettement plus marquée.

Même si des variations importantes demeurent d'un pays à un autre ayant des valeurs de distances parcourues proches (Portugal/Espagne, France/Grande-Bretagne ou Autriche / Italie), l'augmentation des distances parcourues tend à diminuer le risque individuel. Ce lien est avéré dans les grandes villes françaises où la pratique du vélo a fortement augmenté : une augmentation de la pratique n'aboutit pas à une augmentation proportionnelle des accidents de cyclistes. Un triplement de la pratique du vélo en France permettant de se situer dans des ratios proches de l'Allemagne, de la Suède ou de la Belgique pourrait aboutir à une diminution par deux du risque individuel par km parcouru, soit une augmentation du nombre d'accidents mortels d'un facteur 1.5.



*Lien entre cyclistes tués par Md de km et distance parcourue par an et par habitant en Europe (données accidentologie 2005, sources Eurostat-ECF)*

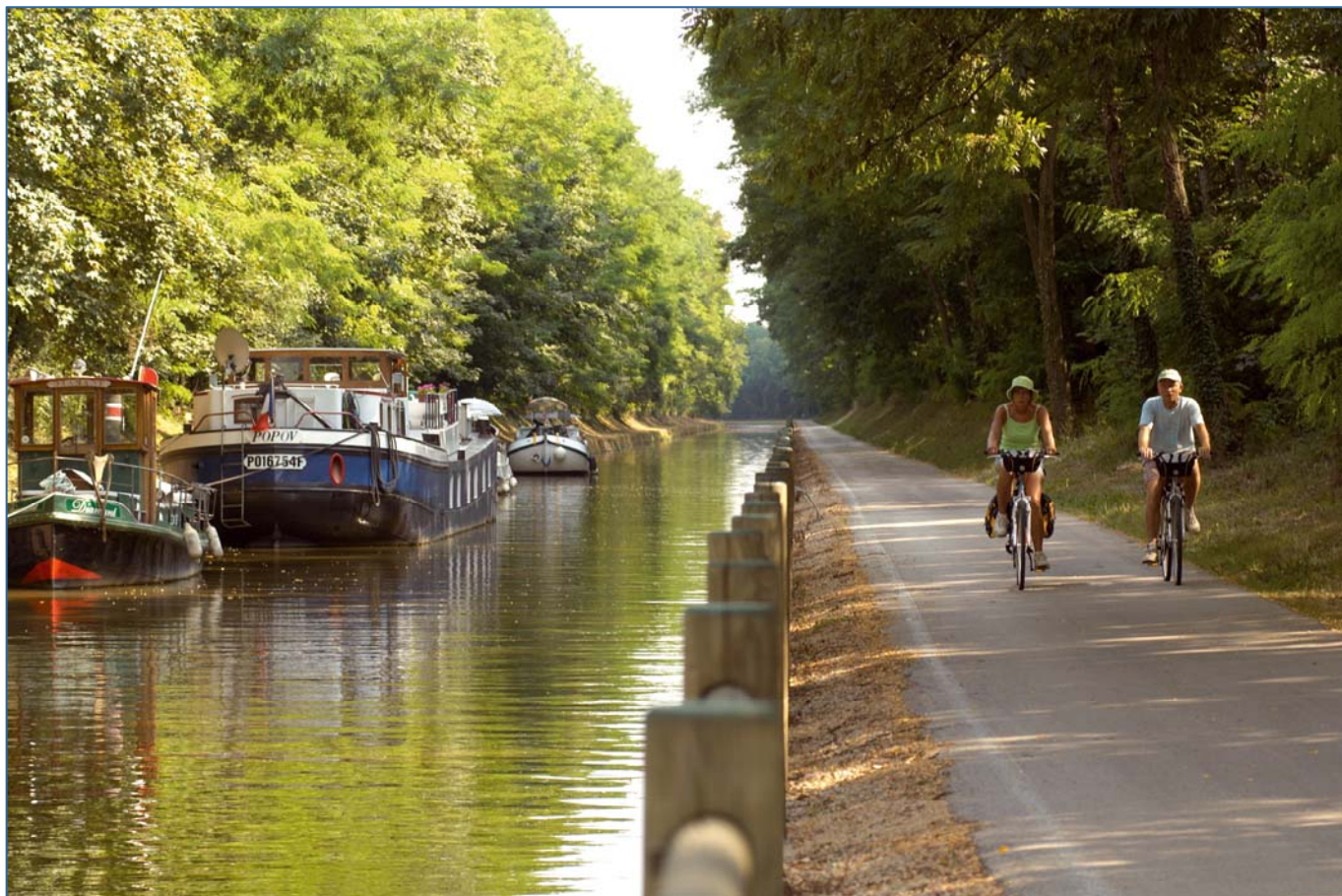
Ces éléments sont confirmés par de nombreuses études plus locales.

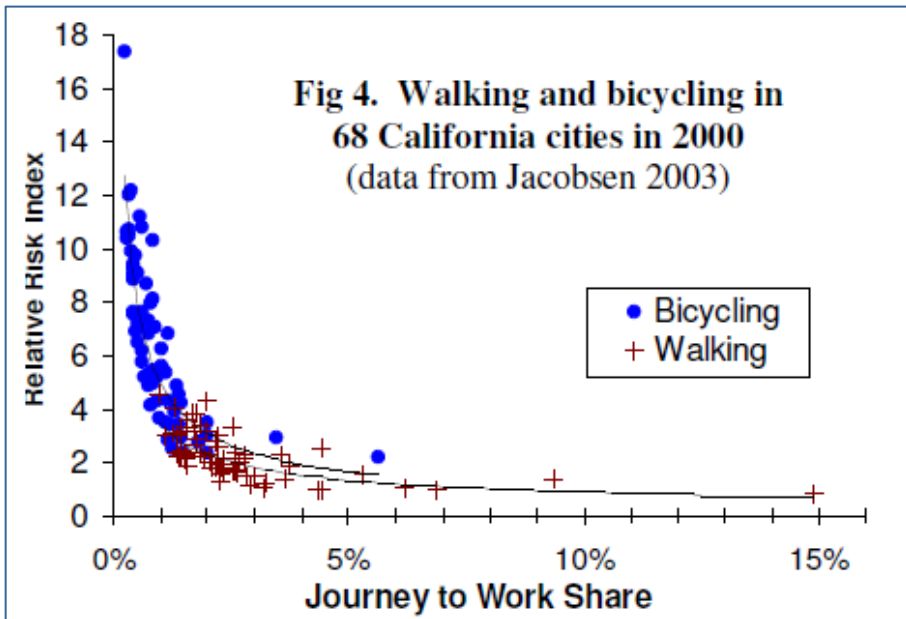




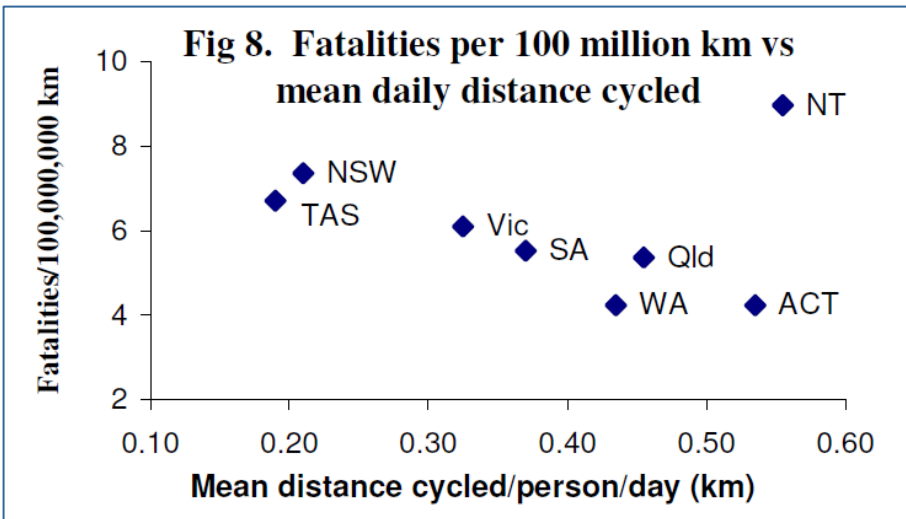
Ce phénomène s'observe aussi bien à l'échelle des pays européens (graphe ci-dessus) qu'à l'échelle de villes dans un même pays comme le montre le graphe ci-dessous comparant 68 villes californiennes. Il s'observe également dans le temps comme le montre le graphe des données néerlandaises citée par Jacobsen dans son étude.

Jacobsen déduit de ces différentes études qu'un doublement de la distance parcourue à vélo conduit à une diminution de 34 % du risque par km soit une augmentation de seulement 22 % des accidents de vélo. A l'inverse, une diminution par deux de la pratique du vélo conduit à une augmentation du risque par km parcouru de 52 %. Ce phénomène est d'autant plus important que la pratique est faible (<5 % de part modale).

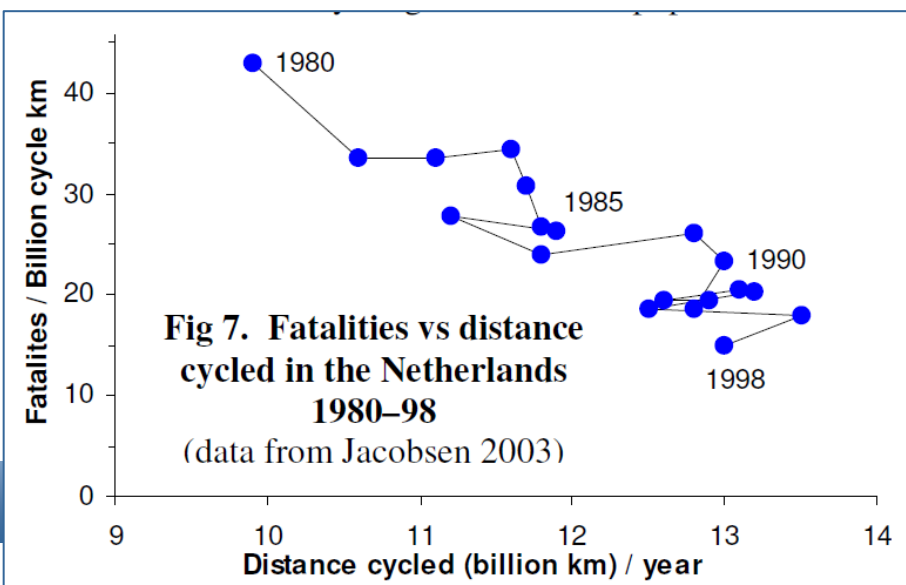




Part modale et indice de risque dans 68 villes Californiennes, sources *Safety in Numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*[1] *Review of the Injury Prevention Editor's Choice*



Nombre de cyclistes tués par 100 M de km en fonction de la distance parcourue par jour et par personne dans les différents Etats Australiens entre 1983 et 1988. Source Jacobsen 2003



Evolution du nombre de cyclistes tués par M de km et distance parcourue par an en Md de km aux Pays-Bas. Source Jacobsen 2003





Plus proche de nous, l'augmentation forte de la pratique du vélo dans les grandes villes françaises à Lyon ou à Paris ne s'est en effet pas traduite par une augmentation proportionnelle du nombre d'accidents de cyclistes.

Entre 2004 et 2005, le trafic vélo à Lyon mesuré par comptages a augmenté de 33 %, dans le même temps, le nombre d'accidents de cyclistes est resté stable avec 90 accidents sur 2 126 tous modes (4.2 %). Entre 2005 et 2007, le nombre de kilomètres parcourus à vélo dans Lyon a augmenté de 80 %, sous l'effet notamment des Vélo'v, alors que le nombre d'accidents impliquant des cyclistes n'a augmenté que de 6 % depuis l'arrivée de ce système de location en juin 2005. Aucun accident grave ou mortel n'avait impliqué un Vélo'v en 2007 depuis son lancement, alors que près de 22 millions de kilomètres avaient été parcourus, selon des données récoltées par le Grand Lyon. 95 accidents impliquant un vélo (Velo'v ou pas) ont été enregistrés en 2006, contre 90 en 2005<sup>74</sup>.

A Paris, l'indice d'évolution de la pratique du vélo calculé à partir de comptage sur 6 axes principaux indique que la pratique a fortement augmenté passant d'un indice 1.19 à 1.66 de 1999 à 2005 (+40 %). Dans le même temps, les accidents de vélo ont diminué de 509 à 406. La situation s'est quand même détériorée avec l'apparition de Vélib en juin 2007. L'indice de fréquentation a augmenté de 33% quand le nombre d'accidents augmentait de 37 %. L'arrivée dans le trafic de nombreux nouveaux cyclistes encore peu habitués est sans doute un point sensible. Par ailleurs, les résultats de trafic issus de comptages réalisés sur un temps court et un nombre de points limités sont à prendre avec précaution tant que le recul de comptages automatiques est insuffisant.

---

<sup>74</sup> Source Ponts Formation Edition et Grand Lyon Communauté Urbaine.



Paris	Nombre d'ACC vélo	Indice TRAFIC vélo	ACC Base 1 1999	TRAFIC Base 1 1999
1999	509	1.19	1.0	1.0
2000	451	1.12	0.9	0.9
2001	378	1.19	0.7	1.0
2002	371	1.15	0.7	1.0
2003	466	1.51	0.9	1.3
2004	406	1.58	0.8	1.3
2005	458	1.66	0.9	1.4
2006	506	1.63	1.0	1.4
2007	694	2.17	1.4	1.8

*Evolution du nombre d'accidents et de l'indice de trafic vélo à Paris de 1999 à 2007 (implantation des Vélib en juin 2007). Source Mairie de Paris.*

#### A retenir :

Plus le trafic vélo augmente, plus le risque par km diminue. Ce phénomène est confirmé par l'observation des grandes villes françaises et par la comparaison du risque dans les différents ays européens. Selon une étude de référence sur la question (Jacobsen 2003), **un doublement de la pratique entraînerait une diminution du nombre d'accident par km de 34 % et une augmentation du nombre de 22 %.**





## Synthèse sur la sécurité des cyclistes :

Les cyclistes sont impliqués dans 5 200 accidents en 2008 soit un peu plus de 4.5 % des accidents recensés dans les BAAC et 3 % des accidents mortels pour 0.75 % des distances parcourues. Son exposition au risque est donc un peu plus de 6 fois supérieure à la moyenne (4 fois pour les risques mortels) mais reste cependant 6 fois inférieure à celle des deux roues motorisés. Le coût de l'insécurité évalué à partir des fichiers BAAC est de 318 M€ soit 2.5 % du coût de l'insécurité en France.

9 accidents de cyclistes sur 10 ne sont cependant pas recensés dans les fichiers BAAC. Si le taux de sous estimation des accidents impliquant un autre véhicule est très proche de celui des autres modes, le nombre d'accidents de cyclistes chutant seul est très important, même si ces derniers sont de faible gravité. Ces accidents touchent principalement des enfants pour lesquels des espaces protégés et la promotion d'un apprentissage accompagné pourrait avoir un impact positif. En intégrant ces accidents, le coût de l'insécurité est évalué à 958 M€ par an pour un total de 60 000 accidents.

Les scénarios et la gravité des accidents sont cependant radicalement différents selon le contexte et le type de pratique. 3 catégories principales se dégagent :

- Les accidents graves et mortels qui représentent 75 % des coûts de l'insécurité sont très concentrés en rase campagne où le taux d'accidents mortels est 15 fois plus élevé que dans les agglomérations de plus de 20 000 habitants et touchent principalement des pratiquants sportifs de 40-65 ans.
- Les accidents de cyclistes chutant seuls, généralement de faible gravité mais pas toujours, touchant principalement des enfants, représentent plus des  $\frac{3}{4}$  des accidents et pourraient être fortement réduits par l'apprentissage.
- Les accidents de cyclistes en ville qui focalisent le plus l'attention sont un enjeu majeur dans les politiques de développement du vélo, mais restent le plus souvent d'un niveau de gravité modéré (sauf les accidents de PL ou bus tournant à droite). Les analyses locales de PV montrent que la très grande majorité (de 65 à 90 %) se déroule en intersection, ce qui interroge très fortement la pertinence d'un certain d'aménagements cyclables.



Comme le montrent différentes études en Europe et dans le monde, confirmées par l'observation des résultats d'accidents dans des grandes villes françaises où la pratique du vélo a augmenté, une hausse importante de la pratique peut permettre de diminuer fortement le risque au km. Un doublement de la pratique pourrait ainsi se traduire par une augmentation du nombre d'accidents limitée à un peu plus de 20 %, un quadruplement (passer de 3 à 12 % de part modale) de 40 %. Le vélo contribue par ailleurs à une pacification du trafic conduisant à une diminution générale des accidents tous modes.

Ceci étant dit, le coût de l'insécurité rapporté au bénéfice santé de la pratique reste dans un rapport de 1 à 6, les risques étant très largement compensés par les bénéfices. Une politique nationale conduisant à rattraper le niveau de pratique du peloton européen augmenterait encore ce différentiel.





## ●●● 4.3 Les impacts environnementaux

Le travail de synthèse des impacts environnementaux de la pratique du vélo est issu de quelques sources importantes.

- Une étude très importante de Francis Papon de l'INRETS sur « La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ? » déjà citée. A partir des données de l'enquête nationale transport 1993-1994, l'étude analyse les externalités positives et négatives sous l'angle de l'individu et de la collectivité. Le rapport de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement publié à la Documentation Française en 2006 fait un état des lieux très complet sur la monétarisation des externalités environnementales de la route. Il permet de cadrer les impacts potentiels d'une politique nationale conduisant à un report modal de la voiture vers le vélo.
- Une recherche engagée par Frédéric Héran de l'IFRESI-CNRS sur la monétarisation des certains effets externes des transports en milieu urbain : effets de coupure, effets d'affectation de l'espace public...
- L'objectif de ce chapitre n'est pas de reprendre l'ensemble des éléments très complets de ces études (qui gagneraient à être actualisées une fois publiés les résultats de l'enquête nationale transport 2007-2008), mais d'en retirer les principales conclusions afin de dégager les éléments les plus pertinents de définition d'une stratégie nationale.

### 4.3.1 Impacts de la pollution locale

Le rapport de la Commission des comptes de l'économie de l'environnement<sup>75</sup> détaille les dommages environnementaux à l'échelle locale.


Les pollutions atmosphériques de proximité de dioxyde de soufre, oxydes d'azote (NOx), composés organiques volatils (COV) et d'ammoniac contribuent à l'acidification de l'air, à l'eutrophisation et à la formation d'ozone. Le domaine du

---

<sup>75</sup> Mobilité, Transport, Environnement, rapport de la Commission des comptes de l'économie de l'environnement, Documentation française, 2006.







transport par route est responsable de 48 % des émissions de NOx, de 24 % des COV, de 34 % de CO et de 5 % de SO<sup>2</sup>. La baisse importante des émissions unitaires des véhicules est en partie compensée par une augmentation de la circulation. Les voitures particulières sont responsables de 49 % des émissions de SO<sup>2</sup> et 81 % du monoxyde de carbone dues au transport. Les transports émettent par ailleurs 8 % des poussières totales en suspension mais 24 % des particules fines PM 1.0, surtout imputables aux véhicules diesel.

Les oxydes d'azote (NOx) sont irritants pour les bronches et augmentent la fréquence et la gravité des crises d'asthme et favorise les infections pulmonaires chez l'enfant. Les composés organiques volatils (COV) provoquent des altérations des fonctions respiratoires, des troubles nerveux et présentent des risques cancérigènes. L'ozone très fortement oxydant est incriminé dans la diminution des performances ventilatoires et pourrait expliquer des décès en phase de canicule. Le dioxyde de soufre provoque des inflammations bronchiques et des symptômes de toux. Les composés les plus dangereux sont cependant les particules fines émises par les moteurs diesels. Ils provoquent des réactions inflammatoires, des allergies et sont cancérigènes. A long terme, ils provoquent des cancers du poumon, asthme, bronchites. Ils sont à l'origine d'un nombre de décès importants par maladie cardio-vasculaires et cancers du poumon. En 2002, l'AFSSE estime que 3.3 % des décès de citoyens de plus de 30 ans leur sont attribuables.

---

Les habitants du milieu urbain, surtout ceux vivant à proximité (<200m) des grands axes de communication sont les plus exposés aux polluants. Les enfants, les personnes asthmatiques, cardiaques ou souffrantes d'insuffisances respiratoires sont les plus exposés.

Les expositions chroniques sur le long terme sont les plus préoccupantes. L'OMS estime qu'en Europe, 13 000 enfants décèdent prématurément à cause des seules particules. En France, près de 30 000 décès prématurés seraient attribuables à une exposition à long terme à la pollution atmosphérique urbaine soit 316 000 années de vie perdues dont 176 000 attribuables aux transports (près de 50 %). Les professionnels du transport soumis à une exposition plus

élevée montrent une incidence et une mortalité accrues du cancer du poumon. 17 700 décès prématurés sont donc imputables à la pollution liée aux transports.

**A retenir :**

La pollution due aux transports entraîne chaque année 17 700 décès prématurés ou 176 000 années de vies perdues.



### L'exposition des cyclistes aux polluants locaux

A la demande de l'Afsset (Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail), Airparif a mené en 2007 une étude exploratoire<sup>76</sup> avec 150 franciliens volontaires dont 37 % habitent Paris, 34 % en petite couronne et 29 % en grande couronne. Les volontaires portaient des colliers équipés d'échantillonneurs pour mesurer notamment l'exposition au dioxyde d'azote et au benzène, caractéristiques du trafic routier. Les volontaires ont été répartis en 4 catégories selon leurs modes de déplacements : piétons et cyclistes, automobilistes, usagers des transports en commun et sédentaires.

Les automobilistes sont plus exposés au benzène, un polluant cancérogène, que les cyclistes et piétons : 4 micro grammes par mètre cube contre 2,4 le 13 février 2007 et 3,2 contre 2,5 le 12 juin. A vélo, l'air respiré est inhalé bien au dessus du niveau des pots d'échappements alors que la ventilation d'une voiture aspire l'air à proximité du pot d'échappement de la voiture précédente. Le filtre de ventilation des voitures n'arrête pas tous les polluants, qui s'accumulent alors dans l'habitacle. Certes, l'effort physique fourni par le cycliste exige qu'il inhale plus d'air mais celui-ci est moins concentré en polluants. En moyenne, l'exposition à la pollution est deux fois moins élevée pour le cycliste sur une piste séparée que dans la circulation automobile. Par ailleurs, l'exposition sur les couloirs de bus est de 30% moins élevée que dans la circulation.

L'Observatoire régional de l'air en Midi-Pyrénées (Oramip) a également publié une étude menée au printemps 2008 allant dans le même sens et portant sur 35 déplacements parmi les plus empruntés dans l'agglomération toulousaine sur le

<sup>76</sup> Source Airparif : [www.airparif.asso.fr/airparif/pdf/Rexpo\\_final.pdf](http://www.airparif.asso.fr/airparif/pdf/Rexpo_final.pdf)





trajet domicile-travail. Tout polluant confondu, l'exposition des personnes à la pollution de l'air, dans l'agglomération toulousaine, est la plus élevée en voiture, puis en bus. Le vélo vient ensuite, tandis que les deux modes de transport les moins exposés à la pollution sont le métro et la marche à pied. Les concentrations mesurées en dioxyde d'azote dans les habitacles de voitures sont supérieures à celles mesurées en proximité d'axes routiers. Les concentrations varient cependant par type de polluants :

- Pour le dioxyde d'azote, l'habitacle de la voiture est le transport le plus pollué.
- Pour les particules en suspension (PM10) la concentration maximale s'observe dans le métro.
- Pour le benzène, les niveaux les plus élevés sont observés dans les voitures.
- Pour le monoxyde de carbone, les teneurs sont faibles, même si la voiture enregistre la moyenne la plus élevée.

Ces deux études vont dans le sens de précédents relevés réalisés à la demande de la Communauté européenne en 1995<sup>77</sup> qui avait déjà montré une exposition trois fois plus élevée de l'automobiliste au monoxyde de carbone et de 6 fois plus au benzène.

Pollutions comparées	Cyclistes	Automobilistes
Monoxyde de carbone	2.670 µg/m <sup>3</sup>	6.730 µg/m <sup>3</sup>
Dioxyde d'azote (NO <sub>2</sub> )	156 µg/m <sup>3</sup>	277 µg/m <sup>3</sup>
Benzène	23 µg/m <sup>3</sup>	138 µg/m <sup>3</sup>
Toluène	72 µg/m <sup>3</sup>	373 µg/m <sup>3</sup>
Xylène	46 µg/m <sup>3</sup>	193 µg/m <sup>3</sup>

*Exposition comparée à la pollution d'un cycliste et d'un automobiliste Source : The exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air pollutants, Van Wijnen Joop H, Verhoeff Arnoud P, Jans Henk W.A., Van Bruggen Marc (1995)*

<sup>77</sup> Source : The exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air pollutants, Van Wijnen Joop H, Verhoeff Arnoud P, Jans Henk W.A., Van Bruggen Marc (1995).



### A retenir :

Plusieurs études convergentes montrent que le cycliste est moins exposé à la pollution, notamment au benzène et au monoxyde de carbone qu'un automobiliste confiné dans son habitacle. Ce différentiel est plus important encore sur les pistes cyclables ou les couloirs bus.



## Monétarisation des impacts de la pollution

Trois études viennent proposer des méthodes de monétarisation des effets de la pollution<sup>78</sup>.

- L'étude de l'OMS basée sur une double évaluation du consentement à payer et du coût des dommages aboutit à un nombre moyen de morts prématurées de 17 700 liées aux transports et à un coût total de 21.6 Md€ soit 1.8 % du PIB.
- L'étude INFRAS-IWW publiée en mars 2000 ajoute les dommages aux bâtiments représentant 18 % de l'ensemble. Les effets sanitaires ne représentent sur l'ensemble que 70 % des coûts totaux.
- Le rapport du CADAS (Pollution atmosphérique due aux transports et santé publique) distingue les décès à court et à long terme valorisés en nombre de vies perdues et aboutit à une valorisation de 10 à 20 000 années de vie perdues.

Le rapport Boiteux retient une valeur intermédiaire de 10 600 cas annuels de décès prématurés monétarisés sur la base de la valeur de l'année de vie (VAV). Les coûts sociaux et environnementaux de la pollution sont de ce fait estimés à 7 Md€ par an en France dont 3.83 Md€ pour les véhicules personnels. 93 % des coûts sont localisés en milieu urbain ;

Le rapport Boiteux aboutit à des recommandations de ratios de 0.10 € /100km en rase campagne, 1 € /100km en urbain diffus et de 2.9 € /100km en ville soit une moyenne de 0.95 €/100km pour monétariser le coût de pollution locale dans les voitures personnelles.

<sup>78</sup> Mobilité, transport et environnement, Rapport de la Commission des comptes de l'économie et de l'environnement, la Documentation Française, 2006.



Les effets Les distances parcourues à vélo plutôt qu'en voiture permettent de limiter les émissions de polluants :

Les cyclistes qui parcourent annuellement 4.4 Md de km annuellement contribuent donc à une économie d'impact de 42 M€ par rapport à des km parcourus en voiture individuelle. Ce chiffre peut être d'autant plus élevé que les km parcourus à vélo le sont en milieu urbain et sur de courtes distances. Le ratio d'impact varie en effet de 1 à 30 entre milieu rural et urbain. De fait, plus les déplacements en voiture sont courts, plus les émissions de polluants au km sont importants, aggravé par la congestion qui limite la dispersion des polluants.

Le transfert d'une partie de déplacements urbains courts (<3km) de la voiture vers le vélo peut donc avoir des effets nettement plus importants. Un triplement de la pratique du vélo dont 70% des distances seraient transférées de la voiture sur des déplacements urbains courts vers le vélo aurait un impact de 268 M€.

**A retenir :**

Les 4.4 Md de km parcourus par les cyclistes font économiser à la collectivité annuellement 42 M€ par rapport à une distance équivalente parcourue en voiture.

Un triplement de la pratique du vélo en France concentrée à 70 % en milieu urbain pourrait diminuer de 268 M€ les impacts de la pollution par basculement de déplacements courts de la voiture vers le vélo.



### 4.3.2 Les coûts externes dus au changement climatique

Le Groupement Intergouvernemental d'experts sur le changement climatique (GIEC) a réalisé de nombreuses études pour monétariser les effets du changement climatique appliqués à des coûts très divers comme des pertes de PIB, des pertes de vies humaines, des pertes de qualité de vie, de biodiversité... mais se heurte à des difficultés importante d'agrégation des résultats. Selon la commission européenne, le coût social d'une tonne de carbone pourrait être



compris entre 20 et 80 €/t. Le rapport Boiteux évalue le coût de la tonne de CO<sup>2</sup> selon la méthode du coût d'évitement entre les concentrations actuelles et les objectifs du protocole de Kyoto. Il s'agit implicitement d'une valeur de taxe nécessaire permettant d'atteindre les engagements internationaux de réduction d'émission et donc de consommation.

Sur la base d'un ratio de 0.71 kg de carbone par litre de carburant, la valeur de 100 € par tonne s'établit à 7 centimes le litre soit **0.55 € /100 km** en milieu mixte urbain-interurbain.

La valeur de 100 €/tonne a été établit sur la base d'un baril coté à 25 \$ à horizon 2010 et une parité euro/dollar de 0.75

Sur cette base, les coûts sociaux et environnementaux des transports sur l'effet de serre sont évalués en France à 3.59 Md€ dont 2.09 pour les véhicules personnels.

Les 4.4 Md de km parcourus à vélo conduisent donc à réduire les impacts sur l'effet de serre de 24 M€ par rapport à des déplacements réalisés en voiture individuelle. Un triplement de la pratique conduirait à une économie de 72 M€.

#### **A retenir :**

Les 4.4 Md de km parcourus par les cyclistes font économiser à la collectivité annuellement 24 M€ de réduction d'impact sur l'effet de serre par rapport à une distance équivalente parcourue en voiture. Un triplement de la pratique du vélo pourrait diminuer de 72 M€ les impacts.



### **4.3.3 Les effets du bruit**

Le rapport Boiteux préconise d'évaluer l'impact du bruit selon la méthode des préférences révélées à partir de la dépréciation de l'immobilier.

L'OMS indique également les effets sanitaires du bruit sur les perturbations du sommeil, le stress, les maladies cardio-vasculaires.



Les méthodes de coûts d'évitement permettent de chiffrer les besoins annuels d'investissements à 410 M€ pour résorber progressivement les points noirs en termes de bruit. 160 M€ seraient imputables aux seuls véhicules particuliers, ce qui conduirait à un coût au km de 0.04 €/100km, soit 2 M€ d'économies sur les 4.4 Md de km parcourus annuellement à vélo, sans doute très en dessous des autres méthodes d'évaluation sur le coût du m<sup>2</sup> immobilier.

#### 4.3.4 Les effets sur l'occupation de l'espace

Le développement du vélo peut contribuer à limiter les impacts des transports sur l'occupation de l'espace. Plusieurs éléments pèsent sur la composition des coûts d'occupation de l'espace :

- La consommation d'espace de circulation.
- La consommation d'espace de stationnement.
- Les impacts économiques de la congestion.
- Les effets de coupure liés aux infrastructures de transports.
- La création et l'entretien de voiries.
- Les effets de la consommation d'espace sur les paysages.



#### La consommation d'espace temps de circulation et de stationnement

La consommation d'espace public pour les transports tant en espace de circulation qu'en espace de stationnement est considérable et conduit à des effets économiques très importants.

La consommation d'espace de stationnement : un véhicule à l'arrêt consomme 10 m<sup>2</sup> (place de stationnement) et 25 m<sup>2</sup> si l'on intègre les espaces de débattement alors qu'un vélo n'occupe que 0.7 à 1 m<sup>2</sup> selon l'optimisation des solutions de stationnement.

La consommation d'espace de circulation : les travaux de Marchand en 1977 proposant une mesure en m<sup>2</sup>.h permettent d'intégrer la consommation d'espaces de circulation et de stationnement dans un même ratio.

La consommation varie donc de 90 m<sup>2</sup>.h pour une voiture à 21 pour les deux roues, 3 à 12 pour les bus selon qu'existe ou non un couloir dédié, à 2 pour les piétons et 1 pour le métro.




Une évaluation réalisée par la RATP montrait ainsi qu'en 1997 à Paris 95 % de l'espace de déplacements est consommé par la voiture. Marchand montrait en 1997 qu'en milieu urbain, le coût du m<sup>2</sup> x heure en milieu urbain était équivalent qu'il s'agisse du tarif du stationnement sur voirie ou de la création de m<sup>2</sup> d'espaces nouveaux pour la fonction transport aux environs de 0.10 € (1 € par heure pour une place de stationnement de 10m<sup>2</sup>). Des valeurs plus modestes ont ensuite été proposées de 0.038 € par m<sup>2</sup>.h à Paris (valeur proche du coût d'un loyer), 0.019 € en 1<sup>è</sup> couronne et 0.008 € en seconde couronne. Sur cette base, le coût de l'espace affecté aux transports représenterait 5 Md € soit 1.4 % du PIB de l'Île de France et 15 % des dépenses de transport. En milieu péri-urbain le nombre de places consommées par le stationnement est considérable du fait de la faible optimisation des places, chaque véhicule générant une place à domicile, une place à vocation travail, une partie de place en secteur commercial, en secteur de loisirs...

Le gain d'espace-temps permis par le vélo est sans doute important sur les espaces de circulation mais ce gain reste faible voire négatif si des aménagements cyclables dédiés réalisés sont peu empruntés. Dans les conditions actuelles de répartition modale, les flux encore modestes de cyclistes limitent le gain d'espace-temps du vélo.

En revanche le gain reste considérable par rapport à la voiture avec un rapport de m<sup>2</sup> par stationnement de 1 à 25 au profit du vélo. Ce ratio reste cependant limité par le fait que le parc actuel de vélos, aussi important que le parc actuel de voitures sort peu et limite donc l'intérêt du vélo. Cette remarque vaut cependant surtout dans les secteurs ruraux ou urbains peu denses. Le rapport de Frédéric Héran retient dans la bibliographie sur la question un ratio de 1 à 4.5 de consommation d'espace entre vélo et voiture.

Une évaluation exhaustive de l'impact des 4.4 Md de km réalisés à vélo en France sur la consommation d'espace est très difficilement réalisable dans la mesure où les variables à prendre en compte sont trop importantes à ce niveau (durée des déplacements, localisation du stationnement liés à ces déplacements, évaluation du coût du m<sup>2</sup>.h sur chacune des localisations).





Cette partie montre néanmoins que l'impact d'occupation d'espace est potentiellement considérable, surtout en milieu urbain dense. A une échelle micro économique, l'impact de remplacement d'une place de stationnement voiture par une place de stationnement vélo sur le gain d'espace est très clairement perçu dans le cadre de Plans de Déplacements dans des entreprises pour lesquelles l'espace est contraint et impacte le chiffre d'affaires ou les charges : le remplacement d'un stationnement VP par un stationnement vélo entraîne un gain relatif important selon les cas de figure :

- Gain de location d'une place de stationnement en ouvrage en milieu urbain soit 300 € par an diminué des coûts d'amortissement d'une place de stationnement vélo.
- Gain de chiffre d'affaires lié aux consommations de nouveaux clients dans une activité commerciale quand un salarié.
- Gain de loyers pour un gestionnaire de zone densifiant une zone d'activité.

Sur la base d'une augmentation forte des déplacements domicile-travail à vélo de 3 à 12 %, l'impact en consommation d'espace peut être estimé sur la base de déplacements de 3 km et d'un temps de stationnement de 9h pendant 200 jours dans l'année à 360 M de déplacements avec un gain de 90 (VL) – 21 (vélo) m<sup>2</sup>.h par déplacement soit 25 Md de m<sup>2</sup>.h valorisés à une valeur basse de 0.008 €, ce qui représenterait 200 M€.



### Les effets de la congestion

Le coût de congestion a fait l'objet de nombreuses recherches<sup>79</sup>. Il est le plus souvent évalué à partir du temps perdu par rapport à une vitesse normative. Sur cette base, une valeur de 2 % est couramment retenue en Europe soit 32 Md€ en France. La méthode d'évaluation par un coût de péage d'une infrastructure susceptible de supprimer la congestion permet d'évaluer le consentement à payer. Cette méthode aboutit à une évaluation nettement inférieure d'environ 0.39 % du PIB soit 6 Md€ en France pour les véhicules motorisés.

---

<sup>79</sup> Les références de cette partie sont issues de l'ouvrage de Francis Papon « La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ? » ainsi que de l'ouvrage Mobilité, transport et environnement cité plus haut.



Sur la base des données d'encombrement et des distances parcourues, Francis Papon recalcule le coût de congestion produit par km pour chacun des modes.

	distance (Md km/an)	Encombre- ment unitaire (m <sup>2</sup> -h/km)	encombrement total (Gm <sup>2</sup> -h/an)	coût produit de congestion (Md€/an)	coût produit de congestion (€/km)
piétons	19,2	0,25	4,8	0,06	0,003
cyclistes	4,4	0,6	2,6	0,03	0,007
cyclomotoristes	2,3	0,8	1,8	0,02	0,009
motocyclistes	3,3	1	3,3	0,04	0,012
usagers VP	550	1,6	880	10,32	0,019
usagers bus	37	0,3	11,1	0,13	0,004
ensemble			903,6	10,60	

*Coûts de congestion produits par différentes catégories d'usagers, source Francis Papon*


Le calcul ne tient pas compte de la congestion due aux camions et ne différencie pas l'espace rural de l'espace urbain.

Il permet néanmoins d'approcher les coûts de congestion produits par les véhicules si les 4.4 Md de km parcourus par les vélos avaient été réalisés en voiture au taux moyen d'occupation de 1.25 valorisés à 0.012 €/km soit 42 M€.

### Les effets de coupure

Les coupures créées par des nouvelles infrastructures contribuent à allonger les temps de parcours du trafic de proximité, piétons, cyclistes mais également motorisés. Elles induisent

- A court terme l'accroissement des longueurs de parcours, du temps d'attente, de l'insécurité pour les modes doux, une nécessité supplémentaire d'accompagnement.

- 
- A moyen terme, elles conduisent à une diminution des relations de voisinage.
  - A long terme elles modifient le fonctionnement urbain et contribuent à déstructurer les liens entre quartiers.

Le coût des effets de coupure a fait l'objet d'un programme de recherche<sup>80</sup>. Il est évalué à 0,06 % du PIB selon une évaluation contingente suisse et de 0,02 % selon une évaluation allemande de la perte de temps des piétons (soit 0.3 à 0.9 Md€). Une évaluation fondée sur l'économie liée au transfert modal ou une évaluation plus complète du coût des dommages aboutiraient à des évaluations d'au moins 0,3 % du PIB (soit 4.8 Md€).

La correction de ces dommages est devenu un préalable important pour rendre crédible le transfert d'une partie des déplacements urbains de courte distance vers les modes doux et notamment le vélo.

---

### La création et l'entretien de voiries

Plusieurs types de dépenses sont à prendre en compte dans l'évaluation du coût km de voirie :

- Les dépenses indépendantes de la circulation (entretien de la végétation, déneigement).
- Les dépenses proportionnelles aux circulations.
- Les dépenses proportionnelles aux circulations et aux poids des véhicules (entretien superficiel).
- Les dépenses imputables aux seuls véhicules lourds (maintenance lourde des chaussées).

Le coût d'usage des infrastructures est évalué dans l'étude DGTPE citée dans Mobilité, transport et environnement à 3.6 Md€ en interurbain et à 4.7 Md€ en urbain tous réseaux confondus en 2000. Les coûts totaux annuels d'infrastructures se montent à 15.7 Md€ en France dont 7.1 Md pour les véhicules personnels se décomposant en 3.49 Md€ de coûts variables et 4.59 Md€ de coûts fixes.

---

<sup>80</sup> Recherche documentaire sur l'effet de coupure en milieu urbain, Frédéric Héran, IFRESI-CNRS 1999 dont sont issus les éléments de ce chapitre.



Ramené au km, le coût d'usage varie de 0.3 €/100 km sur les routes nationales, 0.4 sur les routes communales à 1.5 sur le réseau autoroutier. Francis Papon utilise dans son étude citée plus haut un ratio de 1 €/100km.

Les 4.4 Md de km parcourus à vélo font donc « économiser » sur cette base autour de 44 M€ de dépenses d'exploitation de la route mais génèrent des besoins d'aménagements nouveaux spécifiques, les collectivités dépensant annuellement près de 350 M€ en aménagements cyclables et sans doute 10% de cette somme en entretien et exploitation, soit un coût d'usage relativement proche. Les coûts d'exploitation des réseaux cyclables sont cependant très peu liés à leur usage et un triplement de la pratique aurait peu d'effet sur les coûts d'exploitation.

### Les impacts sur le paysage

L'impact de la circulation, du stationnement motorisé et de l'implantation de nouvelles infrastructures routières sur les paysages urbains est très difficilement évaluable mais génère des effets négatifs indubitables : dégradation de la qualité paysagère des entrées de ville, multiplication de la signalisation et de la publicité, dégradation des bâtiments publics, diminution de la fonction sociale des rues. Les méthodes de coûts de réparation ou d'évitement permettraient d'apprécier ces impacts mais sont difficilement réalisables à l'échelle du territoire national

#### A retenir :

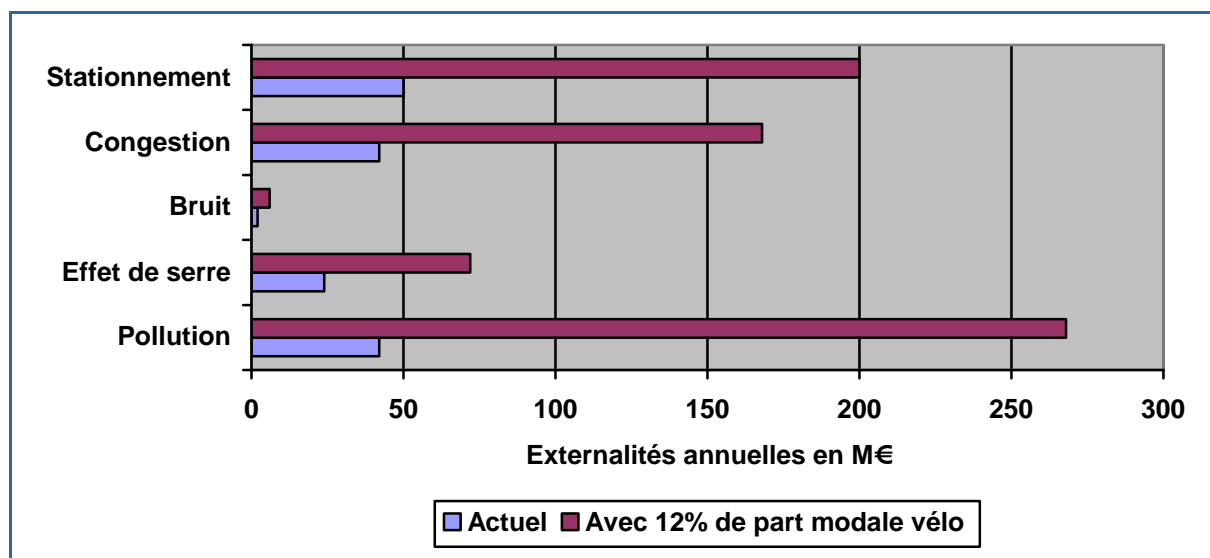
Le développement de la pratique du vélo peut avoir un impact très important sur la diminution de consommation d'espace de stationnement et sur les coûts de congestion en milieu urbain. Les gains d'espace de circulation et les gains de gestion de la route seront cependant faibles voire négatifs tant il est devenu nécessaire de corriger la distribution de l'espace et limiter les effets de coupure en faveur des cyclistes.



### 4.3.5 Synthèse sur les externalités environnementales

La substitution de déplacements en voiture par des déplacements à vélo a des effets importants sur un certain nombre de coûts collectifs.

Le tableau suivant résume l'ensemble des externalités en dehors des effets santé et sécurité.



#### Synthèse sur les externalités environnementales :

Les 4.4 Md de km pratiqués à vélo, estimés à partir des enquêtes nationales transport de 1993-1994, contribuent à limiter les coûts de stationnement, de congestion de bruit, d'effet de serre et de pollution pour un montant de **160 M€ par an**, par rapport à des déplacements qui seraient pratiqués en voiture.

Les effets les plus importants tournent autour de la **diminution de la pollution, la limitation du stationnement et de la congestion**. Les impacts sont cependant très concentrés sur le **milieu urbain**, et sont limités dans les espaces peu denses.

Une politique visant à rentrer dans le peloton des pays européens du vélo et permettant de passer de 3 % à 12 % de part modale pourrait avoir un impact très important évalué à près de **700 M€ par an** sur la diminution des impacts de la pollution et de l'effet de serre, du stationnement et de la congestion, d'autant plus qu'elle serait centrée sur le milieu urbain.



#### 4.4 Le vélo dans le budget transport des ménages

La consommation de vélo (achat, maintenance, réparations) par les ménages en France représente un chiffre d'affaire de 2 430 M€. Par rapport à l'ensemble des distances parcourues et en reprenant la répartition des ventes de vélo par type, le budget relatif aux déplacements peut être estimé à 358 M€ et le coût kilométrique à 0.21 € (le coût total tous types de vélos et d'usages confondus est de 0.31 €/km du fait d'une distance moyenne parcourue par vélo particulièrement faible), ce qui est paradoxalement non négligeable comme le notait déjà Francis Papon dans son étude déjà citée.

Un triplement de la pratique du vélo plus particulièrement ciblée sur une très forte augmentation de la pratique urbaine conduirait sans doute à une augmentation relativement faible du nombre de vélos vendus mais à un doublement probable des dépenses en matière de vélo, avec une montée en gamme des vélos utilisés. L'augmentation importante du nombre de kilomètres parcourus par an et par vélo conduirait à une baisse importante du prix moyen kilométrique passant d'environ 0.21 à 0.10 €/km.

	% pop.	Pop. en M	Distance moyenne par jour de pratique.	Nb jours de dépl. Par an	Km par an	M km par an	CA TTC achat vélo		Coût /km
<b>Actuellement</b>									
Sportifs	1%	0.5	60	50	3 000	1 500	429	30%	0.29
Utilitaires	8%	4.2	4	100	400	1 680	358	25%	0.21
Occasionnels	33%	17.3	17	5	85	1 474	644	45%	0.44
TOTAL		22			211	4 654	1 430		0.31
<b>A terme</b>									
Sportifs	1%	0.5	60	50	3 000	1 500	429	17%	0.29
Utilitaires	12%	6.2	8	150	1 200	7 488	715	50%	0.10
Occasionnels	45%	23.6	20	8	160	3 780	472	33%	0.12
TOTAL		30.4			420	12 768	2 558		0.20

*Hypothèses de coût moyen kilométrique à vélo actuellement et à terme en rattrapant le peloton européen*

Les dépenses nouvelles d'achat de vélo (de 358 à 715 M€) sont déjà prises en compte dans les achats de vélos et périphériques.

Dans l'hypothèse où les 5.8 Md de km supplémentaires parcourus à vélo en milieu urbain se substituerait à des déplacements en voiture, cette modification aurait un impact sur la consommation des ménages.

Les budgets les plus sensibles à la variation de revenu sont les budgets loisirs. Une diminution de charges « contraintes » a une probabilité forte de profiter aux secteurs des loisirs dont le contenu en emploi peut être nettement plus élevé avec 15 à 12 emplois par M€ contre 3 à 5 dans le secteur automobile, mais également bas s'il est consacré à l'achat d'équipement TV, son...





Il est cependant difficile de s'engager dans des hypothèses de reports macro-économiques indirects tant subsistent des incertitudes sur :

- Les types de report modal (les reports depuis les TC ou la marche seraient nettement moins favorables).
- Les reports de pouvoir d'achat du secteur automobile vers d'autres secteurs (loisirs, alimentation...). Les dernières enquêtes de consommation<sup>81</sup> tendent à montrer que l'automobile et les biens d'équipement du logement sont les plus affectés par les baisses de pouvoir d'achat.
- L'affectation des baisses de dépenses sur les charges variables (baisse du nombre de km parcourus mais maintien du nombre de véhicules par ménages) ou sur l'ensemble des charges (suppression d'une deuxième voiture ou décalage de l'achat) affectent également plus ou moins certains secteurs.

#### 4.4.1 Quel report modal vers le vélo ?

Le report modal enregistré à l'occasion des enquêtes sur l'impact des vélos en libre service à Lyon est peu favorable avec un report provenant pour l'essentiel des transports en commun et en second lieu de la marche. 55 % des usagers déclarent cependant qu'ils ont réduit leur utilisation de la voiture dans Lyon. L'efficacité et la rapidité de ce mode est particulièrement mise en avant par les personnes interviewées.

Notre vision de la répartition modale et des risques sur les TC et la marche d'une augmentation forte du vélo est sans doute biaisée par la situation dans le centre des grandes ou très grandes villes où des phénomènes locaux de concurrence/complémentarité peuvent se jouer dans un contexte d'offre forte des TC.

Avec un angle de vue plus large, l'analyse de la répartition modale des pays ou des villes à forte pratique cyclable en Europe montre au contraire qu'une

---

<sup>81</sup> Dépenses de consommation des ménages en produits manufacturés - INSEE - Résultats de mars 2009.







pratique élevée du vélo va toujours de paire avec une part de la voiture nettement plus réduite.

Le graphique suivant présente le croisement des parts modales vélo en abscisse et TC+marche en ordonnée sur l'ensemble du territoire et pas seulement en milieu urbain. Les données sont issues d'une vaste enquête réalisée par la Communauté Européenne sur les répartitions modales dans les déplacements quotidiens<sup>82</sup>. Elle n'a pas la précision d'une enquête ménage mais permet d'avoir une idée précise des grandes structures comparées d'un pays européen à un autre, à partir d'une méthode commune.

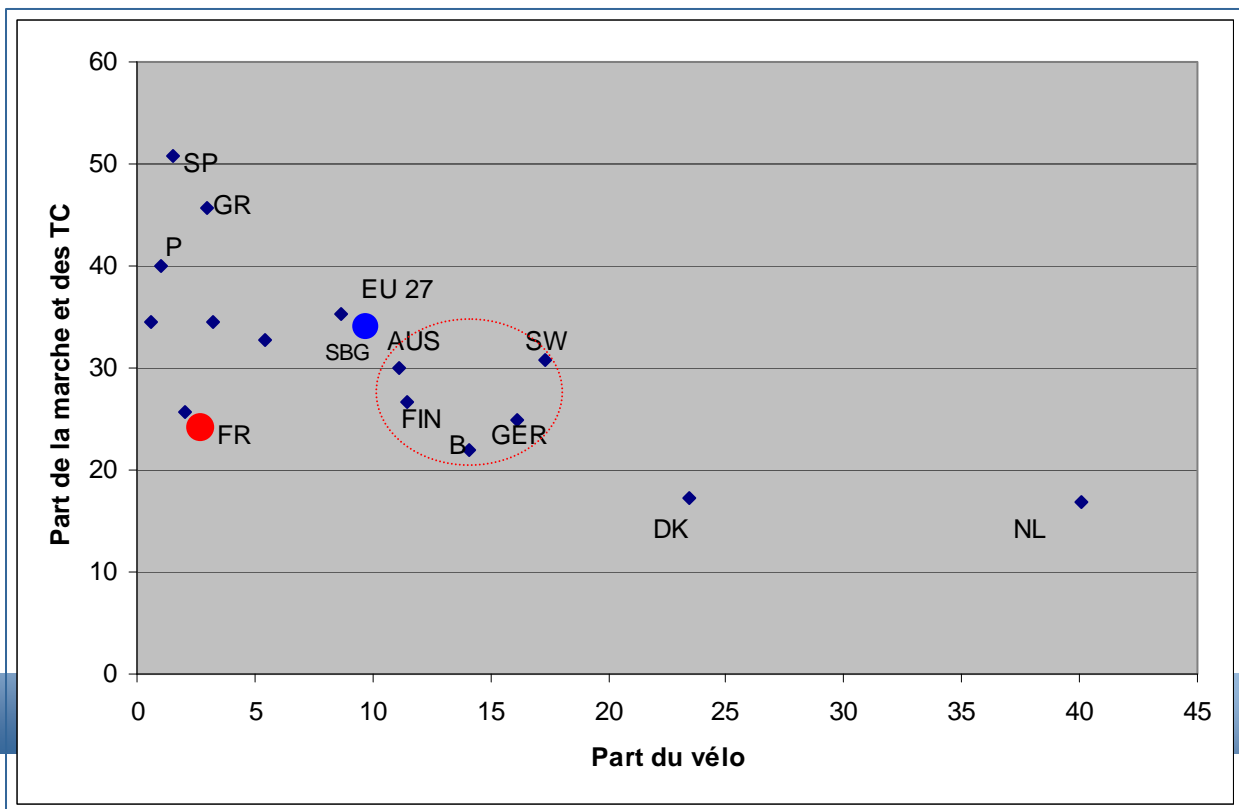
Le graphe montre clairement des structures régionales au sein de l'Europe :

- une très forte pratique du vélo au Danemark et aux Pays-Bas est corrélée avec une faible part de la marche et des TC.
- une faible part du vélo comme dans les pays méditerranéens, Espagne, Grèce et Portugal est corrélée à une très forte part de la marche et des TC (marche et TC étant très fortement corrélés).
- Les pays du nord de l'Europe Allemagne, Autriche, Suède, Finlande, Belgique ont une situation intermédiaire avec une part élevée du vélo (15 %) et une part non négligeable de marche et TC (25 à 30 %), supérieure à celle de la France.
- La France se situe à part avec une faible part du vélo et une faible part des TC et de la marche, situation qu'elle partage avec la Grande-Bretagne et l'Irlande.



---

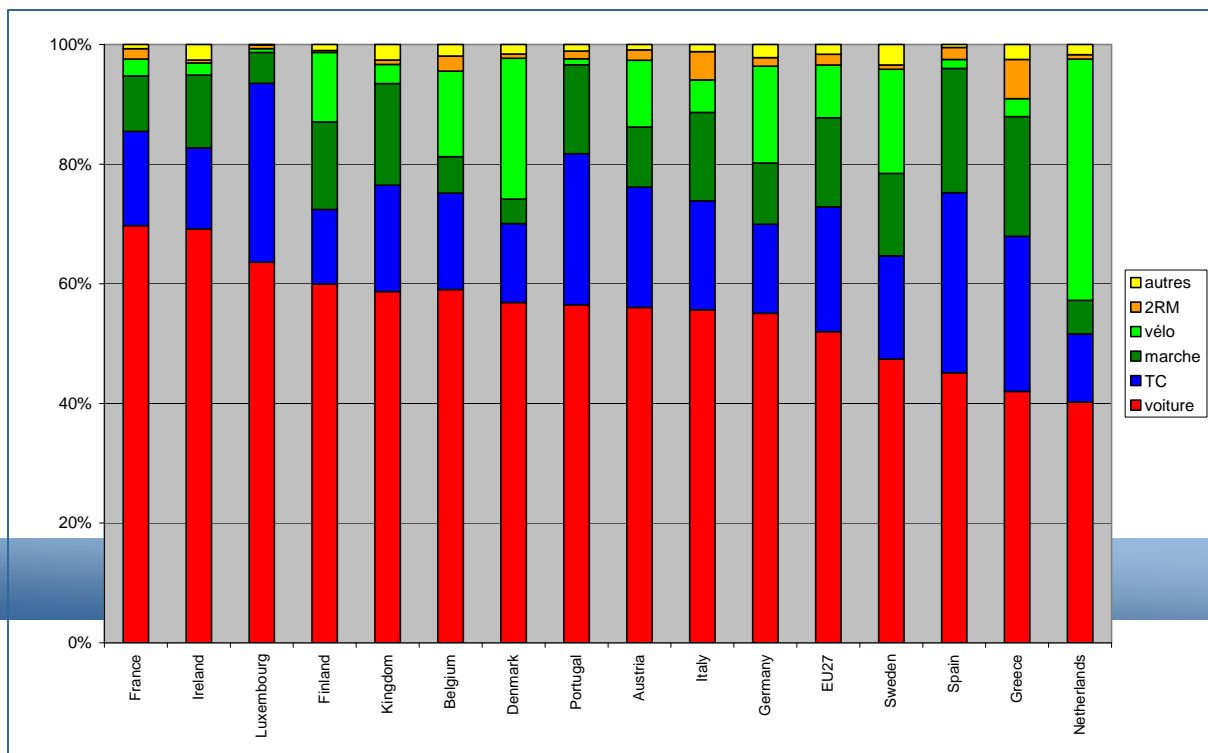
<sup>82</sup> Eurobaromètre Attitudes sur les politiques de transport de la CE DGVII, Gallup, Mai 2007 auprès de 25767 européens de 15 ans et +. Question posée « Quel mode principal utilisez-vous pour vos déplacements quotidiens ? »



Lien entre part du vélo et part de la marche et des TC. Source Eurobaromètre 2007

Au bout du compte, la France se retrouve dans cette enquête avec la plus forte part d'utilisation de la voiture de l'Europe des 15.





Part modales en Europe, source Eurobaromètre 2007

Compte tenu de sa situation particulière de faible part du vélo, des TC et de la marche, le France peut sans doute augmenter fortement sa part de vélo sans diminuer sa part de marche et de transport en commun pour atteindre des valeurs proches de celles des pays germanophones, scandinaves ou de l'Italie du Nord qui combinent une part de vélo située autour de 15 % et une part TC+marche de 25 à 30 %. C'est d'ailleurs le cas d'une agglomération comme Strasbourg qui bénéficie à la fois d'une part du vélo significative et d'une part élevée des TC et de la marche.

Le vélo garde une pertinence majeure dans les secteurs périphériques de densité intermédiaire (2000 à 7500 hab/km<sup>2</sup>), dans les déplacements tangentiels de banlieue à banlieue, dans les villes moyennes et dans les déplacements de proximité du secteur périurbain. C'est là que la politique de promotion peut avoir un impact maximum et où les investissements pourraient être fortement concentrés. Les politiques de développement du vélo dans les centres denses des grandes villes ont l'intérêt d'avoir une forte visibilité sociale et culturelle. Ca n'est cependant pas là que devraient porter les priorités. Le changement modal s'y



opère « naturellement » par une contrainte forte sur la voiture et grâce à une offre alternative crédible.

#### 4.4.2 Quel impact macro-économique d'une politique cyclable sur les consommations dans le secteur automobile ?

Le budget transport des ménages représente 17.4 % du budget total des ménages en France, un des chiffres les plus élevés de la Communauté Européenne (Près de 5 140 € en 2004). Sur ce budget, 85% des dépenses sont consacrées à la voiture (achat, réparations, pièces, carburants, services). Les carburants ne représentent que 28 % du budget automobile. Sur la base d'une distance annuelle moyenne parcourue de 14 000 km, le coût kilométrique moyen s'établit autour de 0.35 €/km. Les 5.8 Md de km représenteraient donc **un manque à gagner pour le secteur automobile de l'ordre de 2 Md € mais un surplus de consommation pour les ménages de 1.3 Md €.**

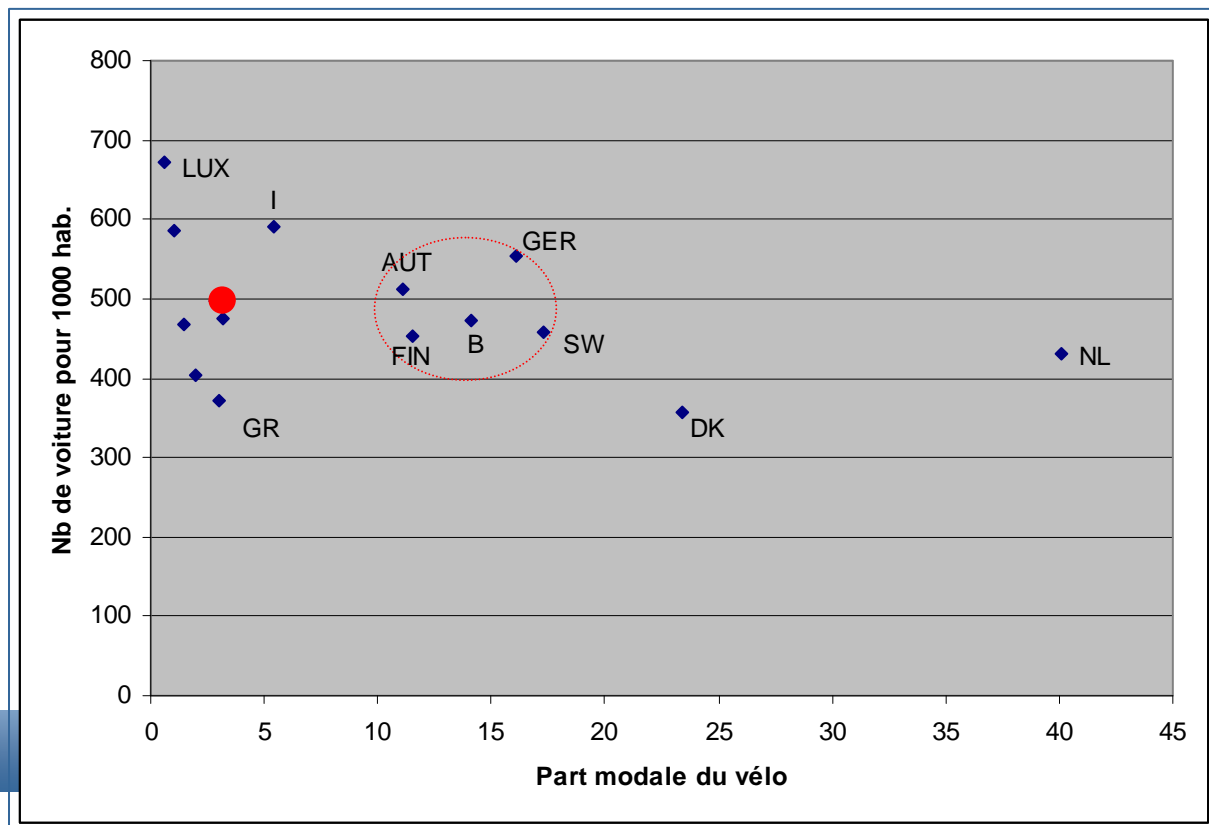
	en M €
Achat neuf	489
Achat occasion	414
Carburant	574
Entretien	311
Assurance	91
Autres services	150
<b>TOTAL</b>	<b>2030</b>

*Affectation des 5.8 Md de km transférés sur les différentes branches du secteur automobile en M€*



Le nombre de véhicules par ménage observé dans les pays très fortement cyclables tend à montrer que le nombre de véhicules par ménage diminue légèrement avec une part du vélo élevée. C'est le cas des Pays Bas et surtout du Danemark où la faible part de la voiture s'explique surtout par la fiscalité appliquée. Dans le groupe des pays du nord de l'Europe, le nombre de voitures

par habitant est très proche de celui de la France, le report vers le vélo s'effectuant plutôt sur une baisse du kilométrage moyen.



Les effets sur le budget des ménages porteraient donc sans doute d'abord sur une baisse de consommation de carburant (activité à très faible teneur en emploi avec 0.9 emploi/M € de CA) de l'ordre de -574 M€ dont 42 % de TIPP et 18 % de TVA soit -344 M€ de recettes fiscales. La baisse des distances parcourues affecterait ensuite les dépenses d'entretien avec -311 M€ dont la teneur en emploi est cependant plus forte avec 5.6 emplois /M€ soit 1 740 emplois. Elle affecterait à plus long terme les achats avec un retardement probable du renouvellement des véhicules (-900 M€ d'achat neuf et occasion, soit 3 000 emplois environ).



#### 4.4.3 Sur quels postes se réaffecteraient les gains de pouvoir d'achat ?

Les pertes de recettes fiscales ne porteraient en fait que sur les 42 % de TIPP (241 M€), la TVA étant reportée sur d'autres activités.

L'impact macro-économique des gains de pouvoir d'achat dépend complètement des types de report envisagés par les ménages. Ces reports peuvent être approchés :

- En identifiant la répartition des consommations au fur et à mesure que les revenus du ménage augmentent analysée à partir de la répartition des dépenses par déciles de revenus.
- En identifiant par différence les postes qui sont réduits à l'occasion d'une baisse de consommation.

Les analyses économiques nécessaires sur les mouvements intersectoriels ne peuvent néanmoins pas être réalisées dans le cadre de la présente étude.

En tout état de cause, la faible teneur en emploi des secteurs des carburants, de l'industrie et de la commercialisation automobile permettent de penser que l'impact macro-économique pourrait être limité.



## 5 Synthèse des éléments économiques

A l'issue de ce tour d'horizon dans le secteur du vélo, le poids économique du secteur du vélo peut être estimé à près de 4.5 Md€.

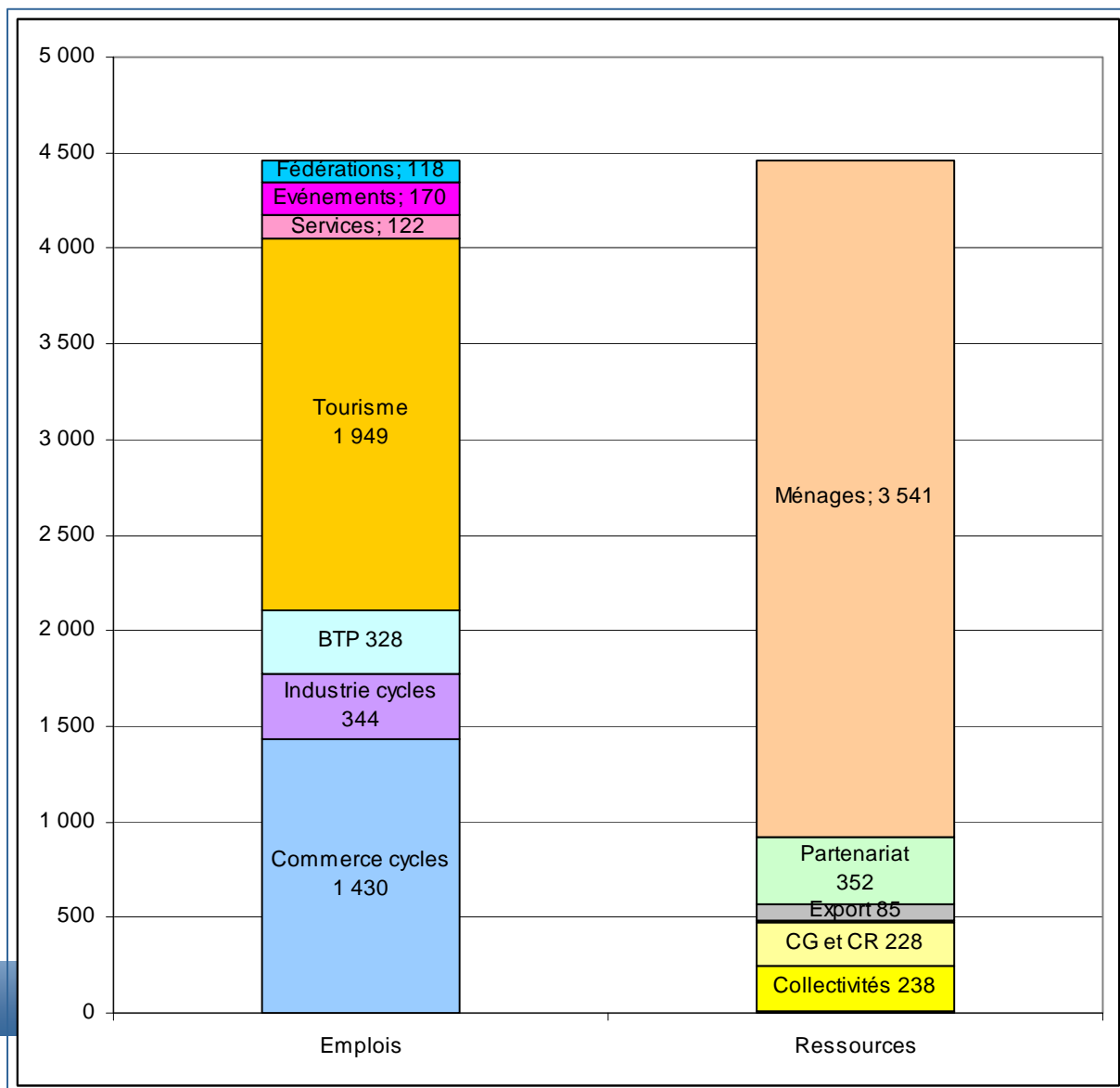
### 5.1 Les ressources

Le schéma simplifié des ressources et des emplois des acteurs privés montre que les ménages apportent en consommation l'essentiel des dépenses avec plus de 3.5 Md€ soit plus de 80 %. Les collectivités locales apportent près de 10 % à part quasi égales entre les agglomérations et communes d'une part et les Conseils généraux et régionaux d'autre part.

Les partenaires privés représentent un apport non négligeable au travers des partenariats avec la pratique sportive (Tour de France, équipe professionnelle, partenariats locaux) et depuis peu au travers du financement des Vélos en libre service par le biais de la publicité.







*Schéma simplifié des ressources et emplois dans le secteur du vélo en millions d'euros par an*

## 5.2 Les emplois

Le commerce et l'industrie du cycle (sans double comptes) représentent une part importante des emplois dans ce secteur avec 41 % du secteur.

- Le **tourisme** est le principal poste de dépenses avec 44 % des dépenses dans une vision pourtant restrictive des liens avec le secteur du vélo. Ne sont en effet pris en compte que les dépenses des cyclistes itinérants et des excursionnistes pour lesquels le vélo est un élément déterminant dans

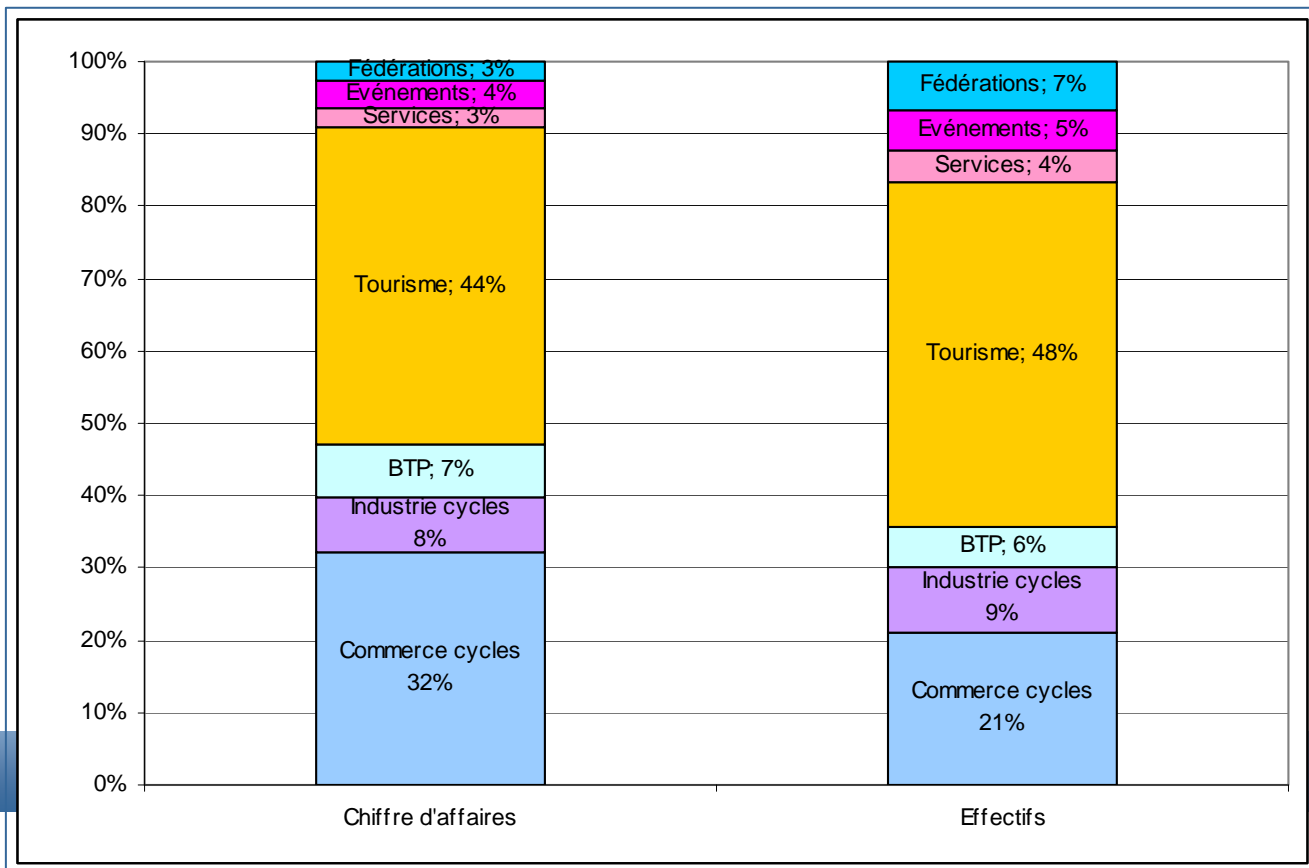
le choix du séjour auxquelles s'ajoutent le différentiel du niveau de dépense des touristes en séjours pratiquant le vélo par rapport à celui d'un touriste ne pratiquant pas.

- Le secteur de **l'aménagement et de l'entretien** des infrastructures financé pour l'essentiel par les collectivités ne représente quant à lui que 7 % des dépenses du secteur.
- Les événements liés pour l'essentiel à la pratique sportive (dont le Tour de France représente la majeure partie) et les Fédérations ont un poids économique non négligeable, respectivement de 170 et 118 M€.
- Les services vélos (location, VLS, vélo stations) représentent des montants encore faibles mais en pleine croissance et devraient jouer un rôle important au même titre que l'animation et l'apprentissage (12 M€) dans le développement de l'activité.

### ●●● 5.3 Les effectifs salariés

L'ensemble du secteur du vélo représente dans toutes ses composantes près de 35 000 emplois et présente une intensité en emploi élevée avec près de 8 emplois par M€. Le seul secteur de l'industrie et du commerce de cycles représente plus de 10 000 emplois.

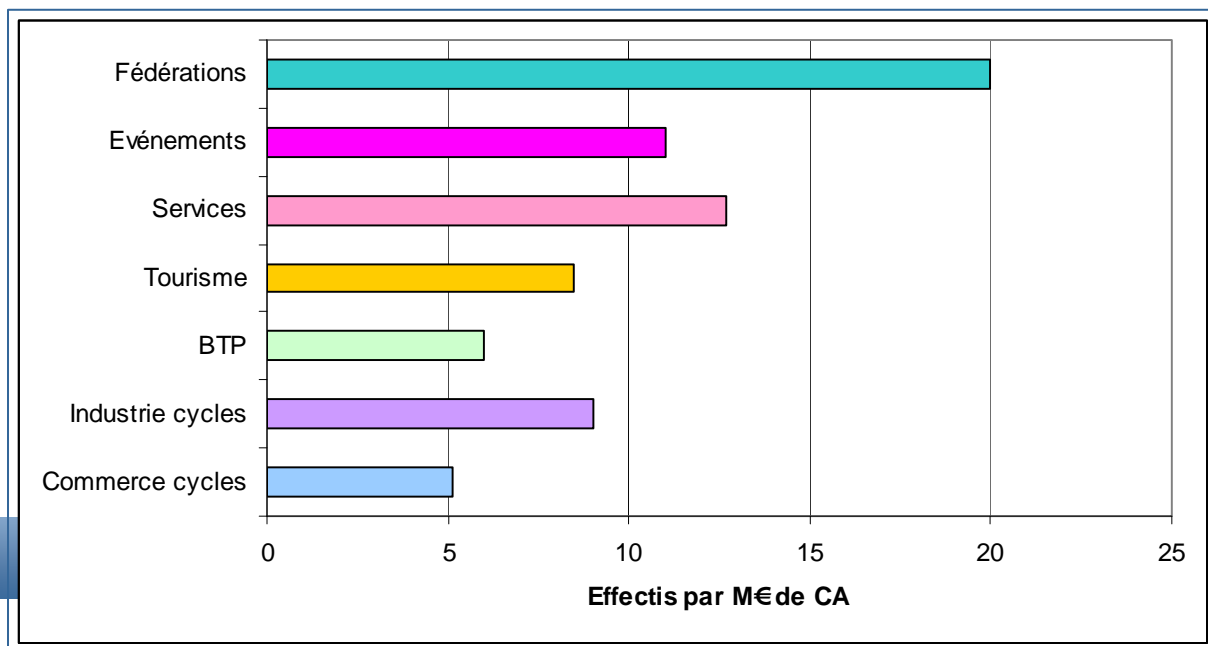




*Répartition du chiffre d'affaires et des effectifs dans le secteur du vélo*

L'intensité en emploi est cependant variable selon les domaines. Le secteur des services et de l'animation (Fédérations et acteurs privés), deux secteurs essentiels au développement de la pratique dans les années à venir ont une intensité en emplois particulièrement élevée, respectivement de 13 et 20 emplois par millions d'euros. A titre de comparaison l'industrie automobile se situe autour de 2.5 emplois par M€, la maintenance automobile autour de 6.





*Intensité en emploi dans les secteurs du vélo*

## ●●● 5.4 L'impact des sommes investies par les collectivités et l'Etat dans le secteur du vélo

Le rapport entre les sommes investies par l'Etat et les collectivités locales en aménagement, stationnement, services et l'activité économique globale du secteur est très important avec un rapport 0.5 M€ pour une activité économique globale de 4.5 Md€, soit un rapport de 1 à 9.

En intégrant les externalités positives du secteur du vélo en santé, pollution, espace, congestion, effet de serre et en déduisant les impacts négatifs, l'impact global est de 4.5 Md€ directs + 4.9 Md€ d'externalités soit un rapport de 1 à 19.

Ce rapport n'indique cependant pas de lien direct de causalité. Si l'investissement public est indispensable dans le domaine sportif, le lien dose/effet des investissements publics dans le domaine de la pratique utilitaire reste à établir.



### 5.4.1 Lien entre aménagements cyclables et pratique urbaine

L'analyse du lien entre linéaire d'aménagement cyclable par habitant et part modale donne néanmoins des indications précieuses sur l'efficacité des aménagements cyclables dans le développement de la pratique. Les données suivantes sont issues des enquêtes ménages pour ce qui concerne la mobilité et de l'enquête CVC-Fubicy pour les linéaires d'aménagements. Afin d'atténuer les effets de dates d'enquête, les valeurs retenues sont corrigées de l'évolution de l'ensemble des EMD réalisées en France.

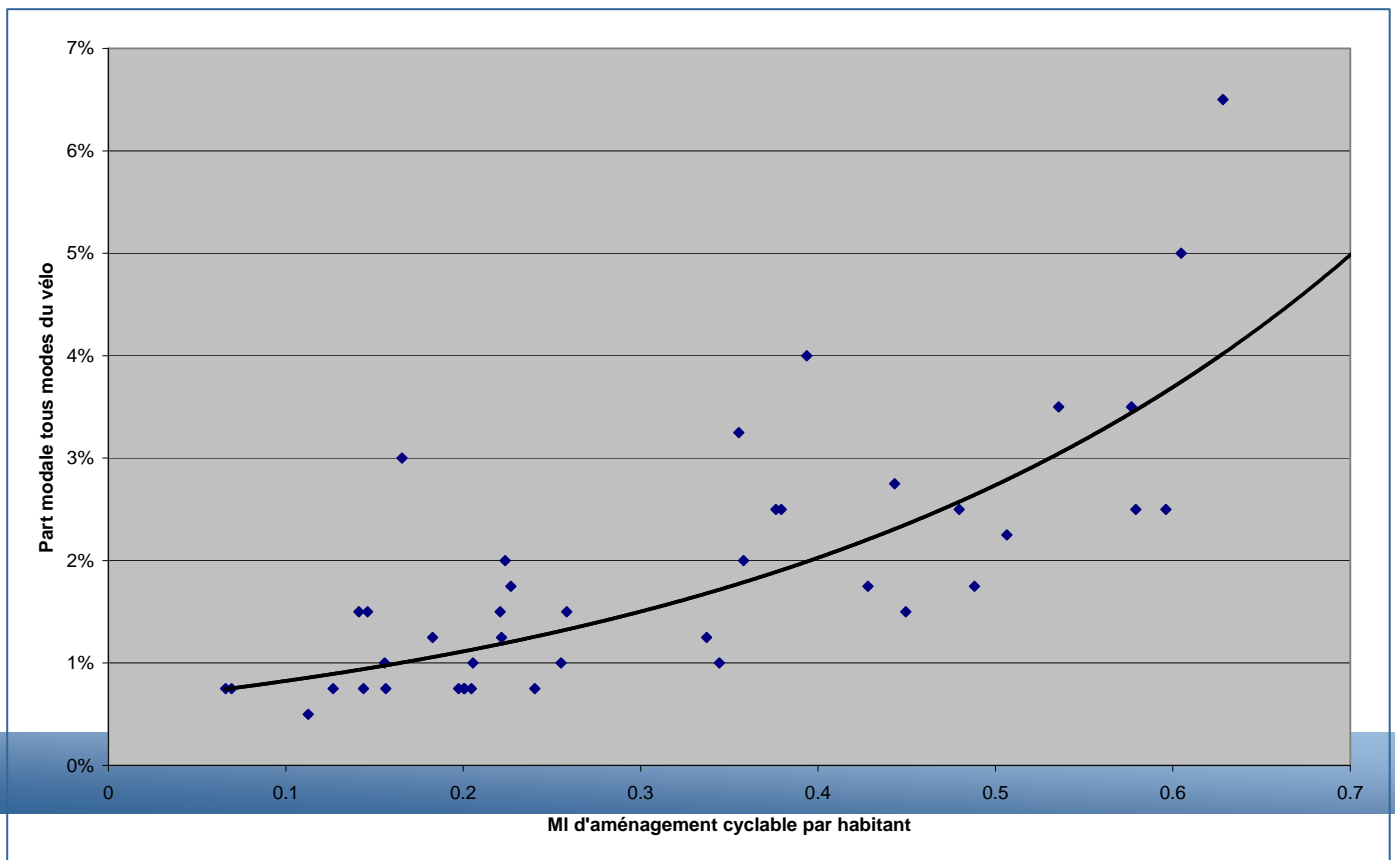
Le lien est de type exponentiel avec une équation de type  $y = 0.006 \cdot e^{3x}$  où  $y$  représente la part modale et  $x$  le linéaire d'aménagements cyclables par habitant. Cette courbe indique plusieurs phénomènes intéressants à noter :

- En dessous de **0.5 ml/habitant** l'augmentation de la part modale est lente. Les réseaux restent partiels, mal connectés, non continus. Mais la pratique augmente ensuite très rapidement au-delà de 0.65 ml /hab. Il est donc probable que la « rentabilité des investissements » au-delà de ce seuil soit nettement plus importante.
- L'écart des données observées à la courbe est globalement limité, ce qui signifie que la pertinence de la courbe est plutôt bonne, notamment dans la partie basse de la courbe. Cela signifie que la réalisation d'aménagements cyclables permet toujours d'atteindre une valeur minimale de pratique, même dans des contextes difficiles. On n'observe pas de collectivités ayant beaucoup investi avec des retours très faible.
- A l'inverse, des parts modales nettement plus élevées sont rencontrées dans certaines collectivités. C'est le cas de Strasbourg, de Rennes ou d'Angers où les conditions peuvent être plus favorables au vélo et où d'autres éléments de politiques cyclables complémentaires aux aménagements ont été mis en œuvre.
- Sur la base de cette équation, l'objectif de 12 % de part modale est atteint avec **1 ml d'aménagement cyclable par habitant**, chiffre correspondant à peu de choses près aux données observées dans nombre



de villes allemandes. C'est dans la fourchette 0.65 à 1 ml/hab que le retour sur investissement est le plus élevé.

- Les observations internationales dans les villes les plus cyclables indiquent cependant que la pente de la courbe diminue au-delà pour tendre vers une asymptote compréhensible : une fois le réseau achevé, la réalisation d'aménagements complémentaires a peu d'effets : A Freiburg une part modale de 28 % est atteinte avec 2.4 ml/hab, à Odense, 25 % avec 1.9 ml/hab..



*Lien entre linéaire d'aménagements cyclables par habitant et part modale du vélo dans les agglomérations françaises (sources Enquêtes ménages et enquête CVC-Fubicy)*



## Schéma économique de synthèse du secteur vélo en France

### SECTEUR PRIVE EMPLOIS

TOTAL	COMMERCE CYCLES	INDUSTRIE Cycle	BTP	TOURISME	LOUEURS	Location	VLS	Services vélo	Evénements	Tour France	Autres	MOUVEMENT FEDERAL
TVA	564	234	TVA	11	285	7	3		TVA	24		
Importations	656	545	111									
Achats FR	1 342	273	82	206	767	9	5					
Salaires	833	175	71	77	492	18						
IT	140	26	9	15	78	2	4	0	IT	7		5

### SECTEUR PRIVE RESSOURCES

CA TTC	COMMERCE CYCLES	IND Cycle	BTP	TOURISME	SERVICES	Location	VLS	Services	Evénements	Tour	Autres	MOUVEMENT FEDERAL	
4 199	1 430	344	328	1 949	40	80	2		170	42		118	
Total TVA	564	234	TVA Entretien	11	285	7	3		TVA	24		Licences	
		Ventes particuliers	1 196	Ventes commerces	259	Aménagmt	256	Hébergement	566	Ménages	33	16	0
		Ventes export	85	Signalisation	6	Nourriture	401	Collectivités		64	2	Subventions	7
		Ventes loueurs	14	Stationnement	9	Activités, visites	130			Participation	10	13	Clubs
		Entretien 70%	46	Transport	134					Droits TV	50		
				Voiture	195					Collectivités	16		Animation vélo
				Autres	43					Equipes pro	30		12
				Forfaits TO	196								
Effectifs ETP	34 698	7 300	3 103	1 970	16 546	800	640	111	Evénements	1 460	417	2 351	

### MENAGES Emplois

Total emplois	COMMERCE CYCLES	IND Cycle	BTP	TOURISME	LOCATION	VLS	Services	Evénements	Tour	Autres	MOUVEMENT FEDERAL
3 541	1 430			1 949	40	16	0		13	50	44
	Achat	876			Loisirs privé	40		Epreuves	13		Licences
	Maintenance et pièces	554			Abonnmts.		16	Grand public		1	Cotisations
								Transport		49	
											Animation

### PUBLIC Emploi

	Total	ETAT	Com. EPCI	CG et CR	Autres
TOTAL	483	13	238	228	4
Aménagements urbains	110		110		
VVV	107			107	
Amgts routiers autres	44	5		38	1
Signalisation	0				
Subventions	8		5	4	
Stationnement	9		7	2	
Fonctionnement	26		10	16	0
Communication vélo	13		3	9	1
Tour de France	10		7	3	
Vélostations	2		2		
VLS	64		64		
Subv VVV	3	3			
Subv Fédé	5	5			
Effectifs ETP	290	10	100	160	20

### PUBLIC Ressources

	ETAT	Com. EPCI	CG et CR	Autres
TOTAL	708	621	44	44
TVA	564	564		
IS	56	56		
TP	88		44	44

### EXTERNALITES

Total	4 835
Santé	5 627
Sécurité	-952
Stationmt	42
Congestion	24
Bruit	2
Effet de serre	42
Pollution	50





## Schéma économique de synthèse du secteur vélo en France - Prospective 2020

### SECTEUR PRIVE EMPLOIS

TOTAL	COMMERCE CYCLES	INDUSTRIE Cycle	BTP	TOURISME	LOUEURS	Location	VLS	Services vélo	Evénements	Tour France	Autres	MOUVEMENT FEDERAL
TVA	985	TVA	419	TVA	14	TVA	510	TVA	13	5		24
Importations	974	Importations	789	Importations	185	Importations						
Achats FR	2 838	Achats FR	642	Achats FR	223	Achats	572	Achats	1 372	Achat vélo	18	10
Salaires	1 684	Salaires	403	Salaires	150	Salaires	214	Salaires	881	Salaires	36	
IT	271	IT	45	IT	19	IT	44	IT	140	IT	3	12
												1
												7
												6

### PRIVES Ressources

CA TTC	COMMERCE CYCLES	IND Cycle	Aménagement	TOURISME	SERVICES	Location	VLS	Services	Evénements	Tour	Autres	MOUVEMENT FEDERAL						
7 588	2 558	727	951	3 489	80	150	22	170	42	141								
Total TVA	985	TVA	419	TVA	14	TVA	510	TVA	13	5		19						
	Ventes particuliers	2 139	Ventes commerces	642	Aménagmt	785	Hébergement	1 013	Ménages	67	29	2	Annonceurs	40	22	Subventions Etat	5	
		Ventes export	85	Signalisation	12	Nourriture	718	Collectivités		116	20	Subventions		7	Equipes pro	22		
		Ventes loueurs		Stationnement	85	Activités, visites	233					Participation	10	13	Clubs	60		
				Entretien 70%	55	Transport	239					Droits TV	50					
						Voiture	349					Collectivités	16		Animation vélo	35		
						Autres	76					Equipes pro	30					
						Forfaits TO	351											
Effectifs ETP	59 756		9 188		6 558		5 829	TOURISME	29 622	SERVICES	1 600	1 160	1 111	Evénements	1 460	417	MOUVEMENT FEDERAL	2 811

### MENAGES Emplois

Total emplois	COMMERCE CYCLES	TOURISME	LOCATION	Evénements	MOUVEMENT FEDERAL
6 219	2 558	3 489	80	29	2
	Achat	1 605	Loisirs privé	80	
	Maintenance et pièces	953	Abonnement		29
				2	Grand public
					Transport
					49
					Animation
					10

### PUBLIC Emploi

TOTAL	Total	ETAT	Com. EPCI	CG et CR	Autres
1 243	311	490	428	14	
Aménagements urbains	363	127	236		
VVV	330	116	215		
Amgts routiers autres	92	20	66	6	
Signalisation	12		1	11	
Subventions	35	10	15	10	
Stationnement	85	20	45	20	
Fonctionnement	28		10	16	2
Communication vélo	46	10	15	20	1
Tour de France	10		7	3	
Vélostations	20		10	10	
VLS	116		116		
Subv VVV	3	3			
Subv Fédé	5	5			
Effectifs ETP	1 035	30	468	517	20

### PUBLIC Ressources

TOTAL	ETAT	Com. EPCI	CG et CR	Autres
1 249	1 084	83	83	0
TVA	985	985		
IS	99	99		
TP	165		83	83

### EXTERNALITES

Santé	15 444
Sécurité	-1 333
Stationnt	268
Congestion	72
Bruit	6
Effet de serre	168
Pollution	200



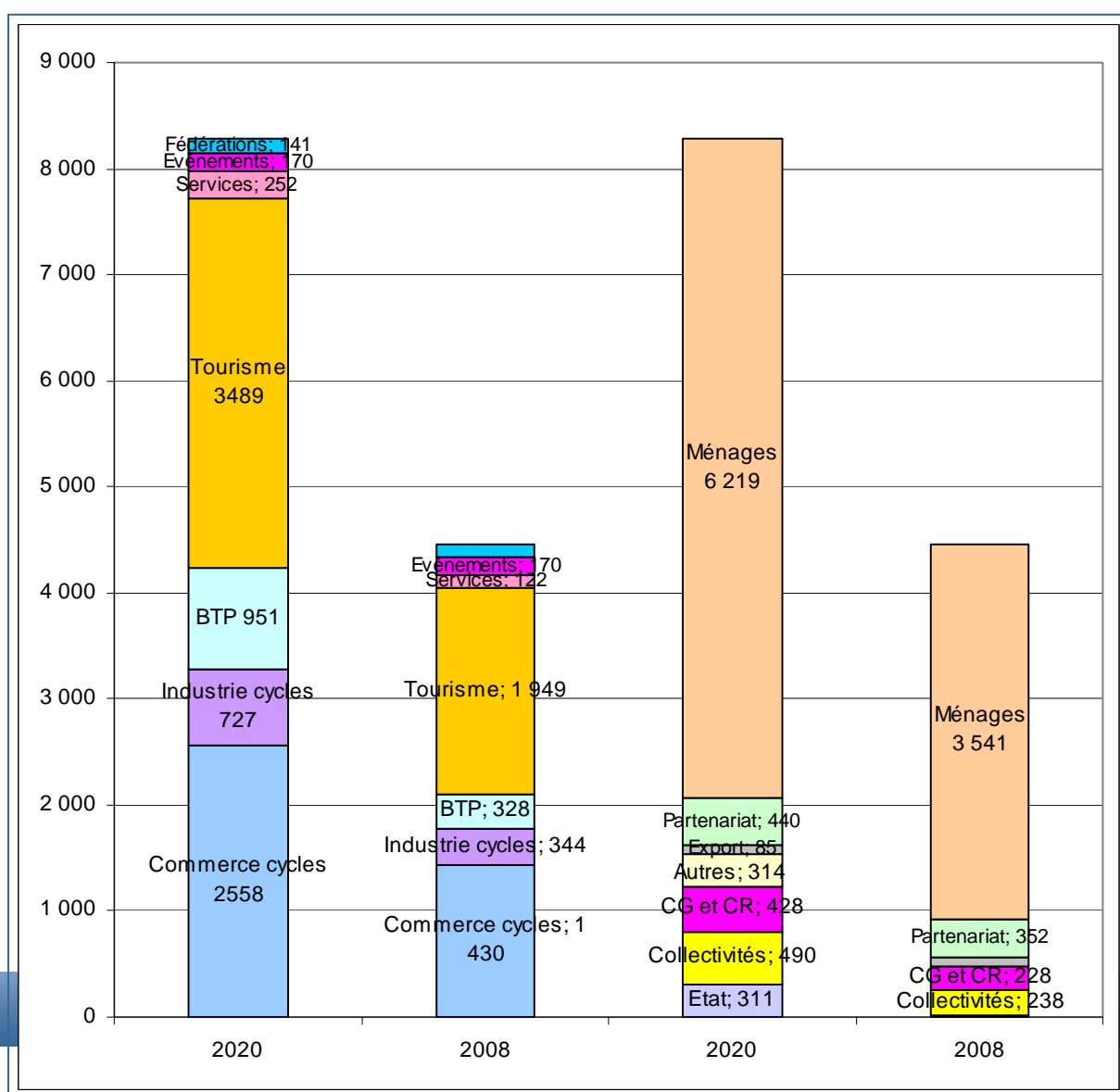
#### 5.4.2 Lien entre linéaire de vélo routes et voies vertes et pratique touristique du vélo

Sur le même principe, le lien entre linéaire d'aménagements cyclables et séjours touristiques vélo peut être établi



### 5.4.3 Schéma économique du secteur vélo dans une France ayant rejoint le peloton européen

A un horizon de 10 ans, un triplement des investissements et des dépenses de fonctionnement de la part des collectivités locales et de l'Etat dans le secteur du vélo permettrait de rejoindre le peloton européen et pourrait conduire à un doublement du secteur économique du vélo. Le schéma économique général pourrait être le suivant :

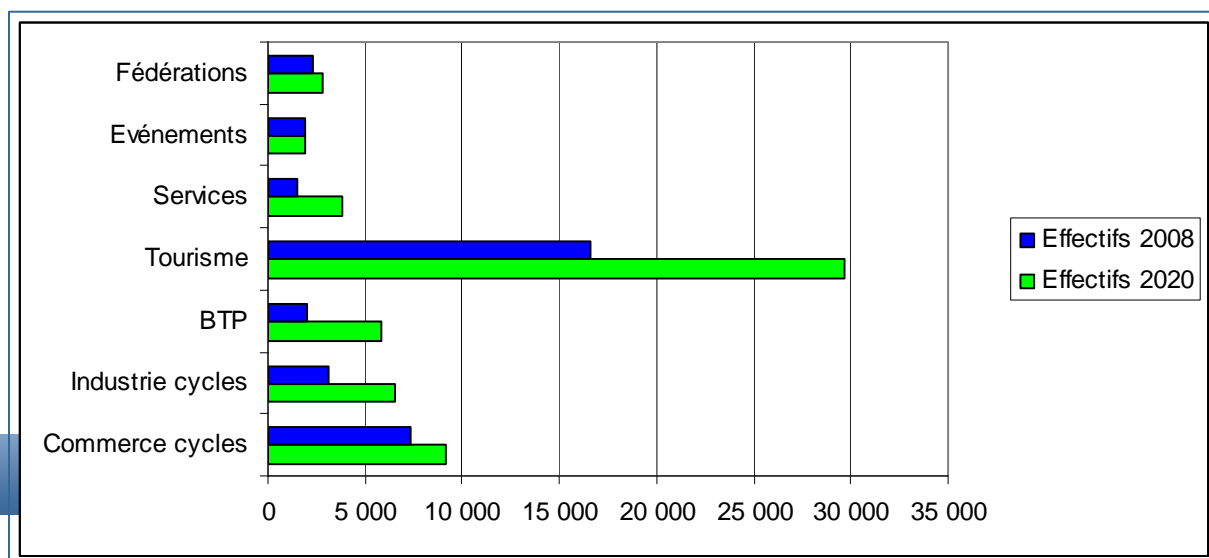


Emplois et ressources dans le secteur du vélo en 2008 et sur une perspective 2020 en M€



Par ailleurs, les engagements financiers de l'Etat et des collectivités seraient en totalité couverts par les recettes fiscales en TVA, IS et impôts et taxes diverses avec 1 249 M€ de recettes fiscales pour 1 243 M€ en investissements et fonctionnement dans le secteur. Actuellement, les 483 M€ d'engagement des collectivités et de l'Etat sont couverts par 708 M€ de recettes fiscales, pour l'essentiel sous forme de TVA.

Le potentiel de création d'emploi peut être élevé, notamment dans le secteur du tourisme. En extrapolant les effectifs sur les mêmes ratios d'emploi par M€ de CA, nous obtenons les données suivantes :

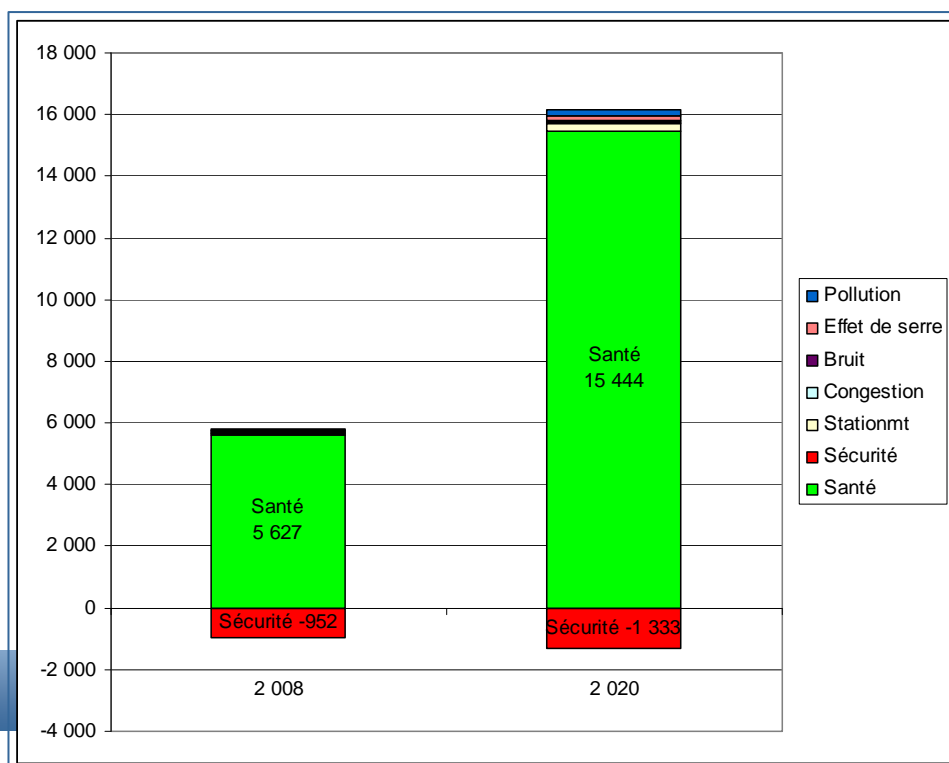


*Effectifs dans le domaine du vélo en 2008 et en 2020 dans le cadre d'une France recollant le peloton européen*



#### 5.4.4 Implications sur les externalités

L'effet économique le plus considérable d'une augmentation importante de la pratique du vélo résiderait dans l'effet santé compensant largement l'augmentation probable mais mesurée de l'insécurité. Les autres effets externes sont d'un poids relativement faible.



*Externalités de la pratique du vélo actuellement et dans la perspective de recoller le peloton européen à un horizon 2020*

L'objectif de ce dernier chapitre n'est pas de faire une synthèse par thématiques, celles-ci ayant été faites par domaine, mais de brosser les principales orientations opérationnelles d'une politique cyclable nationale.

### 6.1 Le vélo santé, priorité économique n° 1

S'il n'y a qu'un point à ressortir de l'économie du vélo, c'est sans hésiter l'enjeu santé. Les impacts d'une pratique régulière du vélo sont à présent connus, très bien documentés et monétarisés dans le cadre d'une large étude européenne menée par l'Organisation Mondiale de la Santé.

Rejoindre le peloton européen du vélo signifierait pour la France de passer de 75 km/an/habitant à 250 ou 300 km. L'impact économique attendu serait de 15 Md€ par an en économie de dépenses de santé publique, journées de travail perdues et valorisation d'années de vie supplémentaires, loin devant tous les autres impacts potentiels.

L'impact économique est d'autant plus fort que la pratique du vélo s'applique à des catégories sous-actives, principalement les femmes entrant dans la vie active et les femmes de plus de 50 ans, les personnes âgées, notamment celles de plus de 65 ans, mais également d'autres catégories sociales ayant une pratique sportive très limitée et les personnes en surpoids. Le vélo a l'avantage d'être une activité physique accessible à tous, notamment à des personnes âgées, peu coûteuse, peu traumatisante pour les personnes en surpoids du fait qu'il s'agit d'une activité portée. Il s'intègre facilement dans la vie quotidienne.

L'argumentation santé s'appuie sur un intérêt individuel direct plus facilement perceptible qu'une argumentation sur un intérêt collectif lointain.



Sur un plan opérationnel, cette priorité entraîne plusieurs pistes importantes d'actions :

- **90 % de la population française à moins de 5 km d'une voie verte :**  
La réalisation de voies vertes est dans le droit fil de cet objectif. Les enquêtes réalisées montrent qu'elles permettent de remettre au vélo en grand nombre des femmes, des personnes âgées et des enfants dans un contexte parfaitement sécurisé pour un retour à la pratique. Elles seront d'autant plus efficaces qu'elles se situent dans des secteurs à forte densité de population.
- Lancer une **campagne de communication auprès de relais d'opinions non encore convaincus** : l'ampleur de l'impact santé de la pratique du vélo est totalement méconnue et nombre de relais « naturels » de cette thématique au sein du Ministère de la Santé, à l'INPES, à la CNAM et dans les CRAM et CPAM, dans la médecine du travail et la médecine générale, parmi les employeurs, non seulement ne relaient pas cette information mais pèsent en sens inverse du fait du risque perçu du vélo. La réalisation d'un document à destination de ces relais d'opinion, équivalent à celui publié en Grande-Bretagne « Cycling and Health, what's the evidence ? » serait d'un grand secours.
- **Renforcer les liens avec le Ministère de la Santé**, identifier les relais importants, notamment par le biais de la Mission vélo mais également de la Jeunesse et des Sports. Il s'agit notamment de lever certaines contradictions comme l'absence du vélo-mobilité dans la campagne de promotion de l'INPES « mangez-bougez » pourtant bien entendue par un certain nombre de cibles.
- **Cibler des populations** pour lesquelles l'impact santé pourrait avoir un impact majeur (femmes en premier emploi, employées du secteur tertiaire, retraités 65-75 ans) et lancer une campagne de presse sur cette thématique auprès des magazines santé, presse féminine et presse 3ème âge. Creuser par des groupes qualitatifs les freins et motivations de ces populations. Le développement de l'apprentissage pour adultes auprès de



ces populations a été très bien engagé par certaines associations adhérentes à la FUBicy et gagnerait à être considérablement accompagné et généralisé. Une exploitation approfondie de la nouvelle enquête nationale transport dans la suite de celle réalisée par Francis Papon sur l'enquête 1993-1994 permettrait de mieux segmenter les types de pratique et les cibles.




## ●●● 6.2 Le vélo mobilité, un impact économique majeur

Le « vélo-mobilité » de tous les jours est sans doute la forme de pratique qui possède le plus fort potentiel de croissance. Malgré des distances quotidiennes très modestes, sa régularité en fait sur l'année une pratique à très fort potentiel de distances parcourues. C'est de fait sur le vélo mobilité que le peloton européen du vélo assure l'essentiel des distances parcourues par jour et par habitant. Il s'intègre facilement dans la vie quotidienne et connaît une croissance importante dans le centre des grandes villes. Le vélo mobilité est également celui qui a l'impact le plus positif sur le budget des ménages, l'emploi, la remontée en gamme des vélos, les externalités de pollution et d'effets de serre et sur l'occupation de l'espace.

Plusieurs actions devraient découler de cet objectif :

- **1 ml d'aménagement cyclable par habitant** : La France garde un retard important en termes de linéaire d'aménagements cyclables par habitant au regard du peloton européen. Un objectif de 1 ml d'aménagements cyclables par habitant à horizon de 10 ans contribuerait à tripler le linéaire d'aménagements et permettrait d'aboutir à un réseau cohérent.
- **Asseoir les aménagements sur une meilleure connaissance des mécanismes d'accidents** : La réalisation des aménagements conduit presque mécaniquement à une augmentation de la pratique mais les résultats de sécurité ne sont pas toujours à la hauteur. La politique d'aménagement doit être soutenue par une bien meilleure connaissance des scénarios réels d'accidents, les aménagements pouvant se révéler





contre-productifs, des propositions plus abouties dans le traitement des intersections et une formation plus précise de toute la chaîne d'intervenants de ce domaine. Un approfondissement de l'exploitation du registre des accidents du Rhône, notamment dans son exploitation géographique, dans la suite de la thèse d'Emmanuelle Amoros serait nécessaire pour mieux connaître les typologies et conditions d'accidents.

- **Accompagner les collectivités dans les financements** : Le Plan de Relance peut être l'occasion de combler ce retard tout en bénéficiant d'effets à moyen et long terme très positifs. L'Etat peut jouer un rôle important d'incitateur et de catalyseur auprès des collectivités locales en proposant un cofinancement de 35 % des opérations qui pourrait jouer un effet de levier important dans la mobilisation des collectivités sur le plan de relance national.
- **Cibler les déplacements en 1ère et 2ème couronne** : si le vélo se développe actuellement fortement dans le centre des grandes villes, le potentiel le plus important de croissance en volume se trouve sur les déplacements courts en banlieue, là où la voiture domine et où la marche et les transports en commun peinent à se développer du fait d'une densité plus faible. C'est là, dans les secteurs de densité intermédiaire, que le vélo bénéficie de son efficacité maximale. Ces territoires souffrent néanmoins d'effets de coupure importants, d'une offre de stationnement VL peu contrôlée et d'espaces de pratique du vélo peu sécurisés.
- **Accompagner le développement du vélo en rabattement vers le TER et les axes forts de TC** : le TER connaît une croissance très importante en Région auprès des salariés périurbains confrontés à des coûts de déplacements considérables et susceptibles d'augmenter. Le vélo peut être un complément idéal de desserte des bassins de chalandise de 3 km autour de gares dont les stationnements voitures sont saturés. L'embarquement des vélos dans les trains qui doit être maintenu en heure creuse n'est pas une solution économique crédible en heure de pointe dans les cas de saturation des rames. La généralisation de solutions de stationnement et de services en gare est un impératif qui doit être porté par les Régions et la SNCF.
- **L'importance du stationnement à domicile et à destination** : le stationnement sécurisé des vélos, notamment en habitat vertical et sur les



lieux d'emploi est un besoin majeur à satisfaire. Des sommes très importantes doivent être investies dans ce domaine, parallèlement aux aménagements cyclables pour rattraper le retard français. Il s'agit par ailleurs pour l'essentiel d'activités économiques nationales à fort contenu en emploi. L'approfondissement des liens avec les bailleurs sociaux publics et privés et la mobilisation de financements sur la question est indispensable.

### ●●● 6.3 Les potentialités fortes et à court terme du vélo dans le cadre des PDE


Sur l'ensemble des motifs de déplacements, le motif domicile-travail est un de ceux qui peut progresser le plus vite. L'expérience des Plans de Déplacements d'Entreprises ou d'Administrations montre qu'un doublement ou un triplement de la pratique en quelques années est souvent réaliste et possible. Un nombre non négligeable d'entreprises atteignent 10 à 15 % de part modale vélo.

Cette expérience montre par ailleurs l'importance de l'animation humaine du dispositif, déterminante dans le développement de la pratique. Ce potentiel peut être mobilisé fortement dans le cadre du développement des Plans de Déplacement d'Administrations rendu obligatoire pour les services de l'Etat mais également dans le cadre des PDE et PDIE.

Plusieurs pistes d'actions susceptibles d'augmenter le rôle incitatif du vélo dans les PDE peuvent être suggérées :

- Un rééquilibrage de l'intérêt fiscal des différents modes serait nécessaire : **La défiscalisation d'une prime transport vélo de 0.15 €/km** comme en Belgique peut avoir un effet psychologique sans doute très important pour nombre de salariés. A noter que nombre d'entreprises proposent déjà des primes transports importantes défiscalisées pour les salariés se rendant au travail en voiture. La question du contrôle de l'effectivité des déplacements est à creuser mais il se pose tout autant pour les déplacements en voiture.



- 
- **L'élargissement de la prise en charge de 50 % des locations et services vélo** du secteur public au secteur privé permettrait, dans des conditions à préciser, de toucher un plus grand nombre de collectivités dans lesquelles le service est assuré par un opérateur privé et non par la collectivité.
  - **Un contrôle plus rigoureux et une vision plus restrictive des modalités de défiscalisation des véhicules de fonctions et des conditions de stationnement** permettraient de donner une meilleure visibilité au coût réel de la voiture dans les entreprises.
  - **Un soutien financier direct ou par le biais de la fiscalité auprès des animateurs-formateurs du vélo en ville** pourrait permettre de développer et généraliser les interventions d'animateurs en entreprise, indispensable pour rassurer, former, contrôler le bon fonctionnement des vélos, améliorer le report modal et améliorer les conditions de sécurité de nouveaux venus à vélo en ville. Ce soutien devrait être accompagné d'une action de structuration et de professionnalisation du secteur en s'appuyant sur les intervenants actuels que sont les associations membres de la FUBicy qui ont engagé ces interventions et les moniteurs du MCF.

---

## ●●● 6.4 Le tourisme à vélo : la France a tous les atouts pour réussir

Des efforts financiers importants ont été réalisés par les Départements et les Régions dans les 10 dernières années pour développer le schéma national de vélo routes voies vertes. La France compte aujourd'hui plus de 8 000 km d'itinéraires avec un investissement annuel de l'ordre de 150 M€. 15 000 km sont en cours ou projetés.

Avec 1.9 Md€ de retombées directes, 480 M€ de retombées fiscales et 20 000 emplois, l'impact touristique du vélo est considérable. La France, 1<sup>ère</sup> destination programmée par les tours opérateurs vélo possède de très nombreux atouts pour être une nation majeure du tourisme à vélo. Le principal enjeu est avant tout de développer une pratique touristique du vélo d'abord parmi les Français : convivialité, aventure partagée et multi-générationnelle, proximité, évasion,

activité douce, bien adaptée au court séjour, le tourisme à vélo est clairement en phase avec les grandes tendances du tourisme.

Plusieurs points nous semblent prioritaires :

- **Une structure « France à Vélo »** pour donner une lisibilité à l'offre et promouvoir le tourisme à vélo auprès des Français et à l'étranger : le marché du vélo en France souffre clairement d'un manque de visibilité. L'offre est très éclatée, parcellisée alors même que le besoin est grand pour un nouveau venu au tourisme à vélo, de trouver toutes les informations pour choisir une destination et préparer un voyage. Une structure de coordination, même légère, est absolument indispensable pour organiser, communiquer et promouvoir.
- **Soutenir les investissements des collectivités** : les collectivités locales ont porté l'essentiel des investissements jusqu'à présent. Une participation de l'Etat à hauteur de 35 % dans le cadre du **Plan de Relance**, aurait l'intérêt de jouer un effet levier en maintenant des investissements pas toujours jugés prioritaires en période de crise. Les retombées dans l'industrie et le commerces du cycle, le tourisme, la fiscalité Etat (TVA pour l'essentiel), la santé publique de ces investissements créent un effet de levier très important. De nombreux projets sont prêts pour lesquels l'effet de relance peut être immédiat sur le secteur du BTP et l'effet tourisme relativement rapide.
- **Structurer une offre d'aménagements et de services en secteur littoral dense** : les littoraux sont des espaces prioritaires en termes d'aménagement. La densité en lits contribue à optimiser rapidement les retombées d'un aménagement qui participe à une meilleure mobilité locale et à une amélioration de la qualité de vie et donc de la compétitivité des stations littorales.
- **Cibler des produits complémentaires** : le tourisme à vélo est constitué d'une série de produits fortement complémentaires, itinérance, mobilité sur le lieu de séjour, excursion et court séjour, VTT dont toutes les composantes gagnent à être développées notamment par une amélioration de la qualité de service.





## 6.5 Une approche ciblée à plusieurs âges de la vie, des besoins d'accompagnement

Même si l'insécurité de la pratique du vélo gagne à être relativisée, notamment au regard des deux roues motorisés et des bénéfiques santé qu'il apporte, la très grande majorité des accidents de vélo sont des accidents de cyclistes chutant seuls, notamment d'enfants.

- **Remettre le vélo au goût du jour dans le milieu scolaire** : Pour des questions de risque, le vélo a quasiment disparu du milieu scolaire. Plusieurs expériences extrêmement fortes de découverte du vélo tout au long de l'année suivie d'une aventure itinérante sur une semaine sont réalisées depuis des années dans la Drôme et le Loir-et-Cher. Le réseau de vélo routes voies vertes pourrait permettre de remettre au goût du jour le vélo en milieu scolaire à partir d'une approche ludique et offrant un vrai parfum d'aventure. Les expériences de vélobus sont également à développer dans les classes de CM et dans les premiers mois des collèges. Des lignes de financement d'actions pédagogiques permettraient de structurer un réseau d'intervenants qualifiés.
- **Professionaliser l'apprentissage, notamment en milieu urbain** : Une partie importante des adultes a par ailleurs besoin d'être accompagnée dans la (re)découverte du vélo en ville, ce qui permettrait un développement de la pratique en limitant la croissance des accidents. Une professionnalisation de l'apprentissage et le développement d'un véritable réseau de formateurs qualifiés, constitué à partir des associations adhérentes à la FUBicy et des Moniteurs de Cyclisme Français, développant un savoir faire pédagogique ludique, attractif, s'appuyant sur une bonne connaissance des scénarios d'accidents et sur leur prévention devrait être vigoureusement soutenue par le biais de financements d'interventions dans les centres sociaux mais également en entreprise.





## ●●● 6.6 Appuyer l'industrie européenne du vélo pour prendre toute sa place dans ces changements

L'industrie française et plus largement européenne reste bien positionnée sur la pratique sportive avec une industrie axée sur du matériel haut de gamme. Elle est cependant encore peu présente surtout en France, sur le vélo mobilité. Un soutien aux innovations technologiques dans le cadre du PREDIT ou de l'ANVAR permettrait de voir émerger de la recherche et de l'innovation sur des produits dont les technologies à développer sont assez différentes du vélo sportif notamment dans la transmission, les équipements... Le marché du VLS et du VAE a été l'occasion d'une nette montée en gamme de ces produits. Ces tendances sont clairement à accompagner.







---

Ouvrage édité par ATOUT FRANCE, Paris  
Tous droits de traduction, reproduction et adaptation réservés pour tous les pays

Dépôt légal : Octobre 2009

---