

POLITIQUE VÉLO : RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Enjeux économiques

Le vélo, placement pour l'avenir...

Chiffres

- En 2004, 81 % des ménages français étaient équipés d'au moins une voiture. L'Automobile club évalue le **budget moyen de la voiture à 4591 € par an**, soit 383 €/mois pour un peu plus de 11 000 km. Le coût moyen annuel pour un vélo d'enfant est de 115 €, le prix moyen d'achat 225 €, amorti sur trois ans et le coût annuel d'entretien 40 €.
- Pour 1 000 km par an à vélo le coût s'élève à **0,11 € par km**.
- Le budget transport (essentiellement la voiture) représente **16 % du budget des ménages**.
- Le budget français consacré au traitement direct de l'obésité s'élève à **8 milliards d'euros par an**, celui lié aux maladies cardio-vasculaires à **6 milliards d'euros par an**.
- La Fédération européenne des cyclistes annonce le chiffre de **1 000 € d'économie sur le budget de la Sécurité sociale par personne et par an**, pour les gens qui s'adonnent régulièrement au vélo et à la marche à pied.
- Le carburant ne « coûte » aux ménages qu'**1/3 du budget alloué au transport**. Les 2/3 restants sont consacrés à l'achat et à l'entretien.
- Un parent (souvent la mère) qui accompagne son enfant en voiture au collège distant de 3 km fait plus de **1 000 km par an**, ce qui se traduit par un **coût supérieur à 200 € par an** (sur une base de 0,20 € par km).
- L'emplacement nécessaire au stationnement du vélo est de 1 m² contre 10 m² pour la voiture.
- En moyenne, le taux d'occupation en heure de pointe est de 1,25 personnes par voiture, ce qui ramène la surface de circulation à 20 m² par personne.
- Selon l'étude « Lillavélo », **72 % des gains des politiques cyclables** se situeraient au niveau de la réduction du coût des déplacements.

Pourquoi ?

Il est assez rare que les dépenses liées au vélo soient comparées à d'autres postes de coûts et notamment aux coûts d'aménagements routiers, *a fortiori* que ces dépenses soient considérées comme un bon placement ou, à terme, une source d'économie.

Par exemple, les voies vertes rassemblent une clientèle - française et européenne - à haut pouvoir d'achat (personnes de 40 à 59 ans, 59 % des cadres supérieurs et 50 % des professions intermédiaires). Paradoxalement, le vélo augmente la zone de chalandise (qui passe de 2 km² à pied à 20 km² à vélo) dans la mesure où il permet d'aller jusqu'à la porte des magasins et ce, rapidement. Le vélo est donc un outil de dynamisation du commerce en centre-ville et favorise le commerce de proximité. A Strasbourg, la fréquentation des commerces du centre-ville a augmenté de 30 %, à surface commerciale inchangée, après piétonisation et fermeture à la circulation de transit.

L'automobiliste doit en effet « rentabiliser » son déplacement (coût, temps et accès), alors que le cycliste multiplie ses achats. Le développement des commerces de centre-ville et de proximité reste donc un enjeu économique, social et environnemental de taille. Étonnamment, les commerçants sont souvent les premiers à décrier les politiques limitant la circulation automobile parce qu'ils surestiment bien souvent la part de leurs clients venus en voiture. C'est un cercle vertueux. Plus attractive, la ville attire une nouvelle population et de nouvelles activités économiques ; ses recettes fiscales augmentent, alimentant son dynamisme, etc.

Un argument supplémentaire en faveur du report modal tient au fait que l'accès aux piétons et aux vélos est en outre plus simple que celui des voitures à proximité des collèges, gymnases et autres lieux publics. Le développement de politiques cyclables peut être une réponse pertinente à la saturation d'offres routières ou de transports en commun. Il peut éviter de doubler une ligne de ramassage scolaire ou un axe routier. Les aménagements cyclables de faible emprise au sol (itinéraire et stationnement) ont une meilleure rentabilisation de l'espace que la voiture. En conclusion, il est démontré que la diminution du budget transport des ménages se traduit par un transfert du surplus de pouvoir d'achat vers des consommations de services fortement créatrices d'emplois et de cotisations sociales. Cet effet paradoxal n'est pas toujours quantifié, bien que les interactions soient très importantes.

Que faire ?

- Réfléchir** à une nouvelle fiscalité des entreprises en indemnisant les déplacements des cyclistes (comme en Belgique), et pour cela **initier** les entreprises et les salariés à de nouveaux modes de comportement (PDE, PDES, PDA, ...)
- Adopter une approche** coûts/avantages sur des petits projets d'infrastructures routières, en particulier en milieu périurbain
- Traiter** dès la création de nouveaux aménagements de voirie, des aménagements vélos, prenant en compte les utilisateurs potentiels (la création d'une simple bande répond rarement aux besoins)
- Soutenir** les activités connexes, en particulier dans le développement d'aménagements touristiques (créer une offre cohérente susceptible de « booster » un nouveau marché autour des voies vertes, véloroutes et autres boucles cyclotouristiques)
- Mieux valoriser** économiquement les aménagements existants

Pour qui ?

Pour les enfants	Economies de santé Lutte contre l'obésité et maladies associées
Pour les élus	Retombées fiscales liées à l'activité économique Réduction des effets de pollution Diminution de l'emprise foncière et des coûts induits Pacification et attractivité de la ville Augmentation de la consommation de services de proximité plus créatifs d'emplois Activité économique et emplois générés par les véloroutes et voies vertes Economies de santé publique Diminution des accidents de la route
Pour les entreprises	Moins de places de parking, salariés en meilleure forme Moins d'embouteillages pénalisant les temps de déplacement des salariés Economiquement plus rentable
Pour tous	Réduction des frais de déplacement Gain d'autonomie et de temps Amélioration de la santé (diminution de maladies cardio-vasculaires, de la tension artérielle, de l'ostéoporose, du stress et des états dépressifs, action positive sur différents cancers) Amélioration des relations de voisinage et de la convivialité Valorisation foncière liée à des aménagements Réduction des effets de pollution Diminution forte pour les ménages du budget transport d'où augmentation du pouvoir d'achat

Comment agir ?

Actions à mener en faveur de l'économie		Compétence obligatoire	Compétence facultative	Région	Dépt
1	Gestion de la voirie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		■
2	Organisation des transports collectifs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	■	■
3	Action sanitaire et sociale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		■
4	Organisation de réseaux cyclables sécurisés, de rabattement ou en substitution	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
5	Aides directes en faveur du commerce et de l'industrie sous forme de primes, subventions, prêts ou avances	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6	Aménagement des zones industrielles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7	Définition du régime des aides économiques aux entreprises et décision relative à leur octroi.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	■	
8	Elaboration du schéma régional des véloroutes et voies vertes (estimation des retombées économiques)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
9	Mise en œuvre du schéma via une offre touristique structurée à valoriser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
10	Accompagnement des entreprises dans le cadre de l'élaboration de leur Plan de déplacements	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Idées reçues

« **Les aménagements cyclables, c'est cher** »: **FAUX**. Une piste cyclable, ce n'est pas gratuit, mais c'est environ 20 à 50 fois moins cher qu'une rocade urbaine de 2 x 2 voies à même débit horaire. Les fonds nécessaires à la construction de 5 km de rocade urbaine couvrent, pour une grande ville, l'équivalent d'un réseau complet d'aménagements cyclables.

« **Le tourisme à vélo est trop marginal et ne rapporte rien** ». Le tourisme à vélo est effectivement encore balbutiant en France, même si celle-ci reste la première destination de ce type pour les étrangers. Ce secteur en très forte évolution et à fort potentiel peut toucher une population aisée et générer du chiffre d'affaires, dans le respect de l'environnement et du patrimoine local.

« **En matière économique, il vaut mieux favoriser la voiture que le vélo** ». Le lobby automobile est très puissant et influe dans la mise en œuvre de politiques de déplacements, agitant le drapeau de l'économie et de l'emploi. Pourtant, alors que les immatriculations de voitures françaises baissent, celles de voitures étrangères augmentent. L'emploi n'est donc pas

forcément local. Evidemment, l'intégralité du poste

« carburants » provient d'importations. *A contrario*, l'économie, notamment les activités de services, liée au développement du vélo est essentiellement locale, même si la production de bicyclettes est le plus souvent localisée à l'étranger. Le transfert des dépenses de déplacements de la voiture au vélo permettrait de réaffecter une partie du budget des ménages sur de la consommation locale d'où la création d'emplois locaux.

« **L'Etat ne peut pas favoriser les déplacements alternatifs, la voiture lui rapporte trop** ». Il est vrai que la circulation automobile est très taxée en France. Le budget annuel d'un automobiliste inclut 1/3 de taxes. La part est plus importante sur l'usage de la voiture : la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers) représente 175 % du prix du diesel, presque 260 % de celui du super. La TIPP est évaluée en 2005 à 20,2 millions d'euros, soit 3,4 % des recettes fiscales de l'Etat. Cette somme doit être mise en rapport avec les dépenses induites de santé, de lutte contre la pollution, de sécurité, de réalisation et d'entretien des infrastructures. Un bilan difficile à établir...



www.departements-cyclables.org

www.velotaxi.fr

www.fubicy.org

www.lavelopostale.com/

Enquête de l'Union du grand commerce de centre ville UCV, <http://www.ucv.com/enquetes.html>

Viennet Robert, 1999, « Commerces de centre-ville et transports publics : l'entente cordiale ? », Transport public n° 954, cité dans Velocité n° 66, avril 2002

Villes cyclables, villes d'avenir, opus cité