



COORDINATEUR DU RÉSEAU  
NATIONAL CYCLABLE

# L'urgence d'investir dans le vélo



## Le vélo, ingrédient clé de la relance

La crise sanitaire du Covid-19, la crise économique qui démarre et l'urgence climatique nous obligent à réévaluer les priorités de l'investissement public dans nos territoires. Efficace, non polluant, compatible avec la distanciation physique, économique pour les usagers et l'investissement public, salutaire pour la santé : **le vélo est une solution crédible** non seulement en milieu urbain, mais dans tous les territoires où elle est mise en œuvre avec sérieux. Le développement de son usage constitue une réponse évidente, simple, économe et inclusive pour faire face aux enjeux de la décennie à venir pour les citoyens, les territoires et les acteurs économiques. Pour cela, Vélo & Territoires identifie **4 priorités pour faire du vélo l'ingrédient clé de la relance** :

- **Transition écologique** - Pour des territoires plus durables : soutenir la pratique du vélo au quotidien
- **Emploi** - Pour des emplois pérennes et de proximité : encourager l'économie du vélo
- **Économie** - Pour des retombées économiques locales : soutenir l'industrie et l'innovation
- **Santé** - Pour une population en meilleure santé et la qualité de l'air : encourager une pratique du vélo adaptée

Pourquoi cette publication ? Un investissement massif et à tous les niveaux est essentiel pour atteindre 12 % de part modale d'ici 2030 (objectif fixé par la stratégie nationale bas carbone) et construire la France à vélo 2030, cap stratégique de Vélo & Territoires. Cette trajectoire suppose **un investissement supérieur à 30 €/an/habitant pour le vélo jusqu'en 2030 et de multiplier par 4 les financements accordés au vélo chaque année en France**. Les retombées économiques d'une politique ambitieuse de ce type (pour modeste que soit l'investissement vélo comparé à d'autres politiques publiques) sont estimées à 43,5 milliards d'€ par an (hors économies réalisées grâce aux bénéfices pour la santé) et pourraient créer jusqu'à 313 500 emplois pour une part modale de 9 %. **Ce niveau d'investissement sera atteint seulement si tous les outils financiers disponibles sont mobilisés** : plans de relance, programmes européens et contrats État-Région 2021-2027, Dotation de soutien à l'investissement local et départemental compris.

# TRANSITION ÉCOLOGIQUE | Pour des territoires plus durables : soutenir la pratique du vélo au quotidien



## Sécuriser la pratique du vélo pour tous dans tous les territoires

69 % des 25 408 km inscrits au Schéma national des véloroutes sont réalisés en 2020<sup>1</sup>

+ 19 % de passages vélo en France entre 2013 et 2019<sup>2</sup>

85 % des régions, 90 % des départements et 56 % des EPCI interrogés par l'Enquête Territoires 2019 possèdent une stratégie de planification vélo<sup>3</sup>

85 points noirs situés sur un itinéraire du Schéma national des véloroutes sont identifiés par Vélo & Territoires en 2018<sup>4</sup>

60 % des déplacements en France font moins de 5 km. « Une sous-utilisation absurde du vélo » pour la ministre de la Transition écologique et solidaire. La raison ? Un sentiment d'insécurité, faute d'aménagements cyclables adaptés. Des itinéraires sécurisés sont donc nécessaires pour déclencher la pratique du vélo au quotidien et influencer un report modal au profit du vélo que ce soit en milieu urbain ou territoire peu dense. De l'Europe au local, le développement d'un réseau cyclable structuré donne un cadre et permet une meilleure articulation entre les itinéraires. Il est indispensable d'achever des itinéraires cyclables sécurisés pour faciliter la mobilité de tous et toutes.

- Achever la réalisation de 731 km d'itinéraires EuroVelo en France, de 7 894 km d'itinéraires nationaux et des itinéraires inscrits aux schémas régionaux (aménagement, signalisation, équipement) ;
- Développer des itinéraires cyclables sécurisés, continus et maillés en urbain, périurbain et rural ;
- Résorber les discontinuités cyclables (par exemple par la réalisation d'ouvrages d'art et la pérennisation des aménagements cyclables de transition) ;
- Soutenir la définition et la mise en place de schémas vélo dans les intercommunalités et tous les territoires ;
- Développer l'ingénierie vélo dans les collectivités compétentes, à tous les niveaux (via le programme Académie des mobilités actives - ADMA).



## Faciliter l'interopérabilité du vélo avec les autres modes de transport

27,4 % des émissions du secteur du transport pourraient être évitées à travers une approche intégrée et multimodale<sup>5</sup>

Sept Français sur dix habitent à moins de 5 kilomètres d'une gare<sup>6</sup>

4,3 % des clients TER arrivent à vélo à la gare<sup>7</sup>

27 % des Français utiliseraient plus les trains au quotidien s'ils pouvaient se rendre à la gare à vélo<sup>8</sup>

Le vélo est l'un des modes de transport les plus efficaces pour réaliser des trajets de 1 à 5 km, voire davantage avec l'assistance électrique. La combinaison train+vélo ou car+vélo peut constituer une véritable alternative à la voiture individuelle si les bonnes conditions sont réunies pour éviter la rupture de charge entre les différents modes de transport et répondre à la crainte du vol de vélo en gare.

- Créer des pôles d'échanges multimodaux adaptés au vélo et aménager des itinéraires cyclables de rabattement depuis et vers ces pôles ;

<sup>1</sup> Données issues de [l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes](#) de Vélo & Territoires, 2020

<sup>2</sup> Rapport « [Analyse des données de fréquentation cyclable 2019](#) », Vélo & Territoires, 2019

<sup>3</sup> [Enquête Territoires 2019](#) de Vélo & Territoires, 2019

<sup>4</sup> Données issues de [l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes](#) de Vélo & Territoires, 2020

<sup>5</sup> Etude « [L'intermodalité vélo-train : une évaluation socio-économique des bénéfices](#). » MTES, 2016

<sup>6</sup> Etude « [L'intermodalité au quotidien. Un panorama de la mobilité intermodale en France](#) » CEREMA – IFSTTAR, 2015

<sup>7</sup> Etude « REX Embarquement vélo à bord des trains », SNCF, 2015

<sup>8</sup> Enquête IFOP « [Vers une mobilité sobre en CO2 : une opportunité pour vivre mieux](#) », SNCF, 2015

- Intégrer le vélo à l'offre de services multimodale ;
- Développer une offre de stationnement sécurisée à proximité des pôles multimodaux ;
- Faciliter l'embarquement des vélos dans les trains et cars ;
- Garantir une information optimale sur l'interopérabilité entre le vélo et les autres modes de transport ;
- Mettre en place des tarifications adaptées et proposer la réservation pour les usagers du vélo.



## Accompagner la pratique du vélo par des mesures incitatives

+ 300 000 ménages ont déclaré avoir été victime d'un vol de vélo en 2016<sup>9</sup>

10 000 bénéficiaires du service de location longue durée de VAE d'Ile-de-France Mobilité en 6 mois<sup>10</sup>

Baisse de la pratique chez les scolaires : de 4,6 % à 1,9 % de part modale à Lille de 1998 à 2016

Prix moyen d'un VAE de 1 749 €<sup>11</sup>

Jusqu'à 400 € d'aides par an et par employé via le forfait mobilités durables (facultatif)<sup>12</sup>

31 % des employeurs ont mis en place une politique en faveur du vélo dans leur entreprise<sup>13</sup>

Le développement de l'usage du vélo doit être accompagné pour en lever les freins habituels. (Re)apprendre à circuler à vélo, louer un vélo, disposer de stationnements sécurisés pour prévenir les vols ou encore proposer un cadre incitatif dans le milieu scolaire ou professionnel sont autant de moyens d'encourager le changement de pratique des citoyens à tout âge et de toute catégorie socio-professionnelle. La culture vélo doit se diffuser auprès de tous, y compris les non-cyclistes pour un meilleur partage de la route.

- Encourager le déploiement de stationnements vélo sécurisés à proximité des lieux de vie (habitations, établissements scolaires, entreprises, commerces, lieux de loisirs...);
- Former à la pratique du vélo tous les publics et tous les âges ;
- Encourager la mise en place d'aide à l'achat de vélos de tous types ;
- Développer des services de location de courte, moyenne et longue durée, pour tous types de vélo et accessibles à tous ;
- Encourager la mobilité durable des entreprises : gestion de flottes de vélo, offre de vélos en libre-service, mise à disposition de vélos de fonction, services de réparation et maintenance, mise en place du forfait mobilités durables, sensibilisation et accompagnement à la pratique ;
- Favoriser la pratique du vélo par les agents publics dans le cadre de leur fonction (forces de l'ordre, agents municipaux...);
- Evaluer les pratiques par des enquêtes auprès des usagers, la mise en place de compteurs...



## Le vélo, mode de transport résilient et économe pour l'utilisateur et la collectivité

8 à 10 vélos peuvent stationner sur l'emprise d'une place de voiture<sup>14</sup>

Coût moyen annuel : vélo = 135 € / transports en commun = 300 à 900 € / voiture = 4 732 €<sup>15</sup>

Pour un même axe routier, 1 600 personnes transitent en voiture contre 7 500 à vélo

<sup>9</sup> Rapport d'enquête « [Les vols et tentatives de vol de vélos](#) », CVS, 2017

<sup>10</sup> Article « [Véligo, le vélo électrique en location longue durée, dépasse les 10 000 abonnés en Ile-de-France](#) », Le Parisien

<sup>11</sup> [Observatoire national du cycle](#), 2019

<sup>12</sup> [Ministère de la Transition écologique et solidaire](#)

<sup>13</sup> Étude « [Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France](#) », avril 2020

<sup>14</sup> [Guide du parking vélo dans l'espace public](#), Choisir son vélo

<sup>15</sup> Etudes « [Adetec déplacements](#) », « [Observatoire de la mobilité 2018](#) », UTP et [Au5v](#)

200 000 €/km pour la construction d'une piste cyclable contre 6M €/km d'autoroute en moyenne<sup>16</sup>

- Intégrer des plans vélo ambitieux aux objectifs bas-carbone des stratégies nationale, régionale et locale ;
- Soutenir la mobilité à vélo du quotidien par des mesures favorisant la mixité fonctionnelle des espaces publics favorables aux modes actifs (apaisement du trafic, action sur le stationnement...);
- Viser la sobriété foncière avec des transports économes en espace public sans émissions ;
- Tendre vers zéro artificialisation nette des sols via un rééquilibrage de l'espace public en direction de modes de transports sobres, inclusifs et résilients (modes actifs, transports publics).

## EMPLOI | Pour des emplois pérennes et de proximité : encourager l'économie du vélo

### Créer des emplois pérennes et non délocalisables grâce à l'économie du vélo

+ 78 000 emplois dans l'économie du cycle en France en 2019<sup>17</sup>

25 % des Français déclarent avoir refusé une formation ou une embauche faute de pouvoir s'y rendre<sup>18</sup>

2 200 emplois créés pour la formation de 550 000 personnes par an<sup>19</sup>

Les emplois liés à l'économie du vélo sont transversaux : production industrielle, développement de produits, vente et services notamment de réparation, accompagnement à la mobilité, ingénierie et construction d'aménagements cyclables, activités liées au tourisme à vélo... Soutenir le développement du vélo, c'est aussi développer des emplois pérennes, non délocalisables, de proximité et diversifiés. Ce secteur favorise le réemploi et l'économie circulaire en lien avec l'économie sociale et solidaire.

- Encourager la formation professionnelle aux métiers du cycle : moniteurs de cycle (via le programme ADMA, les écoles de moniteurs cyclistes...), réparation, services de proximité, location vélo... ;
- Faciliter la mobilité des personnes en recherche d'emploi grâce au vélo ;
- Développer des services vélo et notamment ceux liés à l'accompagnement à la pratique, générateurs d'emplois ;
- Soutenir le tourisme à vélo, générateur de nombreux emplois dans les territoires.

## ÉCONOMIE | Pour des retombées économiques locales : soutenir l'industrie et l'innovation

Le développement du vélo est porteur de retombées économiques importantes pour les territoires. À travers l'industrie, le tourisme ou encore la cyclologistique, l'enjeu de l'économie du vélo devra répondre aux exigences d'une croissance tenable, locale et raisonnée.

<sup>16</sup> [Dossier de presse de routes de France sur le sujet](#), 2015

<sup>17</sup> Étude [« Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France »](#), avril 2020

<sup>18</sup> Étude [« Laboratoire des Mobilités inclusives »](#), 2017

<sup>19</sup> Étude [d'évaluation sur les services vélos](#), Ademe, 2016



## Soutenir l'industrie et l'innovation nationale en matière de vélo

1,5 milliard d'€ de chiffre d'affaires en 2019 pour le cycle en France<sup>20</sup>  
2,7 millions de vélos importés en 2018 contre 0,5 million exportés  
+12 % de ventes de VAE en 2019 par rapport à 2018 (388 100 unités)<sup>20</sup>  
71 % des utilisateurs de VAE se déplaçaient autrefois en voiture<sup>21</sup>  
100 € dépensés dans un VAE créent 15 fois plus d'emplois que 100 € dépensés dans l'industrie automobile<sup>22</sup>

- Soutenir les entreprises nationales liées à l'industrie du vélo ;
- Encourager les filières de production et de distributions françaises du vélo ;
- Soutenir la recherche et l'innovation technique et servicielle liées aux mobilités actives ;
- Soutenir l'expérimentation dans les aménagements cyclables et l'urbanisme tactique ;
- Renforcer les incitations à l'achat de vélos de tous types pour les particuliers et les entreprises, notamment pour ceux produits localement.



## Faire de la France la 1<sup>re</sup> destination mondiale du tourisme à vélo, notamment pour les clientèles françaises

4,2 milliards d'€ d'impacts directs du tourisme à vélo par an en France<sup>23</sup>  
1 € de chiffre d'affaire dans le tourisme à vélo = 2,7 € de retombées économiques pour le territoire (impact direct, indirect et induit)<sup>24</sup>  
+ 5 300 offres Accueil Vélo® en France en 2019<sup>25</sup>  
68 € dépensés en moyenne par jour par les touristes à vélo (moyenne de 50 € par jour pour le tourisme en général)<sup>26</sup>  
22 millions de Français pratiquent le vélo pendant leur séjour<sup>27</sup>

- Développer l'offre de tourisme et d'itinérance à vélo à travers la structuration d'itinéraires cyclables, l'identification et la promotion de services qualifiés et adaptés et l'amélioration de l'accessibilité ;
- Soutenir la promotion et la valorisation de l'offre nationale à travers différents types d'outils, notamment numériques ;
- Encourager les projets partenariaux autour d'itinéraires cyclables selon une méthode nationale éprouvée et avec l'appui d'une coordination nationale au service des dynamiques locales ;
- Soutenir le développement du tourisme fluvestre combinant itinéraires cyclables et voies d'eau (contrats de canaux et voies d'eau, requalifications d'anciennes maisons éclusières, développement d'aires et haltes de services multi-usages le long des voies d'eau).

<sup>20</sup> Dossier de presse, [L'Observatoire du cycle](#), Union Sport & Cycle, 2019

<sup>21</sup> Étude [« Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France »](#), avril 2020

<sup>22</sup> Rapport [« Décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité, c'est possible »](#), The Shift Project, 2017

<sup>23</sup> Étude [« Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France »](#), avril 2020

<sup>24</sup> [France Vélo Tourisme](#)

<sup>25</sup> Étude [« Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France »](#), avril 2020

<sup>26</sup> Idem

<sup>27</sup> Idem



## La cyclologistique au service du dernier kilomètre

Les tricycles peuvent transporter jusqu'à 350 kg pour les livraisons<sup>28</sup>

8 secondes pour le stationnement d'un vélo cargo contre 22 minutes en voiture<sup>29</sup>

30 % de la saturation des transports à Paris serait due aux fourgons et camionnettes (les livraisons ayant explosé avec le e-commerce)<sup>30</sup>

L'utilisation de vélo-cargos permet une hausse de 6 % de la part modale pour la pratique utilitaire sur les motifs achats, accompagnement ou tournée<sup>31</sup>

- Soutenir la cyclologistique et l'entrepreneuriat à vélo : aide à l'achat de vélo-cargo, VAE, équipements ;
- Soutenir la mise en place de plateformes de stockage (hub intermodaux) ;
- Élargir le bonus écologique aux vélos utilitaires à usage professionnel ;
- Encourager l'usage du vélo-cargo dans le cadre professionnel ;
- Soutenir la cyclologistique comme moyen d'assurer une livraison résiliente en milieu urbain et de maintenir un écosystème économique en milieu rural notamment auprès de personnes fragiles.

## SANTÉ | Pour une population en meilleure santé et la qualité de l'air : encourager une pratique du vélo adaptée

La sédentarité est le fléau sanitaire de notre siècle. Avec les changements de mode de vie, la pratique d'une activité physique régulière est, avec une alimentation équilibrée, un enjeu essentiel pour la bonne santé de la population. Encourager la pratique du vélo constitue là encore une solution évidente et rationnelle pour le bénéfice de tous. D'autant que l'augmentation de l'usage du vélo est une alternative aux transports polluants et que la qualité de l'air est un autre enjeu majeur de santé publique. Auprès des seniors, la pratique du vélo stimule les capacités cognitives et fonctionnelles, et, grâce à l'usage de vélos adaptés, rend possible une mobilité active et autonome tout au long de la vie.



## Encourager la pratique du vélo pour une société en bonne santé

Les individus se rendant au travail à vélo diminuent de 40 à 50 % leur risque d'incidence et de mortalité cardio-vasculaire et cancer<sup>32</sup>

La capacité cardio-vasculaire des enfants a baissé de 25 % en 40 ans<sup>33</sup>

+ 11 milliards d'euros de bénéfices de santé si la part modale du vélo est de 9 %<sup>34</sup>

Une activité régulière réduit de 29 à 41 % la mortalité précoce<sup>35</sup>

<sup>28</sup> Revue « [Les vélo-cargo affrètent la ville](#) », Magazine du Club des villes et territoires cyclables, mai/juin 2016

<sup>29</sup> [Diligo](#)

<sup>30</sup> [Diligo](#)

<sup>31</sup> Étude « [Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France](#) », avril 2020

<sup>32</sup> Idem

<sup>33</sup> [Fédération Française de cardiologie](#)

<sup>34</sup> Étude « [Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France](#) », avril 2020

<sup>35</sup> Idem

- Développer la pratique du vélo, en particulier pour les scolaires et les personnes âgées par des actions de Savoir rouler ou autres formations de (re)mise en selle ;
- Généraliser le vélo sur ordonnance ;
- Encourager le vélo dans les quartiers populaires dans le but d'améliorer la santé des habitants ;
- Encourager l'usage du vélo auprès des publics malades ou en rémission dans les cas où la pratique du vélo pourrait avoir un impact positif par des actions de sensibilisation notamment.

## Le vélo, mode de transport décarboné pour restaurer la qualité de l'air

67 000 décès par an liés aux particules fines en France<sup>36</sup>

11 agglomérations françaises dépassent le seuil concentration de NO<sub>2</sub> en 2018 (émissions liées aux transports)<sup>37</sup>

34 000 décès seraient évitables chaque année si les niveaux requis de particules fines étaient respectés<sup>38</sup>

Les transports sont les plus gros émetteurs de gaz à effet de serre en France (30 % de l'ensemble). En cohérence avec l'Accord de Paris et à ses engagements vis-à-vis de l'Union européenne, la France s'investit dans une Stratégie bas carbone (SNBC) visant la décarbonation complète des transports à horizon 2050. Les stratégies régionales (SRADDET, SRCAE, SAR, PCAET) doivent intégrer ces objectifs dont une part modale vélo de 12 % à horizon 2030.

<sup>36</sup> Étude "[Cardiovascular disease burden from ambient air pollution in Europe reassessed using novel hazard ratio functions](#)", European Heart Journal, 2019

<sup>37</sup> [Bilan de la qualité de l'air extérieur en France en 2018](#), Commissariat général au développement durable, 2019

<sup>38</sup> Étude « [Impacts de l'exposition chronique aux particules fines sur la mortalité en France continentale](#) », Santé Publique France, 2016