



Velo-City

Le vélo reviendrait à 10,20 centimes/km, contre 38,30 pour l'auto, à partir du moment où l'on incorpore dans le coût le temps de travail nécessaire à son acquisition, le stationnement et l'entretien...

grandes villes, les changements climatiques, la santé et la bonne gestion des deniers et des espaces... alors, c'est bien sur les externalités que le vélo trouve sa pleine rentabilité. Ces externalités ont aussi été calculées par le chercheur madrilène Joaquín Nieto. Selon ses calculs, les externalités des transports représenteraient 13 % du PIB si on comptait ce qui devrait l'être, à savoir accidents, bruit, changement climatique, gaz à effet de serre. Mais, comme sa collègue Pilar Vega, il met l'accent sur notre modèle de société.

La productivité du travail a été multipliée par 3 depuis vingt ans. Or, fait-il remarquer, aujourd'hui, on a besoin à la fois de plus d'emplois et de moins de pollution. Cela implique de modifier nos modes de vie, notamment pour les déplacements. Selon ses calculs les plus ambitieux, il y aurait entre la construction, la vente, les services, un emploi pour 53 bicyclettes... Le président de l'ECF estime également que le vélo est surtout un investissement qui bénéficie à l'ensemble de la société.

Pour Eva Willumsen, économiste et mathématicienne de Copenhague, le plus gros des effets du vélo est le gain en santé, bien supérieur à ce qu'on peut attendre des gains en sécurité. Autrement dit, les effets de la pratique du vélo sont tels qu'ils annulent largement sa lenteur, en termes économiques, mais aussi les accidents, la pollution, le bruit et la

congestion. « Au total, la bicyclette a les coûts largement les plus bas de tous les modes de transport », conclut-elle. Elle ajoute que le bon emploi des deniers publics implique d'établir clairement les coûts et avantages de chaque projet. Par exemple, la construction d'une passerelle cyclable, bien que chère, peut avoir un retour sur investissement de 7,6 % si on y inclut l'économie de temps de déplacement, l'entretien de l'infrastructure et les accidents évités. Par contre, la même passerelle aurait plutôt un effet positif sur la santé, puisque les

*C'est sur les externalités négatives que le vélo trouve sa pleine rentabilité*

temps de vélo diminuent et le risque d'accident avec lui ! Plus flagrant encore, la réduction de la largeur

d'un carrefour, qui fait chuter le nombre d'accidents, peut coûter peu, et avoir finalement un taux de rentabilité calculé de 33 %, alors que le rendement d'une nouvelle ligne de chemin de fer sera, selon ses calculs, de 5,8 %. L'Espagnol Manel Feri montre que l'emploi dans les chemins de fer espagnols avait baissé de 18,67 % entre 2003 et 2008, et augmenté dans les autobus, métros, tramways et location d'autos, portant le solde d'emplois dans les transports soutenables à 5,10 %.

Mais il a aussi calculé que pour 2020 le secteur du vélo pouvait, si l'on en faisait une priorité, atteindre à Madrid 20 562 emplois directs, contre 15 500 pour le métro et 2 760 pour le tramway.

Isabelle LESENS



Velo-City

**Eva Willumsen,**

économiste et mathématicienne de Copenhague : « Au total, la bicyclette a les coûts largement les plus bas de tous les modes de transport. »