

SOMMAIRE

SOMMAIRE	9
RESUMÉ	13
Une décennie de bouleversements de la pratique du vélo	13
Une situation encore préoccupante	14
Des raisons d'espérer	14
Alors que faire pour y parvenir ?	15
OBJECTIFS, MÉTHODOLOGIE ET PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE	18
Contexte de la mission	18
Objectifs	18
Périmètre	19
Phasage et méthodologie	20
VOLET 1 : ÉTAT DES LIEUX DU VELO EN FRANCE	21
Évolution des pratiques et de la demande	21
<i>Qui pratique le vélo aujourd'hui en France ?</i>	27
Les sources de données	21
Une relative stabilité du taux de pratique régulière du vélo	22
Une augmentation du nombre de pratiquants	23
<i>Des évolutions ambivalentes sur les pratiques utilitaires</i>	25
Le retour du vélo dans les grandes villes	26
Mais pas de signe de hausse généralisée des parts modales	27
La France reste dans le gruppetto	28
Une fracture territoriale de la pratique du vélo	30
Des évolutions opposées selon les typologies communales	33
Le paradoxe du vélo des villes et du vélo des champs	35
Le vélo n'est pas disqualifié par l'augmentation des distances de déplacement	36
Le vélo est peu disqualifié par sa vitesse sur les distances courtes dans les grandes villes, plus dans les déplacements de périphérie à périphérie	37
Le vélo est peu disqualifié par les déplacements en chaîne	39
Mais le vélo ne prend pas le relais de la marche sur les déplacements intermédiaires	40
Des effets démographiques qui pèsent négativement sur l'évolution de la pratique	43
Des différences considérables d'une agglomération à une autre	45
Un bouleversement sociologique de la pratique du vélo	54
<i>Les pratiques loisirs et sportives</i>	67
Les pratiques de loisirs	61
Les pratiques sportives	64
<i>Estimation des distances parcourues à vélo en France</i>	80
<i>Les pratiques touristiques</i>	82
22 millions de Français pratiquent le vélo pendant les vacances	83
Les touristes représentent la moitié de la fréquentation de cyclistes sur les véloroutes et voies vertes	88
Une progression très importante de la pratique touristique	97
Des pratiques itinérantes et sportives plus intensives à fort impact, une pratique loisir de plus faible intensité largement majoritaire	101
L'évolution du réseau Accueil vélo et du site France Vélo Tourisme	112
L'évolution de la programmation des Tours Opérateurs (TO) en France	113
Éditeurs de topo-guides, magazines, festivals	114
Estimation des impacts directs des pratiques du vélo	116

<i>La réalisation des infrastructures cyclables et les budgets des collectivités</i>	116
<i>La fabrication de vélos</i>	123
Une grande hétérogénéité des entreprises	126
Un retour de la croissance des effectifs et des entreprises du secteur	128
Investissement en hausse mais profitabilité en baisse	130
<i>La distribution et la réparation de vélos</i>	130
Un parc de vélos important en France mais sous-utilisé	130
Un budget vélo des ménages qui augmente fortement depuis 2012	138
Évolution des ventes par types de vélos	141
Le phénomène VAE modifie radicalement le marché du vélo	142
Une forte augmentation des prix du vélo avec la croissance du VAE	148
Une balance commerciale déficitaire et qui se dégrade	151
Une évolution sensible des modes de distribution	156
Les organismes de formation du vélo	158
Les ateliers d'autoréparation	159
<i>Le marché du vélo d'occasion</i>	162
Les locations en libre-service	164
Des modèles économiques très évolutifs mais non encore stabilisés...	172
Les locations longue durée	174
La location courte et moyenne durée à vocation loisirs et touristique	183
<i>Les autres acteurs du système vélo</i>	189
Le stationnement et le vol des vélos : un frein à la pratique, une opportunité économique pour les acteurs du secteur	189
Les startups de service et gestionnaires de data	191
Les bureaux d'étude spécialisés	191
L'apprentissage et la promotion du vélo	191
<i>Vélo et comportements d'achat</i>	192
<i>Le vélo outil de travail, de transport de personnes et de marchandises</i>	194
<i>L'impact économique des pratiques de loisirs, des clubs et des associations</i>	198
Un très faible impact économique direct de l'excursion	198
Le vélo sportif, un impact direct très important	199
<i>Le tourisme à vélo, un impact économique majeur et en croissance</i>	206
8,6 M de voyages avec pratique du vélo des Français en France	206
Des retombées économiques estimées à 4,6 Mds€	207
Une dépense par jour des cyclistes nettement supérieure à la moyenne	207
Un très faible taux de dépense des excursionnistes	211
Estimation des impacts indirects, induits, catalyseurs et des externalités des pratiques du vélo	214
<i>Résumé des impacts directs générés par l'économie du vélo</i>	214
Méthodologie	214
Résultats	215
<i>Les coefficients multiplicateurs</i>	217
Méthodologie	217
Résultats	218
<i>Les impacts sur la sécurité</i>	223
Caractérisation des accidents	223
Influence territoriale sur l'accidentologie	227
Plus de pratique, moins d'accidents	229
Estimation et comparaison des coûts entre le vélo et l'automobile	230
<i>Evaluation des coûts marchands du vélo et de l'automobile</i>	231
Evaluation des coûts marchands pour l'automobile	231
Evaluation des coûts marchands du vélo	232
<i>Evaluation des émissions de polluants générés par l'utilisation de la voiture et du vélo</i>	235
Evaluation des émissions pour l'automobile	236
Evaluation des émissions pour le vélo	240
Comparaison des émissions entre l'automobile et le vélo	241
<i>Evaluation monétaire des impacts environnementaux et sanitaires générés par les émissions de polluants liées à l'utilisation de la voiture et du vélo</i>	242
Présentation des principaux concepts liés à la monétarisation	242
Evaluation des coûts générés par les émissions de GES	243
Evaluation des coûts sanitaires et environnementaux générés par les émissions	243
Impacts sur la sécurité en vélo	245

Impacts sur la sécurité à vélo	247
<i>La consommation d'espace et effets sur la congestion</i>	247
<i>Les effets sur la santé publique</i>	250
<i>Comparaison des coûts et des bénéfices générés par la voiture et le vélo</i>	253
VOLET 2 : EVALUATION PROSPECTIVE	254
Potentiel d'évolution de la pratique utilitaire du vélo	254
<i>L'exploitation des études et enquêtes récentes,</i>	254
Evaluation du potentiel théorique de pratique utilitaire du vélo (DRIEA Ile de France, M. Eloy, I. Derré, 2014)	254
Evaluation du potentiel de pratique utilitaire du vélo en intégrant quatre contraintes clés (étude CEREMA, M. Rabaud, G. Lelièvre, 2016)	254
Evaluation du potentiel de pratique utilitaire du vélo du vélo selon les scénarios de Shift Project (Francisco Luciano - 2017)	258
Les facteurs d'évolution de la pratique utilitaire du vélo	258
<i>Comparaison internationale de la pratique utilitaire du vélo</i>	260
Taux de croissance de la pratique utilitaire du vélo	260
Territoires de pratique	262
<i>Avis d'experts sur les facteurs de développement et les freins au développement de la pratique utilitaire du vélo</i>	265
Les facteurs accélérateurs de la pratique utilitaire du vélo	265
Les facteurs ambivalents	266
Les freins au développement de la pratique utilitaire du vélo	266
Les principaux leviers de changement	267
Les scénarios prospectifs d'évolution de la pratique utilitaire du vélo	269
<i>Situation de référence (2009-2019)</i>	269
Scénario 1 "tendanciel"	270
<i>Scénario 2 "de rattrapage"</i>	272
<i>Scénario 3 "volontariste"</i>	274
<i>Scénarios de croissance des pratiques loisirs, sportives et touristiques</i>	276
Une évolution de la pratique de loisir en hausse, très corrélée à la pratique utilitaire	276
Les facteurs d'évolution de la pratique de loisir	277
L'évolution des pratiques sportives : une incertitude	279
Une pratique touristique en forte hausse	279
Les scénarios d'évolution des pratiques touristique	280
<i>Scénarios de croissance des usages professionnels du vélo</i>	281
Impacts de l'évolution des pratiques du vélo sur l'écosystème économique du vélo	282
Quelles évolutions du parc et des ventes de vélo ?	282
Des perspectives de croissance forte pour le marché du VAE	284
Les facteurs d'évolution des ventes et de l'usage du VAE	286
Les scénarios de développement du VAE	287
La distribution spécialisée : grande bénéficiaire du déploiement du VAE	290
Un développement limité du libre-service, plus important de la location longue durée	292
Les scénarios de déploiement des services vélo	294
Quelles évolutions du budget investissement et communication des collectivités ?	294
Les scénarios de création d'espaces de stationnement	298
Evolution des politiques d'animation/promotion/coordination autour du vélo	299
Evolution des dépenses liées au tourisme à vélo et aux activités sportives	300
Construction du modèle économique prospectif	301
<i>Evolution du chiffre d'affaires des secteurs de l'économie du vélo selon les trois scénarios</i>	301
<i>Evaluation des retombées socioéconomiques des trois scénarios sur l'économie française à l'horizon de 2030</i>	302
<i>Modélisation des externalités des trois scénarios</i>	312
Impacts de l'activité physique des différents scénarios	313
Impacts sanitaires sur la pollution et les accidents	314
Impacts carbone des différents scénarios	314
Les autres impacts externes des différents scénarios	314

VOLET 3 : BENCHMARK DES ECOSYSTEMES VELO	316
Politiques cyclables nationales	316
<i>Allemagne</i>	<i>316</i>
Un deuxième plan national adopté en 2020	316
Outils mis en place et/ou subventionnés par l'Etat :	317
Dispositifs à destination des collectivités	318
Dispositifs à destination des particuliers	318
Dispositifs à destination des acteurs économiques	318
<i>Irlande</i>	<i>319</i>
Un pays avec une faible part modale vélo : 1,7 % en 2016	319
La National Cycle Policy Framework (2009-2020), une politique ambitieuse	319
Dispositifs à destination des collectivités	321
Dispositifs à destination des particuliers	322
Dispositifs à destination des acteurs économiques	322
<i>Danemark</i>	<i>323</i>
Un pays connu pour sa pratique du vélo, mais des chiffres en baisse.	323
Dispositifs à destination des collectivités	324
Dispositifs à destination des particuliers	324
Dispositifs à destination des acteurs économiques	324
<i>Suède</i>	<i>325</i>
Dispositifs à destination des collectivités	326
Dispositifs à destination des particuliers	326
Dispositifs à destination des acteurs économiques	326
<i>Pays Bas</i>	<i>327</i>
Dispositifs à destination des collectivités	328
Dispositifs à destination des particuliers	328
Dispositifs à destination des acteurs économiques	329
Politiques locales	329
<i>Séville – Andalousie, sud de l'Espagne</i>	<i>330</i>
<i>Barcelone – Catalogne nord de l'Espagne</i>	<i>332</i>
<i>Bâle – Suisse à la frontière avec la France et l'Allemagne</i>	<i>334</i>
<i>Bologne – Emilie-Romagne, nord de l'Italie</i>	<i>336</i>
<i>Gand – nord-ouest de la Belgique</i>	<i>337</i>
<i>Helsinki – sud de la Finlande</i>	<i>338</i>
ANNEXES	340
Annexe 1 : Programmation des Tours Opérateurs vélo en France	340
Annexe 2 : Méthodologie détaillée de calcul du marché du tourisme à vélo en France	350
Annexe 3 : Présentation du modèle Impacter	352
Annexe 4 : indicateurs socio-économiques (impacts directs)	355
GLOSSAIRE	358
ACRONYMES UTILISES	360
BIBLIOGRAPHIE	363
INDEX DES ILLUSTRATIONS	365
Index des tableaux	365
Index des figures et graphiques	368