

<p>TABLE RONDE : LE VELO, UN MOTEUR ECONOMIQUE</p>

Animée par **Sandra Moatti**, Rédactrice en chef adjointe d'*Alternatives Economiques*

Le vélo séduit un nombre croissant de citoyens et l'enjeu de la mobilité active est pris en compte par les collectivités territoriales. L'analyse économique prend-elle en compte les économies que permettent les déplacements à bicyclette ?

- **Nicolas MERCAT** – Chef de projet, INDDIGO-Altermodal
- **Jean-Baptiste RIGAUDY** – Directeur général adjoint de l'Agence d'Urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine

L'économie du vélo : un fort retour sur investissement pour l'Etat et les collectivités

Nicolas MERCAT – Chef de projet, INDDIGO-Altermodal

Dans notre intervention, nous retracerons les principales conclusions de la vaste étude réalisée à la demande du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM) de 2008 à 2009 sur l'économie du vélo en France.

Les différentes dimensions du commerce et industrie du cycle, tourisme, services ainsi que les externalités de la pratique seront abordées en terminant par un certain nombre de perspectives opérationnelles pour permettre de rejoindre le peloton européen. Une véritable stratégie nationale en faveur du vélo s'intégrerait parfaitement dans le cadre du Plan de Relance et du Grenelle de l'Environnement. L'économie du vélo présente l'intérêt d'un fort contenu en emploi, d'un très bon rendement fiscal pour l'Etat, d'une faible part d'activités délocalisables et de bénéfices collectifs considérables en termes d'environnement mais surtout de santé publique. Un investissement de l'Etat de 300 M€ par an, permettant un effet de levier d'un facteur 2 à 3 sur l'investissement des collectivités en aménagements cyclables, permettrait à la France de rejoindre le peloton des pays européens en 10 ans.

1. Un poids économique du vélo loin d'être négligeable

Le vélo représente un poids économique direct de près de 4.5 Md € et emploie 35.000 personnes. Près de la moitié des impacts et des effectifs sont liés au tourisme à vélo et plus d'un tiers à l'industrie et à la distribution des cycles.

2. Un potentiel de développement considérable

Pourtant, chaque français ne parcourt en moyenne à vélo que 80 km par an contre près de 300 km pour le gros du peloton européen (Allemagne, Suisse, Autriche, Belgique, Suède, Norvège, Finlande), sans parler des échappés Néerlandais (plus de 1.000 km) et Danois (près de 900 km). Rejoindre le peloton européen grâce à une vraie politique cyclable permettrait à la France de tripler l'impact économique du vélo.

3. Un vrai effet de levier sur l'investissement des collectivités locales en milieu urbain et rural

Dans les 10 dernières années, les collectivités locales ont investi près de 500 M€ par an dans les politiques cyclables contre moins de 10 pour l'Etat. Le risque est cependant important de voir ces investissements se tarir du fait de la crise. Une politique incitative de l'Etat proposant des cofinancements de 35% sur les investissements cyclables des collectivités, tant en milieu urbain que pour les véloroutes et voies vertes permettrait de maintenir et même d'amplifier les investissements des collectivités.

4. Un excellent rendement fiscal pour l'Etat

Pour 470 M€ d'investissement annuel des collectivités et moins de 10 M€ de la part de l'Etat, les retombées fiscales annuelles du secteur du vélo sont de 564 M€ de TVA, 56 M€ en impôts sur les sociétés et 88 M€ de taxes professionnelles.

Rejoindre le peloton européen dans le cadre d'une stratégie nationale vélo demanderait un investissement de l'ordre de 15 à 20 €/an et par habitant. Avec 10 € par an et par habitant, en milieu urbain, la France pourrait atteindre l'objectif de 1 m d'aménagement cyclable par habitant dans 10 ans. Un co-financement à hauteur de 35% des investissements réalisés par les collectivités en milieu urbain et sur le réseau de véloroutes et voies vertes représenterait une participation de l'Etat de 350 M€ par an.

5. Des activités à forte intensité en emploi

Les activités générées par le vélo ont une forte intensité en main d'œuvre avec **plus de 9 emplois par million d'euros** contre moins de 3 dans l'industrie automobile. Le domaine des services vélo (VLS, vélostations, accompagnement à la pratique) a un rapport emploi/coût et coût/efficacité particulièrement intéressant.

6. Une amélioration de la compétitivité de la destination France : qualité de vie des stations, relocalisation d'activités touristiques

Les investissements réalisés dans le domaine du vélo correspondent à une demande importante des populations touristiques et contribuent à améliorer la qualité de vie sur les sites touristiques, notamment dans les stations littorales.

A noter que le niveau de dépenses par jour des touristes à vélo est de 15% (séjours) à 50% (itinérants) supérieur aux touristes moyens.

Accompagner les collectivités dans une accélération des investissements, dans un secteur non délocalisable, sur lequel la France est leader ne peut avoir que des effets bénéfiques à court terme mais aussi à moyen et long terme.

7. Des bénéfices publics à long terme : santé publique et qualité de vie

L'étude a par ailleurs révélé des impacts absolument considérables sur la santé publique, l'environnement et les autres externalités : se fondant sur une large étude de l'Organisation Mondiale de la Santé, l'étude montre qu'une pratique régulière du vélo réduit de façon très importante les maladies cardio-vasculaires, l'obésité, le diabète de type II, un certain nombre de cancers et différentes pathologies.

Le bénéfice collectif santé des 4.6 Md de km parcourus annuellement à vélo serait de 5.6 Md € par an ; rejoindre le peloton européen par une politique nationale d'investissement conduirait à un bénéfice santé évalué à 15 Md € et contribuerait à combler en quasi-totalité le déficit de la Sécurité Sociale..

8. Un investissement Grenello-compatible : les bénéfices environnementaux du vélo

Le développement de la pratique du vélo s'appuierait sur un développement de la pratique touristique et de loisirs au travers des voies vertes mais surtout d'un développement très important de la pratique urbaine, accompagnant des tendances déjà à l'œuvre dans les grands centres urbains. A l'instar de nombre de nos voisins européens, le vélo pourrait atteindre une part de 10% des déplacements urbains.

Penser la métropole cyclable, en structurant la ville à venir autour de l'usage du vélo : nouvelles approches sur l'agglomération bordelaise

Jean-Baptiste RIGAUDY – Directeur général adjoint de l'A'urba
Agence d'Urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine

Résumé de l'intervention

Révéle en 1998, à l'occasion des travaux du tramway, l'usage du vélo dans la métropole bordelaise (3% des déplacements tous modes) est resté stable depuis 10 ans, même si la dernière enquête déplacements met en relief une légère augmentation de la mobilité vélo individuelle.

Tout se passe donc comme si l'effet tramway avait eu finalement peu d'impact, pour l'instant, sur l'usage du vélo, notamment sur le nombre resté très faible des déplacements combinés associant vélo et TC.

Si l'on y regarde de plus près, ces chiffres montrent cependant une autre réalité : celle de l'émergence, dans certains secteurs périphériques de l'agglomération bordelaise, d'une clientèle vélo plus ou moins régulière tendant à se fidéliser à ce mode de transport pour des déplacements qui tendent à s'allonger (2,5 km en moyenne agglo) et à devenir plus rapides (14 km/h). C'est une des raisons qui amènent, dans la perspective de la révision des documents cadres de l'agglomération (SCOT, PDU, PLU,...), à réfléchir aux moyens de mieux intégrer l'usage du vélo dans la conception et la programmation des espaces urbains, notamment en périphérie.

Plusieurs axes sont déjà à l'oeuvre et vont être réinterrogés dans le projet d'agglomération :

- la généralisation des pôles d'intermodalité permettant le rabattement vélo/TC (vélos en libre service, parc relais vélos avec bornes électriques).
- la réservation d'itinéraires express et fluides pour les vélos, sécurisés et attractifs.
- la mise en place de quartiers apaisés autour des stations tram, favorisant les modes doux.
- le maillage d'itinéraires vélos de loisirs, dédiés au cabotage et à la promenade.

Parallèlement à ces actions, l'idée directrice est de réfléchir globalement à une urbanisation plus ouverte à l'utilisation du vélo, tant vis à vis de son confort d'usage que de la sécurité des déplacements.

Se dessine donc en sous-jacent une stratégie de « métropole cyclable », qui devrait s'affirmer comme un des éléments fort guidant les politiques à venir dans l'agglomération bordelaise.

Présentation de l'intervenant

Ingénieur et Architecte, Jean-Baptiste Rigaudy s'intéresse de longue date aux interactions entre l'urbanisme et les réseaux de déplacements, aux différentes échelles de territoire et d'espace.

Ayant été l'un des artisans du tramway parisien puis bordelais, il a participé à la mise en place des politiques structurantes associées à ces projets, notamment en matière d'urbanisme, de programmation des espaces publics et de politique de déplacements.

Il exerce ses fonctions à l'A'urba, agence d'urbanisme de Bordeaux métropole Aquitaine, organisme partenarial associatif regroupant une soixantaine d'urbanistes chargés de concevoir et d'orienter les politiques de planification et d'aménagement des territoires intéressant l'aire métropolitaine bordelaise.

Les partenaires principaux de l'A'urba sont la Communauté Urbaine de Bordeaux, l'Etat, le Conseil Général de Gironde et le Conseil Régional d'Aquitaine.