

MISSION SUR LA FILIÈRE ÉCONOMIQUE DU VÉLO EN FRANCE
JANVIER 2022



FILIÈRE ÉCONOMIQUE DU VÉLO

RAPPORT

GUILAUME GOUFFIER-CHA
DÉPUTÉ DU VAL-DE-MARNE

Remerciements

Cette mission n'aurait pu voir le jour sans le soutien et la confiance de Jean Castex, Premier ministre, Barbara Pompili, ministre de la transition écologique, Agnès Pannier-Runacher, ministre chargée de l'industrie et Jean-Baptiste Djebbari, ministre chargé des Transports, qui m'ont confié cette mission. Je les en remercie.

Cette mission n'aurait pu être conduite dans des délais aussi contraints sans la mobilisation et la réactivité de l'ensemble des acteurs économiques du vélo. Merci à toutes celles et tous ceux qui nous ont accueillis dans leurs structures, qui sont venus à nous pour participer aux différentes auditions, qui ont pris le temps de participer à la démarche participative que mon équipe et moi-même avons lancée à travers un questionnaire.

Merci au Club des villes et territoires cyclables de m'avoir associé à leur Tour de France des industries du vélo qui s'est tenu pendant l'été 2021, un travail qui a participé à la décision de lancer cette mission sur la construction de la filière économique du vélo. Merci à Pierre Serne avec qui ces travaux ont débuté et à Françoise Rossignol qui poursuit aujourd'hui cette dynamique en tant que présidente du club.

L'idée de cette mission est née d'échanges avec plusieurs acteurs du vélo dès la fin de l'année 2020. Je leur ai proposé de participer à un comité de suivi de cette mission. Merci à eux d'avoir accepté de participer au suivi de ces travaux, merci pour les conseils, les remarques, les questionnements et l'énergie partagés. Merci à Thierry Du Crest, coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, à Olivier Schneider, président de la FUB, à Jérôme Valentin vice-président de l'USC, à Patrick Guinard Président et à Christine Laymard directrice de mission à l'APIC, à Catherine Pilon secrétaire générale du club villes et territoires cyclables et marchables, à Camille Thomé déléguée générale de Vélo & territoire, à Elodie Trauchessec de l'ADEME, et à l'équipe des Boîtes à Vélo France. Merci également aux équipes de Business France et notamment à Olivier Pradet pour nos nombreux échanges et pour le partage de son expertise tout au long de cette mission. Merci à eux pour leur engagement permanent, bienveillant et optimiste pour le développement du vélo.

Merci à Florence Mangin, Ambassadrice de France au Portugal, et à ses équipes pour l'organisation de notre déplacement dans la Vallée de l'Agueda à la rencontre des industriels portugais.

Merci à Léry Jicquel pour son apport dans la mise en page de ce rapport.

Merci enfin à ma directrice de cabinet Florence Gall, à ma collaboratrice parlementaire Eléonore Calas, à l'ingénieur général des ponts Bruno Fulda, qui m'ont accompagné au quotidien dans le pilotage et l'organisation des travaux de cette mission, dans la construction et la rédaction de ce rapport. Sans eux, ce rapport n'existerait pas.

Sommaire

Remerciements	2
Sommaire	4
En synthèse	5
En synthèse : 10 mesures pour une filière vélo.....	6
Propositions	7
INTRODUCTION : POUR UNE FILIERE ECONOMIQUE DU VELO EN FRANCE	10
1. LE VELO, UN USAGE EN PLEINE REVOLUTION.....	12
A. Du sport au transport	12
B. Le potentiel du vélo comme moyen de transport en France	12
C. Le retard cyclable de la France.....	12
D. Les enjeux de la vélorution	13
E. Pratique du vélo et industrie du vélo.....	14
2. REPONDRE A LA DEMANDE CROISSANTE DE VELOS : UN ENJEU INDUSTRIEL, UN ENJEU DE SOUVERAINETE.....	15
A. Une industrie face à son histoire	15
B. Une industrie face à son image	20
C. Une industrie face aux enjeux de la réindustrialisation.....	23
ZOOM SUR LES EMPLOIS DANS LE VELO.....	32
3. LE VELO C'EST AUSSI UNE ECONOMIE DU SERVICE, DE LA LOGISTIQUE ET DU TOURISME	35
A. Le vélo comme un service.....	35
B. Le vélo outil de travail : cyclologistique et cyclomobilité des professionnels	41
C. L'économie du tourisme à vélo	45
4. LEVER LES TROIS FREINS A LA PRATIQUE DU VELO	48
A. Développer les infrastructures.....	48
B. Accélérer le déploiement des outils contre le vol	54
C. Mettre les jeunes au vélo.....	56
5. METTRE EN PLACE UN CADRE VOLONTARISTE	57
A. Construire une filière identifiée et solide	57
B. Former à tous les métiers du vélo	62
C. Assumer des mesures incitatives fortes pour la pratique du vélo.....	64
D. Booster le Plan vélo	66
ANNEXES.....	68
Lettre de mission du Premier ministre.....	68
Visites de sites industriels et d'entreprises de la filière vélo.....	70
Liste des auditions et personnes rencontrées.....	71
Glossaire des sigles et acronymes	76
Les chiffres de production et d'importations/exportations en 2020.....	77
Sommaire détaillé.....	78

En synthèse

Depuis plusieurs années nous observons un changement des usages du vélo. Pour de plus en plus de Français le vélo devient un mode de déplacement du quotidien. L'État a présenté en 2018 un Plan vélo qui peut être considéré comme le début d'une reconnaissance du vélo comme mode de transport avec un objectif de passer sa part modale de 3% à 9% d'ici 2024, puis à 12% en 2030. Bon pour l'environnement, pour la santé et pour les finances des particuliers et des entreprises, cette politique de transport doit encore être renforcée, notamment au moment où nous connaissons des crises successives des prix de l'énergie. **Nous devons regarder avec intérêt les perspectives économiques que le développement de la pratique du vélo pour les trajets du quotidien offre à nos acteurs industriels et économiques.**

La révolution des pratiques que nous observons aujourd'hui entraîne un **besoin en équipement de qualité**. En outre, ce besoin en équipement arrive au moment où le vélo connaît des **évolutions technologiques majeures avec le développement du vélo à assistance électrique et du vélo cargo**. Entre 2019 et 2021, le nombre de VAE vendus est passé de 400 000 à 700 000 et il devrait s'en vendre plus d'un million par an d'ici 2025. Concernant les vélos cargos, le besoin est estimé à 300 000 d'ici à 2027, ce qui signifie de passer de 11 000 vélos cargos vendus par an à 60 000 unités. Dans une période où notre pays souhaite de nouveau produire sur le territoire national ce qu'il consomme et qu'il met par conséquent en place une vraie politique de réindustrialisation, **ces vélos de moyen ou haut de gamme représentent de réelles opportunités de croissance d'activité pour les industriels français.**











Dans un secteur très fortement dépendant de l'Asie depuis plusieurs décennies, produire en France plus de vélos est un véritable enjeu industriel. Aujourd'hui, sur les 2,685 millions de vélos vendus en France, seuls 690 000 y sont assemblés. Pour réussir ce pari de réindustrialisation, nous devons fortement **investir dans le développement et la modernisation de nos usines**, ainsi que dans nos outils de production. Dans le même temps, nous devons **investir dans l'innovation** afin d'identifier les futures ruptures technologiques du vélo. Nous devons **développer le travail entre les différents acteurs de cette filière vélo**, mais aussi les échanges avec les acteurs d'autres filières afin de créer des partenariats de production de composants, comme avec la filière automobile ou la filière aéronautique par exemple. Enfin la production de vélo en France, qui est écologiquement et socialement plus vertueuse, doit être reconnue à travers la mise en place d'un **label France Vélo et la structuration d'un marché de seconde main.**

L'enjeu économique du développement du vélo ne se limite pas au défi industriel. L'écosystème du vélo est divers et comprend aussi les secteurs des services, de la réparation et de la maintenance, de la cyclologistique et du vélo tourisme. L'ensemble de ces secteurs sont eux aussi en pleine expansion. Un nombre important d'emplois pourraient y être créés dans les prochaines années, plus de 100 000 emplois d'ici à 2050 selon plusieurs estimations.

Les perspectives de développement économique sont importantes pour le secteur du vélo, mais elles demeurent conditionnées à la structuration de la filière, à la création de formations professionnelles pour l'ensemble des métiers du secteur, au développement des infrastructures cyclables qui sont encore grandement insuffisantes en France. Pour cela, je propose notamment la création d'un **comité de filière** rassemblant l'ensemble des acteurs économiques du vélo et **l'actualisation du plan vélo** de 2018 dès cette année afin de disposer de tous les outils pour poursuivre le développement du vélo en augmentant le fonds mobilités actives à hauteur de 400 millions d'euros par an pour accélérer réellement le développement des infrastructures cyclables dans tous nos territoires.

Le présent rapport a vocation à alimenter nos travaux pour développer la pratique du vélo en France et favoriser le développement économique du secteur. Ces deux enjeux sont entièrement liés l'un à l'autre. Les propositions qui y sont formulées ouvrent de nombreuses pistes et mobilisent aussi bien les acteurs privés, publics qu'associatifs, la répartition entre eux restant à préciser.

En synthèse : 10 mesures pour une filière vélo

-  **POURSUIVRE LA RECONNAISSANCE DU VELO COMME MODE DE TRANSPORT A PART ENTIERE**
-  **CREER UN LABEL FRANCE VELO QUI INTEGRE DES CRITERES SOCIAUX, ENVIRONNEMENTAUX, ECONOMIQUES**
-  **MODERNISER ACTIVEMENT LES OUTILS INDUSTRIELS**
-  **CREER UN COMITE DE FILIERE VELO AVEC LES ACTEURS INDUSTRIELS ET ECONOMIQUES DU VELO**
-  **LANCER DES ETATS GENERAUX DES ACTEURS ECONOMIQUES DU VELO DANS LES PROCHAINS MOIS**
-  **DEVELOPPER LES OUTILS POUR RENFORCER LE TRAVAIL INTRA-FILIERE ET INTER-FILIERES**
-  **STRUCTURER UN MARCHÉ DE SECONDE MAIN**
-  **RENDRE LA TVA DEDUCTIBLE POUR L'ACHAT DE VELOS POUR LES PROFESSIONNELS**
-  **CREER DE NOUVELLES FORMATIONS DIPLOMANTES POUR TOUS LES METIERS DU CYCLE**
-  **ACTUALISER LE PLAN VELO EN PORTANT LE FONDS DE MOBILITE ACTIVE A 400 MILLIONS D'EUROS PAR AN**

Propositions

1. Poursuivre la reconnaissance du vélo comme mode de transport à part entière et organiser nos administrations en fonction de cette reconnaissance.....	14
2. Mettre en place un plan de communication positif et massif sur le vélo pour convaincre tous les acteurs de sa pertinence comme mode de transport.....	14
3. Soutenir des travaux de recherche sur l'histoire industrielle du vélo en France	15
4. Etablir un catalogue complet des industries actuelles du vélo en France et de leurs productions	19
5. Soutenir et encourager l'innovation autour du vélo, de ses composants et de ses technologies	21
6. Insérer la filière vélo dans les projets de recherche et développement structurants pour la compétitivité	21
7. Créer un incubateur d'entreprises dédié au vélo et à ses innovations	21
8. S'appuyer sur les travaux du Haut-Commissariat au Plan pour reconnaître le vélo comme étant un secteur de réindustrialisation en France	23
9. Promouvoir une échelle de réparabilité pour les vélos neufs. Encourager par des indices valorisés la réparabilité et la recyclabilité.....	23
10. Baisser la TVA sur la vente de vélos neufs en fonction de l'indice de réparabilité, comme l'autorise l'Europe.....	23
11. Intégrer dans la filière vélo par l'emploi les personnes en situation d'handicap.....	23
12. Créer un label France vélo qui intègre des critères d'exemplarité (sociaux, environnementaux et économiques).....	23
13. Avec le soutien de Business France, mettre en place une stratégie d'attractivité nationale afin de convaincre certains industriels asiatiques d'ouvrir en France des usines de production des pièces de vélo qui sont incontournables comme le dérailleur par exemple	25
14. Valoriser l'emploi industriel et les métiers de la main	31
15. Moderniser activement les outils industriels : faciliter le financement des installations et équipements des usines de vélos, mettre en place avec la BPI une politique publique d'accompagnement des acteurs du vélo	31
16. Créer un comité de filière vélo des acteurs économique du vélo	31
17. Favoriser et accompagner la constitution de clusters régionaux.....	31
18. Mettre en place une politique volontariste et efficace de protection des brevets industriels et technologiques de la filière vélo	31
19. Travailler à la standardisation de certaines pièces et composants du vélo.....	31
20. Intégrer la production de batteries pour VAE dans la stratégie d'accélération Batterie en cours.....	31
21. Développer les outils permettant de renforcer le travail intra-filière : création de coopératives, de groupements de commandes ou de groupements momentanés d'entreprises pour massifier la production de certains composants en France.	31
22. Développer les outils permettant le travail inter-filières (notamment avec les filières automobile, aéronautique, du décolletage, de l'électronique) ; mettre en place des challenges régionaux ; Étudier et financer les opportunités de reconversion des chaînes de production existantes pour le vélo	31
23. Au niveau européen, poursuivre la politique anti-dumping et mettre en place la taxe carbone aux frontières	31
24. Porter avec Business France une Team Vélo France sur les salons internationaux en s'appuyant sur le label France vélo	31
25. Instaurer une TVA à 5,5% sur les réparations	37
26. Rendre obligatoire le CQP cycle pour tenir un magasin de vente et de réparation de cycles.....	37
27. Poursuivre la dynamique du coup de pouce vélo grâce par exemple au titre de mobilité et au fonds réparation mis en place dans le cadre de la responsabilité élargie des producteurs de la filière vélo.....	37
28. Mettre en place un indice de réparabilité pour augmenter la réparabilité des composants et empêcher l'obsolescence programmée.....	38
29. Structurer un marché de seconde main des vélos	38
30. Promouvoir les vélos assemblés en France dans les appels d'offres publics de services VLS et LLD.....	39

31.	<i>Intégrer l'usage du vélo cargo et le développement de la cyclologistique dans l'aménagement des villes (PLU, PCAET, ZFE) : pistes cyclables larges, stationnements adaptés, espaces de logistique urbaine.....</i>	43
32.	<i>Mettre en place de manière prioritaire des plans de cyclologistique dans les ZFE</i>	43
33.	<i>Mettre en place un système d'aide à l'achat lisible et pérenne pour le développement du vélo à usage professionnel 44</i>	
34.	<i>Rendre la TVA déductible pour l'achat de vélos pour les professionnels</i>	44
35.	<i>Stabiliser et améliorer l'environnement réglementaire et juridique de l'usage du vélo dans le cadre professionnel ..</i>	44
36.	<i>Favoriser l'information sur le tourisme à vélo et l'emport dans les trains</i>	47
37.	<i>Favoriser les mobilités actives sur les destinations touristiques</i>	47
38.	<i>Tenir les objectifs du Plan de reconquête du tourisme durable en communiquant sur les atouts du tourisme à vélo</i>	47
39.	<i>Construire une observation pérenne du tourisme à vélo : poids économique ; emplois (financer les projets d'observatoire du tourisme à vélo et d'études dédiées).....</i>	47
40.	<i>Promouvoir le standard des données des aménagements cyclables à utiliser par tous les territoires, pour l'urbain et le tourisme, et inciter les territoires à se cartographier.....</i>	49
41.	<i>Disposer de statistiques plus fines sur la pratique du vélo (comptages, observatoires, enquête part modale).....</i>	49
42.	<i>Renforcer les aides aux collectivités pour les infrastructures dans une logique de politique transport : objectif de 30 €/hab/an 54</i>	
43.	<i>Rendre plus effectives les aides aux collectivités : simplifier, clarifier les dispositifs d'aides, les inscrire dans la durée (sortir de la logique unique de l'appel à projets, ouvrir la possibilité de financements pluriannuels).....</i>	54
44.	<i>Proposer un taux de subvention plus important en milieu dense et abonder la subvention de l'Etat dans et autour des ZFE 54</i>	
45.	<i>Favoriser les projets inscrits dans des logiques intercommunales.....</i>	54
46.	<i>Etendre l'identification des cycles (APIC) à l'échelle européenne</i>	56
47.	<i>Financer les innovations visant à lutter contre le vol.....</i>	56
48.	<i>Accompagner les collectivités locales dans le financement du SRAV</i>	56
49.	<i>Renforcer le portage du SRAV et le développer au collège.....</i>	56
50.	<i>Formaliser la création d'un comité de filière selon un des trois scénarii proposés (industries au cœur et plusieurs collèges associés / collèges au même niveau / avec ou sans association des clusters) pour disposer d'un interlocuteur fort au niveau national sur l'économie du vélo.....</i>	61
51.	<i>Lancer des états généraux des acteurs du vélo entre les mois de mars et juin 2022.</i>	61
52.	<i>Revoir le référentiel métiers du vélo</i>	64
53.	<i>Créer de nouvelles formations diplômantes pour tous les métiers du cycle.....</i>	64
54.	<i>Rendre des modules vélo obligatoire dans tous les métiers de la mécanique, de la ville, de l'aménagement, de l'ingénierie, du tourisme</i>	64
55.	<i>Favoriser la recherche universitaire sur le vélo</i>	64
56.	<i>Clarifier les dispositifs d'aides à l'acquisition d'un vélo en prenant en compte les conditions de ressources : mieux cibler les publics pouvant en bénéficier en fonction de leurs ressources et supprimer le dispositif étatique en transférant le budget aux régions.....</i>	66
57.	<i>Rendre obligatoire le forfait mobilité durable d'ici 2027 pour toutes les employeurs de plus de 11 salariés et porter le plafond du forfait dans le secteur public à 600 euros</i>	66
58.	<i>Harmoniser les règles de construction des pistes cyclables</i>	66
59.	<i>Interdire la circulation des draisennes électriques sur les pistes cyclables.....</i>	66
60.	<i>Définir les normes applicables au vélo cargo.....</i>	66
61.	<i>Actualiser le plan vélo dès l'année 2022</i>	67
62.	<i>Intégrer dans le plan vélo les sujets non abordés en 2018 : réparation, logistique, industrie.....</i>	67
63.	<i>Revoir à la hausse le montant du plan vélo à 400 millions d'euros par an pour les infrastructures</i>	67

INTRODUCTION : POUR UNE FILIERE ECONOMIQUE DU VELO EN FRANCE

Il y a quelques mois, au détour d'une réunion de travail sur la crise sanitaire, le Premier ministre Jean Castex nous demanda à la fin de l'échange, qui s'était tenu dans une ambiance grave, si nous avions des préoccupations à lui faire remonter. Je saisis l'occasion d'attirer son attention sur la production de vélos en France. **Si nous continuons de développer l'utilisation du vélo, nous devons nous poser la question des opportunités économiques pour nos entreprises et nos territoires.** Très concrètement, je lui évoquai pour la première fois la nécessité de **reconstruire une filière économique du vélo dans notre pays.**

Depuis cet échange, j'ai réalisé pendant l'été 2021 avec le Club des villes et territoires cyclables un premier tour de France des acteurs industriels du vélo. Je me suis rendu au salon européen Velocity qui se tenait à Lisbonne en septembre et je me suis vu confier le 5 octobre dernier par le Premier ministre, une mission sur la structuration de la filière économique du vélo en France. C'est une des missions les plus engageantes que j'ai eue à entreprendre depuis 2017 après le Grenelle des violences conjugales de 2019.

Dans le cadre de cette mission, j'ai poursuivi mes visites de terrain et réalisé une cinquantaine d'auditions.

Rentrer dans ce sujet, c'est bien entendu parler des enjeux du développement du vélo dans notre pays, ce mode de déplacement du quotidien qui peut représenter une alternative à la voiture pour des millions de nos concitoyens, dès lors qu'il y a des infrastructures, des vélos, des réseaux de réparateurs, etc. En effet, aujourd'hui 40% des déplacements effectués en voiture le sont sur des distances de moins de 3 kilomètres. Les marges de progression du vélo sont considérables.

Rentrer dans ce sujet, c'est travailler sur nos politiques environnementales et sur les outils que nous pouvons mettre en place pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, et sortir de la société de l'autosolisme. Le vélo est aussi un moyen de déplacement qui apporte des solutions concrètes à la crise énergétique que nous connaissons et à la hausse continue des prix de l'énergie qui pénalise grand nombre de nos concitoyens. Face à la période que nous vivons, le vélo est une solution qui doit être regardée de près et avec intelligence. D'autres pays avant nous, je pense bien entendu au Pays-Bas et au Danemark, ont développé ce moyen de transport dès les années 1970 du fait des conséquences des deux chocs pétroliers de l'époque.

Rentrer dans ce sujet, c'est parler environnement, c'est aussi parler santé et bien-être, ce mode de déplacement ayant des vertus qui ne sont plus à démontrer pour notre santé : 10 km à vélo par personne par jour génèrent 2 700 euros d'économie de dépenses de santé, via notamment une réduction de la mortalité cardiovasculaire. Si nous tenons nos engagements de passer de 3% à 9% la part des déplacements à vélo d'ici 2024, ce qui nous demanderait de grandement accélérer nos efforts, les économies annuelles en matière de dépenses de santé sont estimées à cinq milliards d'euros.

Parler vélo, c'est aussi parler économie, c'est entrer dans la vie de nos territoires, dans l'histoire de l'industrie française. C'est observer les erreurs que notre pays a commises depuis cinquante ans en pensant alors que la France pouvait ne plus construire sur place ce dont elle avait besoin. L'industrie du vélo fut frappée de plein fouet jusque très récemment. Dans les années 1980, notre pays était pourtant un des leaders mondiaux dans ce domaine. Tout s'est écroulé en l'espace de quelques années basculant vers une dépendance quasi-totale envers les pays asiatiques.

En France aujourd'hui, nous savons construire un sous-marin nucléaire ou un Rafale, mais nous ne savons plus faire un dérailleur de vélo ou un cadre. Est-ce acceptable ? Non. Qui plus est lorsque cette perte de savoir-faire entraîne un retard dans l'accès au vélo des Français et des Françaises et au déploiement d'une politique environnementale et de santé majeure. Qui plus est lorsque cette perte de savoir-faire ralentit un secteur économique tout entier. Au moment où nous soutenons la réindustrialisation du pays, la question du développement de l'industrie du vélo s'impose. Elle se pose avec une acuité encore plus forte au regard de la pratique et de la demande des Français, en pleine expansion. **Structurer la filière vélo, étudier les pistes qui doivent**

nous permettre demain de revitaliser ce secteur, c'est bien entendu toucher du doigt le sujet de la réindustrialisation de notre pays.

Au cours de cette mission passionnante, j'ai rapidement acquis deux convictions. D'abord, nous ne recréerons pas ce qui existait autrefois : nous devons absolument bien cibler nos segments d'activités et réussir à nous déployer sur les marchés technologiques du milieu de gamme ou de haut de gamme. Les révolutions du vélo à assistance électrique (VAE), du vélo cargo et des objets connectés représentent ici de réelles opportunités pour nos industriels. D'autre part, nous devons développer des ponts, des partenariats entre les différents secteurs industriels et économiques, sortir de nos logiques de clivage. Concrètement, les acteurs du vélo, de l'automobile, de l'aéronautique, de l'électronique, du décolletage, de la *French tech*, etc. doivent travailler ensemble.

Bien entendu **la filière économique du vélo ne se résume pas à la seule question industrielle.** La filière porte aussi sur les **enjeux économiques que représente le développement du vélo pour nos services.** Je pense en particulier aux services vélos que sont la réparation et de l'entretien, le vélo en libre-service, le leasing ou le développement des applications numériques qui facilitent l'utilisation du vélo. C'est aussi le développement du tourisme à vélo et de ses opportunités pour nos territoires, ainsi que l'étude et la réalisation des infrastructures dédiées. Les gisements en emplois se trouvent aussi dans ces secteurs aval de la production de cycles. Mais le développement de la filière économique du vélo ne peut pas se faire sans lever les freins que sont le déploiement des **infrastructures cyclables, de la lutte contre le vol et de l'apprentissage massif du savoir rouler à vélo par les plus jeunes.** Ce sont les conditions indispensables au bon développement de la pratique du vélo en France et donc de son secteur économique.

L'économie du vélo est un exemple parmi d'autres des erreurs du passé industriel récent et des perspectives positives qui s'ouvrent devant nous. Sachons les saisir, sachons faire confiance aux acteurs impliqués et souvent passionnés, et à notre capacité à écrire une nouvelle histoire économique au service de la transformation de notre pays et de la préparation de l'avenir. C'est l'objet des propositions que je formule dans ce rapport.

1. LE VELO, UN USAGE EN PLEINE REVOLUTION

A. Du sport au transport

Pour étudier une filière, il faut partir de son histoire, de ses usages et de son marché. La France a une histoire particulière avec le vélo. Bien entendu, la France est le pays du Tour de France, du Paris-Roubaix, du Bordeaux - Paris, le pays des grandes histoires de la partie sportive du vélo, voire des mythes. C'est aussi un pays où, pendant longtemps, le vélo a été un moyen de déplacement populaire, un objet industriel incontournable qui a alimenté la vie de bassins industriels historiques comme le bassin stéphanois. Entrer dans la question de la structuration de la filière du vélo, c'est regarder l'histoire du choix de notre société de se tourner tout entièrement vers l'automobile et la motocyclette durant les années 1960, de transformer nos territoires et nos villes en laissant toute la place à ces seuls modes de déplacement. C'est regarder en arrière et observer comment notre pays a décidé, en subissant plus qu'en choisissant d'ailleurs, d'abandonner nos industries de la vie du quotidien dans les années 1970, considérant que nous n'avions plus besoin de produire en France les objets dont nous avons besoin et en passant ainsi à côté d'évolutions technologiques majeures. C'est cette histoire qui a fait du vélo depuis les années 1970 un objet essentiellement dédié au loisir ou au sport dans notre pays. Ces trajectoires ont eu des conséquences sur les usages. C'est ce qui explique que **pour plusieurs générations la pratique du vélo est d'abord un loisir avant d'être un moyen de déplacement du quotidien.**

Aujourd'hui, le vélo est le mode principal de déplacement pour 4% de Français, loin de la moyenne européenne qui est de 12%. Il représentait pourtant près de 20% des déplacements au début des années 1950 et 10% au début des années 1970. Aujourd'hui 30 millions de Français de plus de 15 ans font du vélo au moins une fois par an mais seulement 3,3 millions l'utilisent quotidiennement.

B. Le potentiel du vélo comme moyen de transport en France

Dans d'autres pays, comme les Pays-Bas ou le Danemark, une autre histoire s'est écrite depuis la fin du XIX^{ème} siècle et s'est accélérée au moment des chocs pétroliers faisant du vélo un moyen de transport avant d'être un objet de loisir. L'histoire aurait donc pu être différente dans notre pays. Mais aujourd'hui cela change : c'est une véritable révolution des usages du vélo que nous observons actuellement en France. Pour de plus en plus de nos concitoyens, le vélo est en train de devenir un moyen de déplacement du quotidien, un moyen de transport. Ainsi, par exemple, une étude de l'association Vélo & territoires d'avril 2021 annonce que la pratique du vélo a augmenté de 30% en zone urbaine en 2021 par rapport à 2019, de 42% en zone périurbaine et de 38% en zone rurale. En outre, le président de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), Olivier Schneider annonçait en 2018 que près de 60% des Français étaient prêts à passer à une utilisation quotidienne du vélo à condition d'avoir les infrastructures pour le faire, intention que nous observons également en 2016 avec un sondage publié par le journal Le Figaro le 4 octobre 2016 et qui révélait que 50% des Français étaient prêts à circuler à pied ou à vélo. **Ces chiffres ne sont pas surprenants lorsque l'on sait que 40% des déplacements en voiture sont réalisés pour parcourir moins de 5 km et 60% pour les seuls déplacements domicile-travail.**

C. Le retard cyclable de la France

Les vélos réapparaissent un peu partout, de manière bien souvent désordonnée faute d'infrastructures permanentes, la France en étant fortement dépourvue, au milieu des voitures, accrochés aux barrières ou aux poteaux. Les tensions entre automobilistes et cyclistes se nourrissent de ce désordre, de cette renaissance imposée aux pouvoirs publics. Cette évolution des pratiques a conduit les cyclistes à s'organiser en associations dès les années 1970 afin de contraindre ces dernières années les pouvoirs publics locaux à agir et à mettre en place des débuts de réelles politiques publiques locales de développement des infrastructures cyclables. Alors que les investissements des collectivités territoriales pour le vélo étaient de 328 millions d'euros en 2008, ils étaient de 468 millions d'euros en 2019, soit une augmentation de 40% essentiellement tirée par l'action des grandes agglomérations. Face à ce retard considérable, en 2018, l'État prend enfin la décision de donner un réel coup d'accélérateur avec la mise en place du plan vélo et mobilités actives co-construit avec les acteurs associatifs du vélo, au premier rang desquels la FUB. Ce plan, qui était attendu depuis de très nombreuses années par l'ensemble des acteurs du vélo, est présenté par le Premier ministre Édouard Philippe à Angers le 14 septembre 2018, accompagné des ministres François de Rugy et Élisabeth Borne. Il est construit autour de trois grands objectifs, développer les infrastructures avec la mise en place du fonds vélo doté de 350 millions d'euros sur sept ans avec

l'objectif de passer la part modale du vélo de 2,6% à 9% en 2024 et 12% en 2030, lutter contre le vol avec l'obligation du marquage des vélos, mettre en place une vraie politique publique d'apprentissage du vélo avec le plan savoir rouler à vélo.

D. Les enjeux de la vélorution

Les facteurs qui expliquent le début de la « vélorution » à laquelle nous assistons en France, c'est-à-dire le passage d'une pratique quasi exclusivement centrée sur le loisir à une pratique permettant de se déplacer au quotidien, sont divers. Il y a d'abord les bénéfices en termes de gain de temps, de santé et de bien-être qu'y trouvent bon nombre de Français, avant même les bénéfices environnementaux. Le vélo c'est pratique. Sur les courtes distances, inférieures à 10 kilomètres, notamment en milieu urbain, le vélo s'avère plus rapide et beaucoup moins coûteux que l'automobile. D'autres se sont laissés convaincre ces dernières années par la pratique du vélo après les grèves à répétition des transports en commun ou par la crise sanitaire que nous connaissons encore au moment où ces lignes sont écrites. Il est par ailleurs à noter que si chaque jour davantage de Français décident de passer au vélo, il en est de même pour les entreprises et les artisans chez qui le développement de la pratique s'accroît avec l'arrivée du vélo cargo. Avec la mise en place des zones à faibles émissions et l'enjeu de l'apaisement de nos villes, les perspectives de développement pour les professionnels sont colossales.

La puissance publique a bien entendu pris acte de ce développement du vélo et de la volonté d'un nombre important de Français et d'entreprises d'y recourir. Elle a commencé à construire des infrastructures afin de sécuriser les déplacements des cyclistes. Et nous ne sommes ici qu'au début. **Depuis la présentation du plan vélo en septembre 2018 le nombre de kilomètres de pistes cyclables a augmenté de 26%**. Au regard des enjeux climatiques auxquels nous sommes confrontés, mais aussi des enjeux de santé publique, les pouvoirs publics ont par ailleurs pris conscience de la nécessité de ne plus seulement mener une action en réaction à la pratique des usagers mais d'être aussi le moteur dans le développement de la pratique du vélo. C'est dans cette perspective que l'État a fixé l'objectif de tripler la part modale des déplacements réalisés à vélo d'ici 2024 pour atteindre 9%, puis 12% en 2030.

La trajectoire prise pour le développement du vélo depuis 2018 est la bonne. Mais elle reste réellement à amplifier si nous voulons tenir nos objectifs d'augmentation de la part des déplacements réalisés à vélo et la décarbonation du secteur des transports. Nous devons tirer tous les enseignements de l'évolution des usages que nous observons aujourd'hui, en particulier reconnaître le vélo comme un moyen de transport à part entière, au même titre que la voiture, l'avion ou le train. Une telle démarche nous permettrait de nous donner les moyens de définir dans le temps des politiques publiques de développement de ce mode de déplacement dans tous nos territoires, des politiques publiques qui répondraient aux mêmes réglementations. En effet, nous ne pouvons continuer à avoir des politiques publiques de développement du vélo qui répondent à des réglementations ou des codes différents selon les villes ou les territoires. L'exemple typique étant les différences de normes de conceptions ou de colorations des pistes cyclables que l'on peut connaître d'une ville à une autre. Par comparaison, une telle différence serait difficilement imaginable pour la conception des routes sur lesquelles nous circulons en voiture.

La reconnaissance du vélo comme moyen de transport devrait aussi nous permettre de repenser réellement le niveau d'engagement budgétaire que nous devons mettre en place pour déployer une politique cyclable ambitieuse et efficace en France répondant aux objectifs de triplement de la part modale que nous nous sommes fixés. Aujourd'hui, **le vélo ne représente que 1,3% des dépenses de fonctionnement et d'investissement dans le transport en France¹**. Le niveau moyen d'engagements financiers pour le vélo atteint environ 10 euros par an et par habitant quand il est de 271 euros par an et par habitant pour les politiques routières. Autant le dire tout de suite, **c'est un niveau d'engagement budgétaire qui ne peut pas nous permettre de réellement développer la pratique du vélo comme moyen de transport dans notre pays.**

Cette reconnaissance du vélo comme moyen de transport doit s'accompagner d'une réelle politique de communication autour de la promotion du vélo du quotidien en mettant en avant ses atouts, sur le modèle des campagnes de communication déployés par Amaury Sport Organisation (ASO) durant le Tour de France depuis plusieurs années, ou dans les autres pays européens. Au-delà des campagnes portées par la sécurité routière et

¹ Etude Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France – avril 2020 DGE Ademe DGITM FFC – p.121 / Cette étude fréquemment citée sera nommée « Etude Impact du vélo »

des messages ajoutés aux publicités de voitures, nous devons envoyer un signal, sur les réseaux sociaux et dans les médias majeurs, sur le fait que le vélo est un mode de transport d'avenir, bon pour l'environnement, bon pour la santé, bon pour l'économie.

E. Pratique du vélo et industrie du vélo

L'évolution de la pratique du vélo que l'on observe doit aussi nous amener à regarder les conséquences économiques de ces usages sur le marché du vélo, des évolutions qui ont lieu au moment même où le vélo connaît plusieurs révolutions technologiques avec le développement du vélo à assistance électrique et le développement du vélo cargo. Le vélo devient un objet de plus en plus connecté avec l'apparition d'ordinateurs de bord, de systèmes de géolocalisation, les systèmes de transmission de vitesse par technologie *Bluetooth*, etc. **En passant à une pratique quotidienne du vélo, les Français voient à la hausse leurs exigences en termes de qualité d'équipements, mais aussi le budget qu'ils sont prêts à y consacrer.** Si les objectifs de développement des infrastructures sont réalisés et qu'ils entraînent une hausse de la pratique quotidienne, nous devons nous attendre à un rattrapage du parc vélo utilitaire des Français avec une montée en gamme réelle. Par ailleurs, la demande en entretien et en réparation sera également beaucoup plus forte.

Dès lors, dans un marché économique largement sous dépendance de l'Asie depuis le début des années 1990 en raison de la course à la baisse des prix et de l'absence d'exigence sur la qualité des produits, ces évolutions de la pratique et des technologies du vélo doivent nous permettre de recréer un secteur industriel local en France capable de répondre à la demande en équipement de la part des Français. Une demande couplée à une certaine exigence de qualité et de transparence sur la provenance des produits achetés. Ce marché a un potentiel fort, le nombre de vélos vendus par année en Europe et au Royaume-Uni devant selon les prévisions passer de 20 millions en 2020 à 30 millions en 2030. Le nombre de VAE devant passer de 4,5 millions à plus de 16 millions de vélos vendus, soit 50% du marché en 2030.

1. **POURSUIVRE LA RECONNAISSANCE DU VELO COMME MODE DE TRANSPORT A PART ENTIERE ET ORGANISER NOS ADMINISTRATIONS EN FONCTION DE CETTE RECONNAISSANCE.**
2. **METTRE EN PLACE UN PLAN DE COMMUNICATION POSITIF ET MASSIF SUR LE VELO POUR CONVAINCRE TOUS LES ACTEURS DE SA PERTINENCE COMME MODE DE TRANSPORT.**

2. REpondre a la Demande Croissante de Velos : UN ENJEU INDUSTRIEL, UN ENJEU DE SOUVERAINETE

A. Une industrie face à son histoire

Une histoire industrielle forte

La France a une histoire forte avec l'industrie du vélo, voire émotionnelle dans certains territoires. Les marques françaises de vélo, Peugeot, Gitane, Mercier, Dilecta, MBK ou de certains équipementiers comme Manu France, Simplex, Mavic, Zefal, Look, ont marqué cette histoire et ont connu leur apogée dans les années 1970 et 1980. D'un positionnement de leader mondial dans les années 1970, notre pays est passé à une situation de dépendance quasi totale vis-à-vis de l'Asie au début des années 1990 sur l'ensemble des pièces qui composent un vélo, du dérailleur au cadre, en passant par les freins ou les fourches, et de l'Europe pour ce qui est de l'assemblage. Dans chaque territoire, l'industrie du cycle était pourtant une réelle fierté, une fierté dont on parle encore aujourd'hui. Après avoir laissé s'affaiblir notre industrie du vélo avec le développement de la motocyclette dès le milieu des années 1950, nous sommes passés à côté de la révolution mécanique du vélo tout terrain (VTT) au début des années 1980, et des révolutions technologiques qui ont touché les systèmes de transmissions, les freins hydrauliques et l'électrification du vélo avec l'arrivée du VAE durant les années 1990 et 2000. Nous avons perdu nos brevets, une partie de nos savoir-faire et de nos machines-outils. Nous avons abandonné la course à l'innovation et laisser périlcliter nos usines. Aux détours des années 1980 et 1990, faute de vision sur le vélo mais aussi sur les évolutions sociétales à venir, nous avons délaissé un temps notre histoire pourtant si forte avec le vélo. En cela, l'industrie du vélo a connu ce que la majeure partie des secteurs industriels français ont connu durant la même période. Afin de mieux connaître cette période et bien comprendre les erreurs qui ont été commises, il serait d'ailleurs utile de favoriser des recherches sur l'histoire de l'industrie française du vélo, ce qu'elle a apporté au vélo et à ses évolutions et les difficultés qu'elle a connues. On sait mieux où l'on va lorsqu'on a une bonne connaissance de son histoire. En effet, malgré mes recherches, je n'ai guère trouvé de documentations synthétiques sur l'histoire industrielle du vélo en France. Elles restent donc à écrire.

3. SOUTENIR DES TRAVAUX DE RECHERCHE SUR L'HISTOIRE INDUSTRIELLE DU VELO EN FRANCE

Une évolution de la pratique du vélo qui relance notre histoire industrielle

Ce déclin de l'industrie du vélo est fortement corrélé au fait que le vélo, une passion française, a été essentiellement consacré au loisir et à la pratique sportive pendant plusieurs décennies. Cette politique et cet état d'esprit ont entraîné année après année une chute constante de l'usage du vélo utilitaire et donc une baisse de l'exigence de qualité du matériel et des prix. Face à cette spirale, notre industrie ne pouvait évidemment pas tenir. Aujourd'hui encore, en France, avec un taux moyen de pratique quotidienne du vélo à 4%, le prix d'achat moyen pour un vélo neuf était de 350 euros en 2016 pour une durée moyenne d'utilisation de 2 700 km. Par comparaison, au Pays-Bas, le taux moyen de pratique quotidienne du vélo est de 45%, le prix moyen dépensé dans un vélo est de 1 000 euros pour une durée de vie moyenne d'utilisation de 11 000 km.

Je pointe ici cette triple corrélation entre pratique quotidienne du vélo, prix moyen dépensé par vélo et durée moyenne d'utilisation, car elle est capitale pour la relance de notre secteur industriel du vélo. Le développement de la filière économique du cycle reposera en grande partie sur la hausse de la pratique quotidienne du vélo des Français, ce qui entraînera une montée en gamme des vélos achetés et utilisés.

C'est ce que nous observons aujourd'hui avec le développement de la pratique du vélo au quotidien. L'attente de l'utilisateur vis-à-vis du matériel qu'il utilise est plus grande. La personne qui utilise un vélo au quotidien pour effectuer ses déplacements va exiger d'avoir un vélo plus solide, plus résistant, plus connecté, avec de bonnes roues, de bonnes fourches, un bon système de transmission, des garde-boue efficaces, des freins qui freinent par tout temps, etc. L'évolution de la pratique du vélo que l'on observe actuellement entraîne une montée en gamme des vélos qui ne peut qu'être bénéfique pour nos industriels, les vélos moyenne et haut de gammes étant toujours produits en Europe.

Par ailleurs, cette évolution des pratiques a lieu au moment où nous connaissons l'essor impressionnant du VAE. Il représente déjà 19% du marché en France et sa valeur ajoutée est bien entendu plus importante que celle du vélo mécanique. Ce chiffre reste cependant encore inférieur à la situation de certains de nos voisins européens. Les Pays-Bas sont déjà à 50% de ventes de VAE et l'Allemagne à 40%. Autant dire que le potentiel pour le marché français est particulièrement important.

L'évolution et les perspectives du développement du vélo cargo sont aussi à regarder de près, celui-ci présentant un intérêt réel pour les entreprises et les artisans pour les déplacements inférieurs à 10km. Certains secteurs commencent à recourir davantage à ce moyen de transport, dans la distribution bien entendu, mais aussi dans l'artisanat. La Poste par exemple prévoit de tripler son parc de vélos cargos.

La chambre des métiers et de l'artisanat (CMA) a ainsi déployé une campagne de promotion du vélo cargo auprès de ses adhérents, ce mode de déplacement non émetteur de gaz à effet de serre, moins coûteux, plus facile à stationner et permettant surtout d'augmenter le nombre d'opérations quotidiennes. Avec son cadre très spécifique, la plateforme pouvant être à l'avant ou à l'arrière, son utilisation intensive (jusqu'à 50km par jour avec de multiples arrêts), avec sa capacité de tracter une remorque pouvant transporter jusqu'à 200 kg, le vélo cargo et ses équipements représentent un vélo technologiquement complexe. Cette complexité et le fait que les vélos-cargos soient construits en petites séries par rapport aux cycles plus classiques font du vélo cargo un objet idéal pour une production locale. En 2021, 11 000 vélos-cargos sont vendus en France pour un prix moyen de 3 600 euros. Il s'en vend 100 000 en Allemagne par comparaison. D'ici 2027, le besoin est estimé à 300 000 vélos-cargos supplémentaires en France, soit 60 000 vélos à produire par an. A noter, la normalisation de ce type de cycle reste une question ouverte : format (dimension, nombre de roues), puissance du moteur, etc.



Source : Fleximodal

Les accessoires vélo : une part importante des flux financiers du secteur, et des pièces qui peuvent être conçues et fabriquées en France.

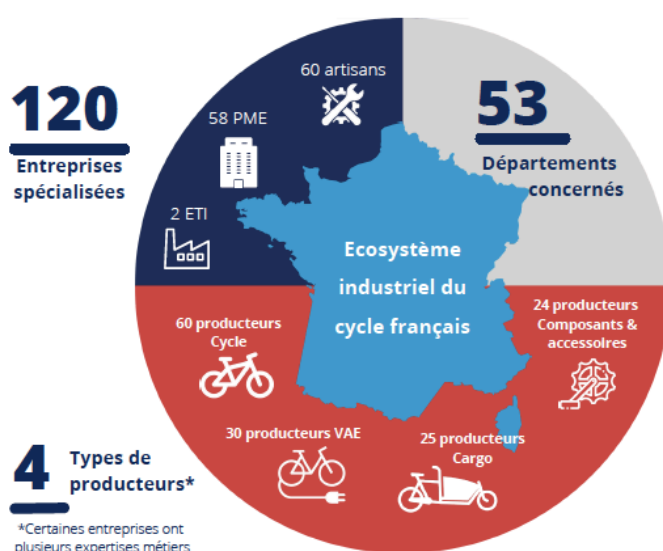
Selon l'observatoire du cycle de l'Union Sport et Cycle (USC), en 2019 le chiffre d'affaires de la partie « pièces et accessoires » représentait plus du tiers de l'industrie française du cycle : 827 millions d'euros pour les accessoires contre 1502 millions d'euros pour les vélos neufs.

Par exemple, la marque Zefal, implantée à Jargeau (Loiret), dirigée depuis 1880 et cinq générations par la même famille, qui rassemble une centaine de collaborateurs pour offrir tout ce dont peut avoir besoin un vélo, du cale-pied au casque, de la pompe à la bagagerie. Plus de 60% de la production est fabriquée en France, avec une croissance du chiffre d'affaires de +75% en 2019. Comptons aussi parmi les accessoires les remorques de vélos, qui peuvent valoir, lorsqu'elles sont conçues avec un esprit de robustesse et de la technologie embarquée, plus de 2000 euros hors taxe : la société Fleximodal, établie à Cesson Sévigné près de Rennes produit actuellement environ 400 remorques porte palettes par an, qui peuvent charger des palettes préconditionnées. Fondée en 2016, elle emploie aujourd'hui 11 personnes, se fournit essentiellement dans sa région et réalise plus de 50% de son chiffre d'affaires à l'export. Les accessoires, qu'il s'agisse de la classique pompe à vélo régulièrement améliorée, ou du casque connecté avec clignotants de changements de direction, de l'indispensable rétroviseur, du porte-bagage ergonomique, ou de l'application d'optimisation des déplacements avec ses capteurs, sont des gisements d'innovation.

Un savoir-faire toujours présent dans nos territoires

Cette montée en gamme des vélos est une opportunité dont notre industrie doit se saisir. Si les ventes de vélos en France sont cette année de l'ordre de 3 millions d'unités, les perspectives dans les années qui viennent devraient rapidement nous amener à un niveau de 5 millions de vélos vendus sur le territoire national, dont un million de VAE² et avec des utilisateurs prêts à dépenser davantage pour l'acquisition de vélos de meilleures qualités.

Dans ce moment de hausse de la demande, notre objectif doit être de faire du vélo un objet que l'on construit en France. Pour y arriver, nous ne repartons pas de zéro. Si nous avons perdu nombre de compétences et affaibli considérablement notre appareil productif, ce secteur industriel n'a cependant jamais totalement disparu et plusieurs acteurs ont réussi à sauvegarder l'existence de leur activité au fil des années, malgré des épreuves difficiles par moments, y compris dans le domaine de la machine-outil (on retrouve Mach1 fabricant français de machines-outils pour les rayons de vélo dans toute l'Europe par exemple).



Source : Union Sports et Cycles, 2021

La fabrication de vélos et d'un certain nombre de pièces existe toujours dans nos territoires. Nous comptons aujourd'hui **plusieurs groupes historiques** qui sont encore présents en France et qui continuent d'assembler leurs vélos sur le territoire national. La manufacture française du cycle, Lapierre, Cycleurope, Arcade, et bien d'autres produisent ainsi toujours en France. Bien entendu, nous ne pouvons pas ne pas évoquer l'importance du groupe Décathlon qui, même s'il produit l'essentiel de ses vélos dans d'autres pays européens, a toujours son siège, ses bureaux d'études et une production haut de gamme dans le Nord de la France. Décathlon est par ailleurs très engagé sur le développement du vélo du quotidien. Des équipementiers historiques, dans la fabrication des roues et des jantes, comme Mavic, Velox ou Mach1, mais aussi des pédaliers et des pignons, sont également toujours présents. Ces acteurs industriels sont importants au moment où l'histoire du vélo prend un nouveau départ en France. Ils le sont parce que détenteurs de l'histoire de ce secteur. Durant la mission, les échanges avec chacun des capitaines de ces industries ont été à chaque fois des moments particulièrement forts. Ils sont importants parce qu'ils ont une connaissance fine de ce secteur et de ses réalités. Ils sont importants parce qu'ils détiennent encore des compétences et des moyens de productions. Ils sont importants enfin parce qu'ils sont des passionnés du vélo, parce qu'ils croient fortement dans son développement en France et veulent y contribuer activement.

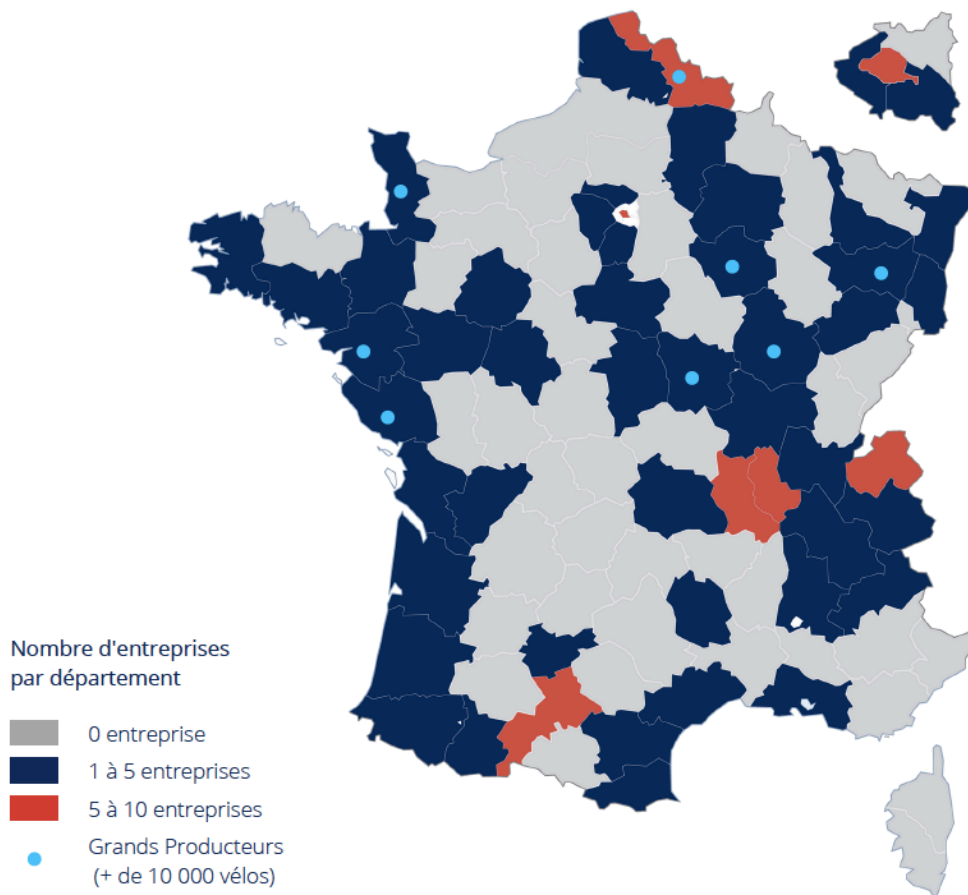
² Scenario de l'étude Impact du vélo p.287



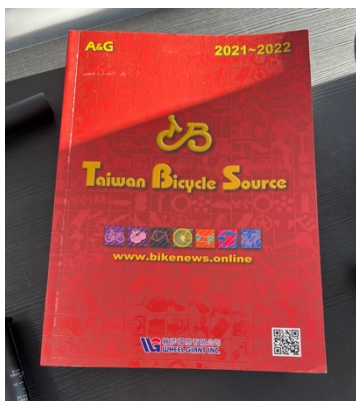
Visites de sites des fabricants français de vélos : Arcade, Mavic, Moustache, Décathlon (2021)

À côté de nos acteurs historiques qui sont toujours présents dans nos territoires, de nouvelles entreprises se sont créées au cours des quinze dernières années en s'appuyant sur les évolutions du marché, notamment avec l'émergence du VAE et du vélo cargo. **Des entreprises telles que Moustache, O2feel ou bien encore Douzecycle ou VUF se sont ainsi développées au cours des dix dernières années pour devenir des références dans le VAE et le vélo cargo.** Par ailleurs, au regard des évolutions du marché du vélo et de ses évolutions technologiques, de grands groupes industriels se diversifient aujourd'hui dans le vélo. Je citerai ici deux exemples emblématiques. Le groupe SEB diversifie une partie de son activité sur le vélo depuis un an en acceptant de construire le VAE ultra-connecté de l'entrepreneur Marc Simoncini nommé *Angell Bike* ou bien encore l'entreprise Valéo, grand équipementier automobile, qui est sur le point de commercialiser son premier moteur pour VAE.

Au moment où le vélo connaît des évolutions technologiques majeures et une révolution de sa pratique, les opportunités pour notre industrie sont bien réelles. Lors de nos déplacements, l'ensemble des acteurs que nous avons rencontrés m'ont fait part de la croissance importante de leur activité qu'ils connaissent et des projets de développement industriel qu'ils portent. J'évoquerai dans la suite les défis de la réindustrialisation.



Source : Recensement des industriels du vélo, infographie Union Sports et Cycles, 2021



Pour réussir le défi industriel, il nous faut lever deux premiers obstacles. D'abord, **arrêtons de fixer par avance des limites que nous ne pourrions pas dépasser**. Non, il n'est pas impossible de construire aujourd'hui des cadres de vélos en France, par exemple. Non, il n'est pas impossible d'inventer en France les futures ruptures technologiques du vélo non plus. Ensuite, **nous devons connaître très exactement les acteurs du cycle qui sont présents en France et dans quels territoires**. La proposition peut paraître simple, mais l'industrie française du vélo a besoin de l'annuaire de ses acteurs industriels, sur le modèle de celui qui existe à Taïwan. Cet enjeu est repris dans mon développement sur la filière.

4. ÉTABLIR UN CATALOGUE COMPLET DES INDUSTRIES ACTUELLES DU VELO EN FRANCE ET DE LEURS PRODUCTIONS

B. Une industrie face à son image

Durant la mission, au fil des échanges, une des réponses à l'explication du déclin de notre industrie du cycle m'a marqué. Cette réponse concernait l'image même du vélo : le vélo serait une petite technologie, une technologie simple à faible valeur ajoutée qu'il ne nous appartiendrait plus de fabriquer en France, le produit n'étant plus assez noble. C'est une réponse terrible. La réalité du vélo n'est pas celle-là. L'image du vélo doit changer et il doit être reconnu par le Haut-Commissariat au Plan comme un produit présentant des enjeux de souveraineté.

Reconnaître le vélo comme un produit technologique en évolution permanente

Depuis son invention, le vélo est une technologie continuellement en évolution. Regardons les bicyclettes d'il y a cent ans, cinquante ans, vingt ans et même d'il y a dix ans. Le vélo change à travers le temps, à travers les évolutions, voire les révolutions, mécaniques et technologiques qu'il connaît. Au moment où l'on observe une évolution avec une hausse de la pratique du vélo en tant que mode de transport du quotidien, reconnaître le vélo comme technologie évolutive est important. **Cette reconnaissance doit nous permettre de développer des politiques de recherche et développement adéquates pour trouver les technologies de demain, qui plus est sur des vélos de plus en plus électrifiés et connectés.** Il est certain que dans les années qui viennent, la conception des cadres, la robustesse des fourches et des freins, la technologie des systèmes de transmission de vitesse, la motorisation des VAE, la durabilité des batteries, les systèmes antivibratoires, l'aérodynamisme et la solidité des roues, par exemple, seront amenés à évoluer. Ayons à l'esprit que le VAE permet de plus en plus de se passer de dérailleur, que le passage de vitesse sur certains vélos se fait par *Bluetooth*, que les systèmes antivibratoires permettent de géolocaliser son vélo, de le bloquer à distance, voire de faire sonner une alarme. Ayons en tête que l'amélioration de la qualité des roues sur un vélo du quotidien peut faire gagner jusqu'à 20% d'énergie. Toutes les technologies d'électrification du vélo, qu'il s'agisse de batteries, de l'hydrogène ou de la transformation de la puissance humaine en électricité, sont en évolution permanente. Ayons en tête que nous serons demain en capacité de concevoir et construire des cadres de vélo toujours plus solides et légers, notamment grâce aux passerelles qui peuvent se faire avec d'autres industriels comme ceux de l'automobile et de l'aéronautique.

Par ailleurs, gardons également à l'esprit que le vélo est une technologie fine qui est par son utilisation sur la route ou les chemins régulièrement soumise à des secousses intenses ce qui nécessite encore aujourd'hui des réglages humains réguliers et donc un certain travail de maintenance. Cette analyse sur l'évolution technologique constante du vélo s'applique évidemment au vélo cargo.

Comme objet technologique connaissant des évolutions techniques et technologiques régulières, **une réelle politique de soutien à l'innovation** doit être mise en place pour soutenir notamment le développement du VAE et du vélo cargo. Au-delà de mesures à mettre en place pour réaliser le pari de la réindustrialisation, cette politique doit nous permettre **d'identifier les futures ruptures technologiques.**

Sur ces ruptures technologiques, le rapport Impact vélo et Business France ont listé des pistes de travail pour le VAE, sans même parler du vélo classique :

- **La conception du cadre** : le VAE est actuellement conçu comme un vélo électrifié avec un cadre en tube formé et soudé demandant une intervention humaine importante le rendant peu compétitif en France. La quasi-totalité des cadres viennent de fait actuellement d'Asie du Sud-Est. Sa conception pourrait cependant être totalement revue pour être produite en France. La conception d'un cadre en deux parties de tôle acier emboutie et électro-soudée, peu coûteuse quand il est produit en masse, avec des formes protégeant et intégrant batterie et moteur reste à imaginer. Les alliages acier ont une stabilité dimensionnelle permettant d'automatiser beaucoup plus facilement les soudures tout en restant léger ;
- **Les systèmes électroniques de régulation du moteur et de la batterie** sont également des composants sur lesquels la R&D peut apporter des ruptures technologiques importantes. Le Commissariat à l'énergie atomique (CEA) a déposé des brevets de gestion de batterie par commutation dont les applications au VAE permettraient d'envisager des durées de vie beaucoup plus longues avec un pilotage. D'autres entreprises des nouvelles technologies travaillent à innover sur le sujet des batteries ;
- Le **soutien financier à la recherche et au développement de ces ruptures** est à encourager et développer. Plusieurs acteurs français du vélo ont développé des projets de R&D déjà très aboutis

introduisant de véritables ruptures technologiques. Par ailleurs, la France possède un appareil industriel automobile puissant, capable d'investir en R&D et d'innover dans le segment du VAE ;

- **L'insertion de la filière vélo dans les programmes de soutien à l'industrie française.** A titre d'exemple, l'industrie du vélo pourrait être intégrée aux appels à projets de recherche et développement structurants pour la compétitivité (PSPC) et d'autres programmes de soutien dédiés à l'industrie, notamment à l'industrie du futur, pour favoriser le développement des technologies et innovations disruptives ;
- **Mettre en place un incubateur dédié aux innovations des technologies du vélo** et tourné sur la recherche des futures ruptures technologiques.

5. SOUTENIR ET ENCOURAGER L'INNOVATION AUTOUR DU VELO, DE SES COMPOSANTS ET DE SES TECHNOLOGIES

6. INSERER LA FILIERE VELO DANS LES PROJETS DE RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT STRUCTURANTS POUR LA COMPETITIVITE

7. CREER UN INCUBATEUR D'ENTREPRISES DEDIE AU VELO ET A SES INNOVATIONS

Le vélo, un produit aussi artisanal

Lors des déplacements réalisés dans le cadre de cette mission, le sujet des artisans du vélo a été remonté à diverses reprises. Les artisans de la fabrication du vélo se multiplient et représentent une centaine de petites entreprises en 2022 contre une dizaine dans les années 2000. Ils sont réunis au sein de l'association des artisans du cycle. Ils représentent plusieurs centaines d'emplois et plusieurs milliers de vélos produits par an. Il s'agit de vélos haut de gamme et souvent sur mesure.

Ce secteur représente un triple intérêt pour la filière du vélo :

- S'agissant de vélos produits en petites unités, les vélos artisanaux sont pour la plupart entièrement construits en France. Aussi, le vélo artisanal démontre notre capacité à produire quasiment entièrement des vélos en France et offre des possibilités d'ancrage territorial fort, notamment dans des zones territoriales périphériques ou excentrées. Par ailleurs, le vélo artisanal a une intensité de création d'emploi plus forte que la production industrielle. Selon les données de l'ADEME l'effet multiplicateur de l'emploi industriel pour le vélo est de 11,3 ETP directs et indirects pour un million d'euros de chiffre d'affaires dans le vélo. Le ratio pour le vélo artisanal est de 35 ETP directs et indirects pour un million d'euros de chiffre d'affaires ;
- Le vélo artisanal dégage une image d'excellence de cette technologie à rapprocher de l'industrie du luxe. Le vélo artisanal peut être bénéfique pour l'image de la filière française du vélo, notamment à l'international avec une dimension *french touch* ;
- Les vélos artisanaux permettent de développer certaines technologies de pointe applicables au vélo. On peut penser à des technologies de modernisation des dispositifs d'antivol, sur la géolocalisation des vélos, sur la modernisation des systèmes de transmission, etc. Ces vélos produits en toute petite série représentent par ailleurs un réel intérêt pour les grands industriels du secteur qui n'hésitent pas pour certains à avoir des vraies logiques de travail ou d'échange en commun. C'est ainsi que lors des visites des entreprises Cycle Europe et Arcade une présentation de plusieurs artisans du vélo avait été organisée afin d'illustrer l'importance de ce secteur dans la filière et des ponts entre grandes industries et industries artisanales.

Le vélo artisanal doit être pris en compte dans les enjeux de développement du vélo et la construction d'une filière économique du vélo.

Faire du vélo un produit écologiquement et socialement responsable à produire en France

Le vélo est un mode de déplacement écologiquement responsable, bon pour la santé et le bien-être. Il permet également de réaliser des économies et il présente des perspectives de développement de certaines activités et de l'emploi dans nos territoires. Ces avantages sont réels et sont à mettre en avant bien entendu. Néanmoins, un travail doit être mené sur deux aspects de l'écosystème du vélo qui doivent aujourd'hui être améliorés.

Tout d'abord, nous devons faire du vélo, de sa fabrication et de son entretien un produit écoresponsable et durable. Aujourd'hui, la plupart des pièces qui composent un vélo fabriqué et vendu en France, à commencer par le cadre, sont fabriquées en Asie à des prix particulièrement bas et sont transportées par conteneur par voie maritime. Cette dépendance entraîne un déficit de la balance commerciale du secteur du vélo de 241 millions d'euros en 2019 et de 264 millions d'euros en 2020 selon le rapport du Haut-Commissariat au Plan sur la reconquête de l'appareil productif publié le 7 décembre 2021. Un déficit qui se creuse notamment en raison de la hausse de la vente de VAE. Dans ce rapport, le Haut-Commissariat au Plan liste très légitimement vélo parmi une cinquantaine de produits dont nous devons retrouver la maîtrise de la production. Il s'agit d'un enjeu industriel et de souveraineté, mais aussi d'un enjeu environnemental. Dans une période où la France a pour ambition de se réindustrialiser, il est important que les travaux de construction de cette filière du vélo s'appuient sur les travaux du Haut-Commissariat au Plan.

Tout en retrouvant la maîtrise de la production du vélo, nous devons recréer une filière de production durable dans laquelle les pièces utilisées soient recyclables et réutilisables. Dans ce secteur, deux enjeux majeurs : la récupération des vélos anciens qui ne sont plus utilisés - **plus de 10 millions de vélos inutilisés dorment dans les caves et garages des Français, et 1,5 million seraient jetés chaque année selon l'Heureux cyclage** - et la construction de batteries réparables au niveau local. Dans ce cadre, l'Union européenne autorisant depuis la fin de l'année 2021 la baisse de la TVA appliquée à la vente des vélos, une baisse de la TVA à 5,5% pourrait être appliquée aux vélos présentant un taux de fabrication et d'intégration locale élevé, supérieur à 80%, ainsi qu'un « indice de réparabilité » élevé. Cette modulation de la TVA serait un signal prix pertinent vis-à-vis des produits les plus écoresponsables. Répondre à cet enjeu de construction d'une filière écoresponsable c'est aussi apporter des réponses concrètes aux pénuries de matières premières qui sont devant nous, notamment l'aluminium et les composants des batteries.

D'autre part, le développement de la filière industrielle et économique du vélo doit se faire avec l'objectif de créer un cadre socialement vertueux. Deux points sont à souligner. **Tout d'abord, le vélo représente de réelles perspectives d'emplois pour les personnes en situation de handicap et au moment où la filière se développe, cette perspective est à prendre en compte dès maintenant.** Dans ce cadre, France handicap porte plusieurs projets d'ouverture d'ateliers de construction et réparation de vélos adossés à l'activité de certains constructeurs de vélos français. Ces projets sont à accompagner et à encourager. Le vélo représente aussi des perspectives d'emploi pour les personnes fragiles ou éloignées de l'emploi. Les projets de conventionnement entre groupes industriels, collectivités et entreprises d'insertions sont donc à développer dans ce secteur. Ensuite, l'écosystème du vélo, notamment celui de la construction et la réparation de vélo doit travailler à une amélioration des conditions salariales des ouvriers et salariés de ce secteur. C'est une condition importante pour son attractivité et son développement.

Afin de promouvoir la construction d'une filière écoresponsable et socialement vertueuse, **un label France vélo** devrait être créé qui viendrait reconnaître et mettre en lumière les bonnes pratiques et les produits cyclables de meilleure qualité. Ce label serait porté par la filière, il serait un indicateur mis en place à l'attention des consommateurs mais aussi une marque pour accompagner notre action de valorisation de notre filière vélo aux niveaux européen et international.

8. S'APPUYER SUR LES TRAVAUX DU HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN POUR RECONNAITRE LE VELO COMME ETANT UN SECTEUR DE REINDUSTRIALISATION EN FRANCE
9. PROMOUVOIR UNE ECHELLE DE REPARABILITE POUR LES VELOS NEUFS. ENCOURAGER PAR DES INDICES VALORISES LA REPARABILITE ET LA RECYCLABILITE
10. BAISSER LA TVA SUR LA VENTE DE VELOS NEUFS EN FONCTION DE L'INDICE DE REPARABILITE, COMME L'AUTORISE L'EUROPE
11. INTEGRER DANS LA FILIERE VELO PAR L'EMPLOI LES PERSONNES EN SITUATION D'HANDICAP
12. CREER UN LABEL FRANCE VELO QUI INTEGRE DES CRITERES D'EXEMPLARITE (SOCIAUX, ENVIRONNEMENTAUX ET ECONOMIQUES)

C. Une industrie face aux enjeux de la réindustrialisation

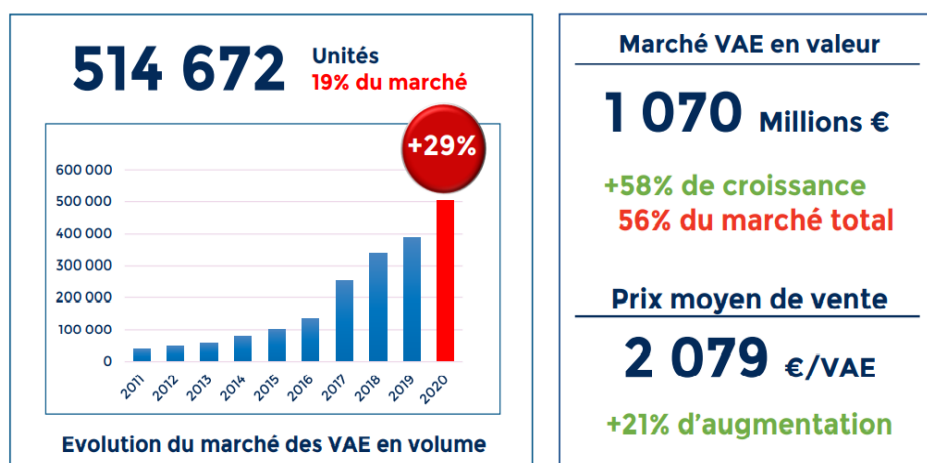
Face à l'augmentation de la pratique du vélo du quotidien et face au besoin d'équipements, l'enjeu est de répondre à cette demande en produisant ces vélos en France. Nous devons avoir cette ambition et nous devons nous donner les moyens d'y répondre.

La France produit l'équivalent du quart des vélos vendus sur le territoire français.

En 2020, 2,685 millions de vélos ont été vendus en France, pour un chiffre d'affaires du secteur de trois milliards d'euros. Le prix moyen d'un vélo est de 707 euros, soit une hausse de 25% par rapport à 2019, ce qui témoigne d'une montée en gamme des vélos vendus. Entre 2019 et 2021, le nombre de VAE vendus est passé de 400 000 à 700 000. Il devrait s'en vendre près d'un million par an à partir de 2025 (soit un ratio de 15 VAE/an/1000 habitant qui était celui de l'Allemagne en 2019) et le VAE devrait atteindre la moitié du chiffre d'affaires des ventes de vélos. Les perspectives d'évolution du nombre de vélos vendus et notamment du nombre de VAE vendus sont bien entendu totalement corrélées à l'évolution de la pratique du vélo du quotidien en France.

Au niveau européen, selon les chiffres de la Fédération cycliste européenne (ECF), le nombre de vélos vendus devrait passer de 20 à 30 millions d'unités d'ici 2030, dont 15 millions de VAE, soit un ratio de 30 VAE/an/1000 habitants.

Une croissance forte et pérenne des VAE en volume en valeur et en qualité produit



Source : Union Sport et Cycle, 2021

Côté production, 660 690 vélos ont été produits ou assemblés en France en 2020, dont 261 000 VAE. Ce niveau de production intérieure est en hausse, notamment tiré par le VAE, mais il reste encore très en dessous de celui des leaders européens. La France produit l'équivalent d'un quart des vélos vendus en France, mais compte tenu des exportations (40 % de la production) ce ne sont que 3 vélos sur 20 vélos vendus en France qui sont fabriqués en France.

Pour reprendre l'étude du *Shift project*, le ratio entre volumes de production et volumes de vente est très contrasté d'un pays à l'autre : la France produit aujourd'hui quatre fois moins qu'elle ne consomme à l'inverse de l'Italie, du Portugal, mais aussi de l'Allemagne ou des Pays-Bas. Ainsi, l'Allemagne produit la moitié des vélos de son marché, tandis que les Pays-Bas et la Pologne sont proches de l'équilibre sur des volumes non négligeables (780 000 et 1,2 million de vélos produits respectivement).



Source : Union Sport et Cycle, 2021

Au niveau européen, 12,7 millions de vélos ont été produits en 2021, dont déjà un peu moins de 10% de VAE. Ce chiffre est à mettre en rapport avec la demande totale du marché de 20,6 millions de vélos, soit un déficit de près de 8 millions de vélos par an ou 40% du marché. Avec la perspective de voir le marché européen passer à 30 millions de vélos vendus en 2030 dont 15 millions de VAE, et de 5 millions de vélos en France à cette même période dont plus de 1 million de VAE, le développement du marché est bien une réalité et l'enjeu de production locale est important.

Pour répondre à cette demande, nous devons retrouver la capacité de production des différentes pièces qui composent un vélo aujourd'hui. Selon l'USC, si tous les composants peuvent potentiellement être relocalisés, il conviendrait de les prioriser en fonction :

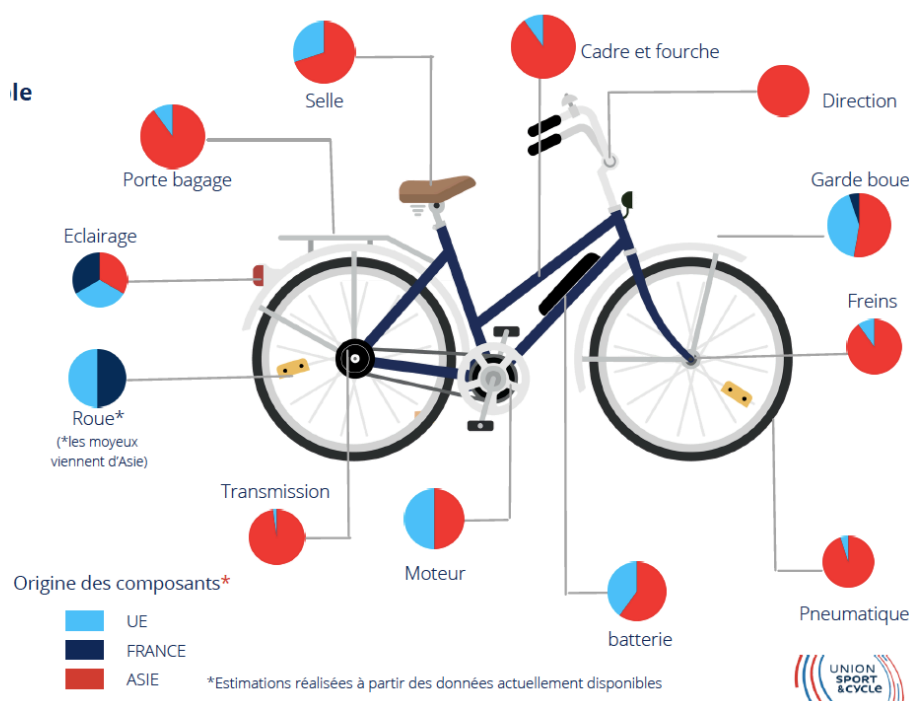
- **Du prix de revient des composants fabriqués en France.** Exemple : le prix d'un cadre en aluminium peint et décoré coûte environ 30 dollars au départ de l'Asie ;
- **De l'empreinte carbone des composants importés ;**
- **Des composants de marques spécialisées qui sont souvent incontournables sur le marché.** Je précise que pour ces pièces une véritable stratégie de relocalisation en Europe doit être proposée à ces acteurs afin de les convaincre d'ouvrir des usines en Europe et de lancer des chaînes de production de proximité. Un travail de fond est actuellement mené sur ce point par Business France qui est à prendre en compte dans le développement de notre politique de réindustrialisation locale de la filière vélo ;
- **De l'importation nécessaire de matières premières.**

Comme évoqué précédemment, un véritable travail doit être mis en œuvre pour produire des batteries de vélo en France et en Europe avec un objectif de taux de réparabilité élevé afin de construire une filière écologiquement vertueuse. Il nous faut également développer des systèmes de motorisation français des VAE et des vélos cargos. Les travaux menés par plusieurs groupes français, dont Valeo, sont ici à saluer et à encourager.

13. AVEC LE SOUTIEN DE BUSINESS FRANCE, METTRE EN PLACE UNE STRATEGIE D'ATTRACTIVITE NATIONALE AFIN DE CONVAINCRE CERTAINS INDUSTRIELS ASIATIQUES D'OUVRIRE EN FRANCE DES USINES DE PRODUCTION DES PIECES DE VELO QUI SONT INCONTOURNABLES COMME LE DERAILLEUR PAR EXEMPLE

Répondre à ce défi est essentiel au regard des délais de la livraison des pièces en provenance d'Asie qui complique grandement la production et donc l'acquisition de vélos, des délais qui soumettent nos industriels à des cadences parfois difficiles les obligeant à alterner entre des périodes de fortes productions et des périodes de chômage technique. Si l'on regarde dans le détail des pièces, voilà ce que l'on peut observer :

- **Cadre et fourche** : produits à 90% en Asie, 10% en Europe, jusqu'à 180 jours de délai de fabrication ;
- **Direction** : produite à 100% en Asie, moins de 120 jours de délai de production ;
- **Garde boue** : produits à 55% en Asie, 40% en Europe et 5% en France, moins de 120 jours de délai de production ;
- **Freins** : produits à 90% en Asie et 10% en Europe, jusqu'à 300 jours de délai de production ;
- **Pneumatique** : produits à 95% en Asie et 5% en Europe, jusqu'à 300 jours de délai de production ;
- **Batterie** : produites à 55% en Asie et 45% en Europe, jusqu'à 180 jours de délai de production ;
- **Moteur** : produits à 50% en Asie et 50% en Europe, jusqu'à 300 jours de délai de production ;
- **Transmission** : produites à 95% en Asie et à 5% en Europe, jusqu'à 180 jours de délai de production ;
- **Roue** : produits à 50% en Europe et 50% en France, moins de 120 jours de délai de production ;
- **Éclairage** : produits à 30% en Asie, 30% en Europe et 30% en France, moins de 120 jours de délai de production ;
- **Porte bagages** : produits à 90% en Asie et 10% en Europe, pas d'information concernant les délais de production.



Source : Union Sport et Cycle, 2021

Concernant l'emploi dans ce secteur, l'industrie du vélo employait un peu moins de 2 000 personnes en 2016, un faible niveau à mettre en perspective des emplois et volumes de production en France et en Europe. Si l'emploi de l'industrie du vélo est en légère hausse tendancielle depuis 2013, il ne représente encore que 5,6% du total européen des 45 000 personnes à cette date. Et pour cause, la production française ne représente également que 5,7% du total européen en volume avec 720 000 vélos produits sur 12,7 millions - contre 2,3 millions en Italie, près de deux millions en Allemagne, trois millions au Portugal. Ces pays emploient respectivement 5700, 9500 et 5200

personnes, le meilleur ratio emplois / volume de production allant à l'Allemagne (environ 4800 emplois / million de vélos produits), Italie et Portugal se plaçant autour de 2 500 et la France au milieu de 3 500.

Visite de la filière industrielle du vélo au Portugal

Dans le cadre de cette mission, j'ai réalisé une trop brève mais bien éclairante visite des industriels portugais du vélo les 23 et 24 novembre 2021, accompagné de Florence Mangin, notre ambassadrice de France à Lisbonne. Ce voyage a été organisé en coordination avec l'Ambassade de France et Business France. J'ai proposé à une délégation d'acteurs français du vélo de participer à cette visite : étaient représentés la FUB, l'USC, l'APIC, le club des élus et territoires cyclables, Business France, l'ADEME et le coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo. Nous sommes allés au cœur du système, directement dans la vallée de l'Agueda, où nous avons pu rencontrer des industriels (RTE, Triangles, Miranda) et leur association Abimota.



Nous avons noté quelques points spécifiques qui semblent caractériser l'écosystème industriel portugais du vélo :

- Une approche essentiellement industrielle : dans une région sans historique particulier, ni de la pratique du vélo, ni de l'industrie du vélo, les industriels ont su saisir des opportunités (au départ, un besoin de peinture de cadres chez RTE, et l'assemblage à coûts bas de vélos pour les acteurs du free floating). Le vélo est un véritable produit industriel parmi d'autres, et non l'objet de passion d'un chef d'entreprise ;
- Un effet de sous-traitance fort : aujourd'hui 55% des 3 millions de vélos produits au Portugal le sont pour Décathlon ; l'innovation technique vient des bureaux d'études de Décathlon, à charge pour l'industriel portugais d'innover industriellement ;
- Des volumes importants avec une automatisation croissante, mais aussi l'acceptation de conditions de travail spécifiques, avec un coût horaire plus bas qu'en France ;
- Une industrie qui investit massivement dans sa modernisation, pour rester compétitive, et sait utiliser les subventions européennes (jusqu'à 50% pour certains investissements) ;
- Des réussites technologiques dont on nous avait dit qu'elles sont impossibles en Europe, comme la fabrication de cadres aluminium ;
- Une capacité de sourcing local des matières premières, avec notamment une production locale d'aluminium (dont une part recyclée) ;
- Un effet de regroupement dans une « Bike Valley » : au-delà de la compétition, les entreprises évoquent les coopérations liées à la proximité, et leur syndicat professionnel Abimota offre des prestations de R&D, de laboratoire d'essai, de promotion de la marque (Portugal bike Value), en particulier lors des salons internationaux, consolidant la réputation de la filière industrielle portugaise sur le plan international.



La croissance du secteur et notre connaissance des acteurs nous font penser qu'en 2021 l'industrie du vélo emploie 4 000 personnes. En France, le nombre d'emplois dans le secteur industriel du vélo pourrait être de 20000 en 2030 et 45 000 en 2050 selon les projections du *Shift project* (Cf : voir p.32). Attention cependant à ne pas réduire la question de l'emploi dans le secteur du vélo à la seule partie industrielle de la fabrication du vélo, et de bien prendre en compte l'ensemble de l'activité que le vélo peut générer dans les services à l'utilisateur et au consommateur. C'est dans les services autour du vélo et de son entretien que l'augmentation du nombre de vélos

fabriqués en France et la hausse de la pratique du vélo pourraient avoir un impact particulièrement important de l'ordre de plus de 100 000 emplois créés d'ici 2050.

Quels sont les freins à notre développement industriel ?

Lors de nos travaux, de nos déplacements et nos échanges, nous avons identifié un certain nombre de barrières et de difficultés que rencontrent aujourd'hui nos entreprises :

- **Une pénurie mondiale de composants et de matières premières** qui occasionne une augmentation substantielle des délais de livraison et par voie de conséquence des problèmes critiques de besoin de fonds de roulement (BFR) et de trésorerie, aggravés par une forte augmentation des coûts des matériaux ;
- **Un déficit chronique de capitalisation** du fait de la frilosité des investisseurs dans le domaine de l'industrie, qui plus est dans un secteur aux marges encore faibles ;
- **Des savoir-faire qui ont pour partie migré en Asie**, ce qui engendre aujourd'hui une très forte dépendance à certains fournisseurs en situation de quasi-monopole et des stratégies d'achat très focalisées sur l'Asie ; L'écosystème européen est à reconstruire et l'industrie française a une fenêtre de tir très courte pour trouver son positionnement et prendre part à cette aventure ;
- **Des milliers de brevets existent dans tous les domaines** (freinage, transmission, jantes, directions, selles, moteur, batterie, etc.) qu'il conviendrait d'étudier en profondeur au cas par cas ;
- **Des volumes de fabrication diffus et une forte hétérogénéité des standards** de fabrication au détriment de la compétitivité prix ;
- La majorité des clients, autrefois sportifs et passionnés, ne cherche plus de composants spécifiques mais font maintenant confiance à la marque avec trois attentes majeures : la qualité, la réparabilité, le SAV. Le monde du vélo se rapproche de celui de l'automobile dans son fonctionnement laissant une opportunité à la standardisation des composants ;
- Des normes et des règles d'homologation encore peu claires, pouvant porter préjudice à la qualité des produits et la sécurité des utilisateurs ;
- Des outils industriels (machines, ressources, humaines, usines) souvent hors de portée dans la phase de pré-industrialisation mais aussi dans la phase de développement de l'activité ;
- **L'éparpillement des acteurs de la filière qui sont nombreux mais mal organisés**, des acteurs qui travaillent peu ensemble, notamment sur les difficultés communes qu'ils peuvent rencontrer. Cet éparpillement et cette division peuvent donner l'impression de l'inexistence d'un réel écosystème au niveau national.

Sur chacun de ces points, des réponses peuvent être apportées. Je propose qu'elles soient organisées autour de sept axes de travail qui ne sont bien entendu pas exhaustifs.

Le vélo dans le programme France relance

Lancé en septembre 2020, le plan de relance axé sur la reprise et la préparation de l'avenir visait à créer 160 000 emplois en 2021 et à redresser l'économie française. Il prévoyait 100 milliards d'euros ciblés sur trois priorités : l'écologie, la compétitivité et la cohésion. Le vélo comme on l'a vu répond précisément à chacune de ces trois thématiques, et bénéficie de plusieurs mesures très ciblées.

Au titre du volet écologie³ (30 milliards d'euros), le plan prévoit le développement des transports en commun et l'usage du vélo pour 1,2 milliard d'euros. Plus précisément, sont budgétés 200 millions d'euros d'investissements en faveur des mobilités actives. D'une part, 150 millions d'euros sont venus augmenter les 350 millions d'euros annoncés en 2018 du fonds mobilités actives. Sur ces 150 millions : 100 millions d'euros sont consacrés aux aménagements cyclables et 50 millions d'euros au stationnement sécurisé des vélos en gare, pour favoriser l'intermodalité train/vélo. Cet abondement de 150 millions d'euros sera engagé en 2022.

Outre ces mesures spécifiques, les appels à projet proposés tels « Entreprises Engagées pour la Transition Ecologique », « Territoires intelligents et durables », « Industrie du futur », « Logistique 4.0 » qui vise la transition vers des chaînes logistiques écologiquement durables, peuvent profiter au développement du vélo. D'après le ministère de l'Industrie, 3,9 millions d'euros ont bénéficié aux entreprises du vélo dans le cadre du Plan de relance en 2021.

³ Un des premiers exemples de recyclage mis en avant par le site de France Relance est celui de la fabrication de sacs de type maroquinerie à partir ...de chambre à air de vélos !

Par ailleurs le vélo, comme d'autres industries, bénéficie d'une fenêtre de tir exceptionnelle pour lutter contre les produits importés de très loin, créée par la hausse singulière des coûts du transport maritime, la forte croissance de la demande de ces produits, le foisonnement d'initiatives sur les territoires, portées par les opportunités d'innovations qu'offrent les nouvelles technologies.

- Le volet compétitivité (35 milliards d'euros) propose des mesures destinées aux industriels, accessibles bien évidemment à ceux du secteur du cycle : baisse des impôts de production, renforcement des fonds propres des TPE, PME et ETI, aides à la relocalisation de la production industrielle dans les territoires, à la numérisation des TPE, PME, ETI, soutien de la prospection à l'export, mais aussi soutien aux filières industrielles mettant en œuvre des technologies à fort potentiel ;

- Parmi les mesures du volet cohésion des territoires (35 milliards d'euros également), divers points tels le soutien aux collectivités territoriales⁴, l'aide à l'embauche et à la formation des jeunes de moins de 26 ans et des personnes en situation de handicap, la formation des jeunes, spécialement les moins qualifiés, aux métiers des secteurs stratégiques, les parcours d'accompagnement vers l'emploi, le renforcement des compétences des actifs, le soutien aux initiatives créatrices d'activités et de développement dans les territoires, comme des fabriques de territoires ou des tiers lieux (250 millions d'euros), sont toutes des mesures dont peuvent bénéficier directement les acteurs de l'écosystème du vélo français.

On peut regretter cependant que le vélo ne soit pas identifié comme une priorité claire du Plan de relance sur le volet réindustrialisation.

Arcade, une nouvelle usine en Vendée en 2024

La société Arcade, spécialiste de l'assemblage de vélo pour la location (VLS/ LLD, touristique) a décidé d'investir dans une nouvelle usine à La Roche-sur-Yon. En effet, avec la croissance de l'activité et du chiffre d'affaires de 50% ces deux dernières années, leurs capacités de production sont proches de la saturation. Cet investissement d'un montant de 15M€ sur un terrain de ha - ce qui devrait en faire l'un des investissements industriels les plus importants dans la filière pour les années qui viennent – permettra de multiplier par deux sa capacité de production et de créer plus de 60 emplois directs.

La société n'anticipe pas de difficultés à financer ce projet en raison des perspectives de croissance du VAE pour les dix ans à venir.

La nouvelle usine doit ouvrir en janvier 2024, elle permettra de passer d'une production de 60 000 à 150 000 vélos avec des possibilités d'extension permettant de passer à 180000 vélos produits.

Ce projet est un bel exemple d'investissement d'une entreprise du cycle dans la modernisation de son équipement de production et des process de fabrication. Pour les dirigeants d'Arcade, il n'y a pas de meilleur moment pour investir.

Sept axes de travail pour développer la filière industrielle

Afin de favoriser le développement industriel de la filière vélo qui nous permettra de produire davantage de vélos en France, je propose sept axes de travail.

- **Soutenir le développement et la modernisation des équipements de production et valoriser l'industrie**

Nous devons renforcer le soutien au développement et la modernisation des équipements de production ainsi que la valorisation de l'emploi industriel qui sont des objectifs propres à la réindustrialisation de notre pays de manière générale. Pour atteindre cet objectif, nous devons avoir des **usines équipées d'outils et robots de production les plus modernes possibles**. Nous devons également avoir des salariés qui souhaitent se former pour venir y travailler et y construire leur carrière. Le déplacement effectué au Portugal, mais aussi celui réalisé chez SEB à côté de Dijon, ont démontré toute **l'importance de renforcer les investissements dans nos usines et pas uniquement dans l'innovation**.

Dans ce cadre, il nous faut faciliter l'accès au financement de nos acteurs industriels auprès des établissements financiers et faciliter leur dialogue et leur relation de travail avec nos pouvoirs publics qui mettent en place différents outils pour accompagner la réindustrialisation de notre pays. Sur ce dernier point, une **mission vélo pourrait être créée soit au ministère de l'industrie, soit à la BPI, afin que les acteurs aient un contact simplifié avec l'État et un accompagnement renforcé pour leurs projets de développement**. Lors de nos déplacements, nous

⁴ Actions Cœur de ville pour la création d'ateliers de réparation, programme Petites villes de demain. Voir www.economie.gouv.fr/plan-de-relance/profils/entreprises/soutien-entrepreneuriat-territoires-fragiles

avons régulièrement rencontré des acteurs qui déclaraient ne pas savoir à qui s'adresser pour solliciter un accompagnement financier pour le développement de leurs outils de production, ce qui ne doit pas perdurer.

- **Organiser la filière vélo**

Travailler sur l'organisation de la filière afin de mettre fin à l'éparpillement des acteurs et leurs divisions passe par l'organisation de la filière au niveau national à travers la création d'un comité de filière qui réunira l'ensemble des acteurs du vélo et pas uniquement les acteurs industriels. Je reviendrai plus en détail sur la création de ce comité de filière dans la cinquième partie de ce rapport.

L'organisation de la filière passe aussi par l'organisation des acteurs au niveau territorial avec la construction de plusieurs clusters régionaux regroupant les acteurs locaux afin d'identifier les problématiques communes et les solutions collectives à apporter. Trois clusters sont déjà clairement identifiés. Deux ont une existence bien installée, le cluster MAD en région Auvergne Rhône Alpes et la Vélo vallée du Gers en Occitanie. Un troisième, « Loire à vélo 2030 », est en construction actuellement entre les régions Centre Val-de-Loire et Pays de la Loire. La création d'un quatrième cluster au sein de la région Grand Est pourrait avoir du sens.

Cela passe enfin, sur le plan industriel par la création d'outils et de dispositifs de regroupements intra-filières grâce à la création de coopératives, de groupements de commandes ou des groupements momentanés d'entreprises pour massifier la production de certains composants ou répondre à des appels d'offres. Ces dispositifs devront nous permettre d'apporter des solutions concrètes à l'atomisation de la production française de vélos et aux commandes éparpillées à destination des acteurs asiatiques, commandes qui pourraient au contraire s'organiser pour être adressées à des acteurs industriels français ou européens.

- **Maîtriser les nouvelles technologies du vélo**

Le vélo est une technologie qui évolue en permanence. Le vélo est de plus en plus électrifié et connecté. Il est capital que notre industrie du vélo ait la maîtrise de ces nouvelles technologies. Il est aussi important que notre industrie travaille, en partenariat avec les autres filières, automobile, aéronautique, numérique, énergies renouvelables, à la création et au développement des technologies du vélo de demain. Les ruptures technologiques ne manqueront pas sur le vélo et la France a les moyens d'y contribuer. Une vraie réflexion doit cependant être engagée sur les brevets et leur protection afin d'avoir une politique de protection de la propriété intellectuelle industrielle la plus exigeante possible.

- **Développer une filière industrielle durable**

Au regard des enjeux d'approvisionnement en matières premières et en pièces détachées, la filière industrielle du vélo doit se développer en prenant absolument en compte les enjeux de réparabilité et de réutilisation des pièces et des matériaux. Cette réflexion doit être au cœur des projets portés par chaque industriel mais aussi par la filière et les différents clusters territoriaux. Par ailleurs, un véritable marché de la seconde main, sur le modèle de ce qui existe dans l'automobile, doit être encouragé. Je reviendrai plus en détail sur ces enjeux dans la troisième partie dédiée aux acteurs des services développés autour du vélo et de sa pratique.

- **Standardiser la production de certains composants**

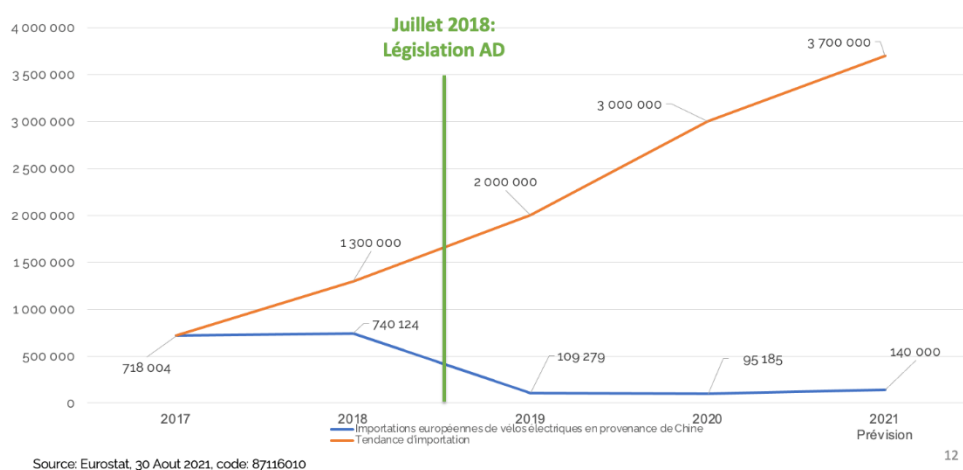
Il convient de rechercher la standardisation de certaines pièces avec un objectif de qualité et de réparabilité. Ce travail doit nous amener à travailler sur les référentiels, les normes, les tests, les homologations et la protection des brevets avec une logique de développement industriel fortement assumée et portée politiquement.

- **Développer le travail interfilières**

Sixième axe, développer les liens et les rapprochements avec les autres filières industrielles, notamment automobile et aéronautique. Un certain nombre de pièces et de technologies du vélo peuvent être fabriquées par les équipementiers de ces deux autres filières qui auraient tout à gagner à diversifier leur économie. Plusieurs acteurs participent aujourd'hui à la création de ces ponts comme, par exemple, Valeo, Actia, Savoy international ou bien encore le groupe Bontaz. Des outils pertinents existent, comme par exemple des challenges régionaux sur le modèle de ce que porte le Comité de filière Energies nouvelles (cf encart en fin de rapport).

- **Maintenir la réglementation européenne et porter la filière à l'international**

Septième axe, maintenir une réglementation européenne protectrice du dumping social, économique et environnemental. Jusqu'à présent les mesures anti-dumping ont permis de protéger le marché européen du cycle. Il est important que ces mesures soient maintenues. La production de vélos en France et au sein de l'Union européenne a été protégée par les mesures *antidumping* instituées depuis 1993 et qui concernent les importations de vélos de Chine. Ces mesures ont été élargies depuis 2013 à d'autres pays (Indonésie, Malaisie, Sri Lanka, Tunisie, Cambodge, Pakistan et Philippines) et à d'autres produits, notamment aux vélos à assistance électrique. La mesure consiste en l'application depuis 2013 d'une taxe de 48,5% sur les VTT, les vélos pliants, BMX, vélo pour enfants, VTC, vélos de ville, de tourisme et depuis 2018 les VAE, provenant d'usines identifiées aidées par le gouvernement chinois.



Source : L'efficacité de la protection commerciale, EBMA

Ces mesures anti-dumping ont démontré leur pertinence en protégeant nos acteurs du cycle, elles pourraient également être rapidement accompagnées par d'autres mesures protectrices, **comme la mise en place d'une taxe carbone aux frontières**.

Par ailleurs, afin de porter la filière à l'international, une marque ou label français devrait être créé. J'ai pu constater au Portugal, qu'au-delà d'une réelle organisation industrielle la présence d'une marque « Bike Value » apportait une vraie visibilité à l'international et était un facteur d'attractivité non négligeable. Nous devrions développer la même logique en France avec la création du label France vélo.

14. VALORISER L'EMPLOI INDUSTRIEL ET LES METIERS DE LA MAIN
15. MODERNISER ACTIVEMENT LES OUTILS INDUSTRIELS : FACILITER LE FINANCEMENT DES INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS DES USINES DE VELOS, METTRE EN PLACE AVEC LA BPI UNE POLITIQUE PUBLIQUE D'ACCOMPAGNEMENT DES ACTEURS DU VELO
16. CREER UN COMITE DE FILIERE VELO DES ACTEURS ECONOMIQUE DU VELO
17. FAVORISER ET ACCOMPAGNER LA CONSTITUTION DE CLUSTERS REGIONAUX
18. METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE VOLONTARISTE ET EFFICACE DE PROTECTION DES BREVETS INDUSTRIELS ET TECHNOLOGIQUES DE LA FILIERE VELO
19. TRAVAILLER A LA STANDARDISATION DE CERTAINES PIECES ET COMPOSANTS DU VELO
20. INTEGRER LA PRODUCTION DE BATTERIES POUR VAE DANS LA STRATEGIE D'ACCELERATION BATTERIE EN COURS
21. DEVELOPPER LES OUTILS PERMETTANT DE RENFORCER LE TRAVAIL INTRA-FILIERE : CREATION DE COOPERATIVES, DE GROUPEMENTS DE COMMANDES OU DE GROUPEMENTS MOMENTANES D'ENTREPRISES POUR MASSIFIER LA PRODUCTION DE CERTAINS COMPOSANTS EN FRANCE
22. DEVELOPPER LES OUTILS PERMETTANT LE TRAVAIL INTER-FILIERES (NOTAMMENT AVEC LES FILIERES AUTOMOBILE, AERONAUTIQUE, DU DECOLLETAGE, DE L'ELECTRONIQUE) ; METTRE EN PLACE DES CHALLENGES REGIONAUX ; ETUDIER ET FINANCER LES OPPORTUNITES DE RECONVERSION DES CHAINES DE PRODUCTION EXISTANTES POUR LE VELO
23. AU NIVEAU EUROPEEN, POURSUIVRE LA POLITIQUE ANTI-DUMPING ET METTRE EN PLACE LA TAXE CARBONE AUX FRONTIERES
24. PORTER AVEC BUSINESS FRANCE UNE TEAM VELO FRANCE SUR LES SALONS INTERNATIONAUX EN S'APPUYANT SUR LE LABEL FRANCE VELO

ZOOM SUR LES EMPLOIS DANS LE VELO

Combien de personnes travaillent aujourd'hui pour le vélo en France ? Combien de personnes travailleront pour le vélo demain ?

Les données sur les emplois dans le secteur économique du vélo sont difficiles à consolider car mal renseignées statistiquement si l'on considère la globalité de la filière économique. Par exemple, les 100 entreprises qui nous ont répondu dans le cadre de notre enquête relèvent d'une douzaine de codes NAF.

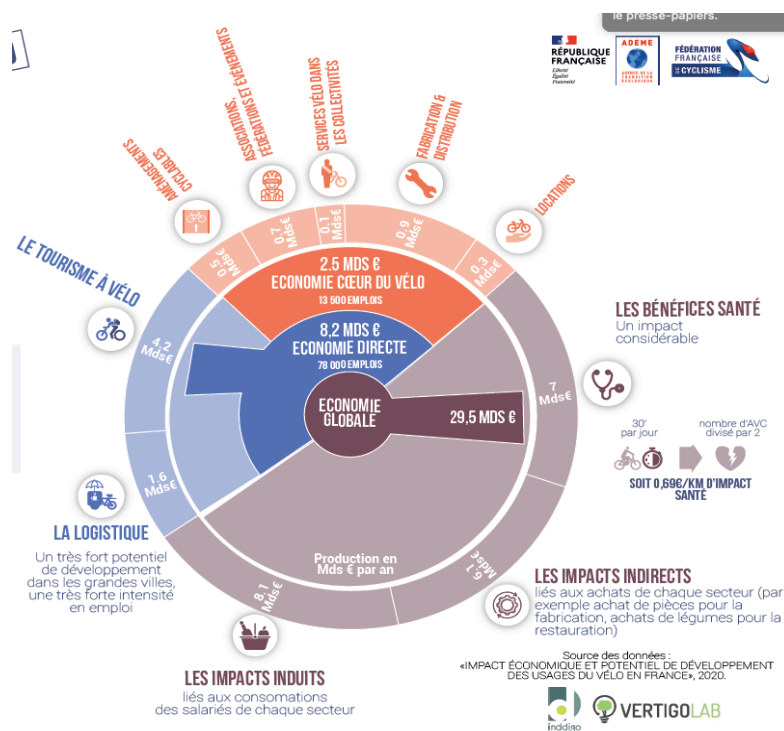
Etat des lieux en France avant la crise sanitaire

L'étude Impact du vélo fait état de 13 500 emplois « cœur de métier vélo ».

Selon les sources, on recense entre 1 800 (en 2016) et 2 000 emplois dans l'industrie du cycle (assemblage et composants), sachant que l'étude à partir des codes NAF est complexe, en raison de l'absence de codes NAF dédiés (un même code rassemble la production de vélo et de véhicules pour PMR).

On peut estimer aujourd'hui entre 3 000 et 4 000 emplois dans l'industrie du cycle, compte tenu de la croissance du secteur ces dernières années.

La part de l'industrie est donc plutôt mineure aujourd'hui... dans la filière vélo.



Chiffres de 2016 de l'étude Impact du vélo s'appuyant sur les codes NAF disponibles

- 1 788 dans l'industrie (assemblage et composants)
- 3 700 dans la vente et la réparation
- 2 400 sur les infrastructures et le stationnement
- 1 200 sur les politiques vélos des collectivités
- 1 600 sur la location
- 2 257 pour les associations, le sport et les événements associés

Cette même étude indique un total de 78 000 emplois dans l'économie du vélo, avec notamment dans la logistique 32 000 emplois ou dans le tourisme 34 000.

Pour l'instant la filière industrielle du vélo en tant que telle pèse peu en emplois.

Comparaisons européennes

L'industrie du vélo employait un peu moins de 2 000 personnes en 2016 en France, sur 45 000 personnes à l'échelle européenne, soit 5,6 %. Et pour cause, la production française ne représentait également que 5,7 % du total européen en volume, avec 720 000 vélos produits sur 12,7 millions. A la même date, l'Italie comptait 5 700 emplois, l'Allemagne 9 500 et le Portugal 5 200.

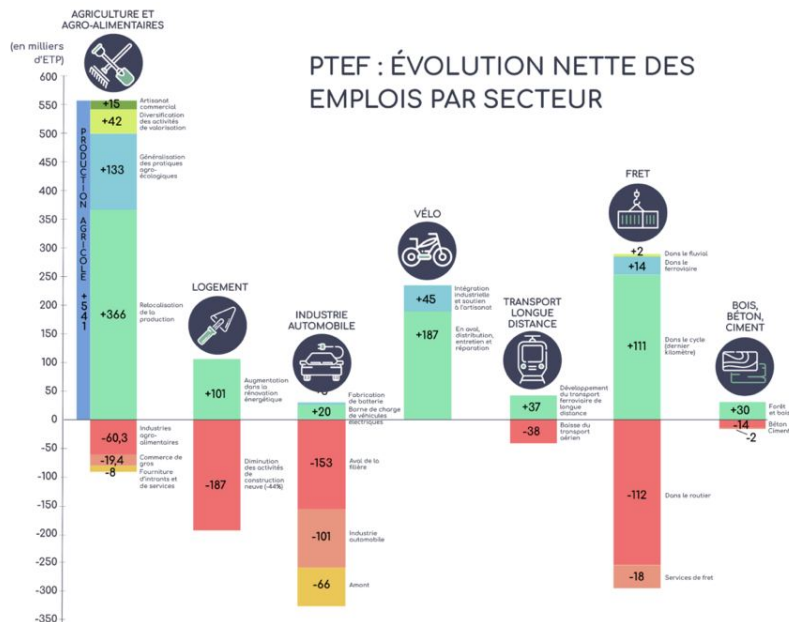
Perspective d'emplois

L'ensemble des entreprises rencontrées de la filière vélo recrutent actuellement. Le vélo est un secteur d'emploi en plein boom.

Le *Shift project* a réalisé dans le cadre de ses travaux sur « l'emploi comme moteur de la transition bas carbone » des projections sur les emplois industriels directs et sur les emplois aval de services (commerce vente et réparation). Leurs hypothèses sont ambitieuses puisqu'ils considèrent que 25% des voyageurs km quotidiens seraient effectués en 2050 à vélo, VAE ou deux roues électriques. Ils considèrent également que l'industrie française ferait des choix ambitieux de relocalisation de l'industrie du vélo, pour produire plus de vélos de qualité et de VAE. Pour eux, nous pourrions compter 45 000 emplois dans l'industrie du vélo et du VAE en 2050 et 232 500 dans le commerce, l'entretien et la réparation, soit + 187 000 dans les emplois aval. Cela correspond à vingt fois plus d'emplois dans l'industrie et dix fois plus dans les emplois aval non délocalisables qu'actuellement. Il est à noter que leur analyse ne prend pas en compte les emplois liés à la cyclologie, ni au cyclotourisme.

Activité	Emploi avant transformation (ETP)	Emploi 2030 (ETP)	Emploi 2050 (ETP)	Évolution nette à 2050 (ETP)
Construction de vélos	1 750	7 636	13 867	12 117
Construction de VAE	241	13 659	33 634	33 393
Total emplois directs	1 990	21 295	47 500	45 510
Commerce, entretien et réparation de vélos et VAE	16 842	89 825	203 789	186 947
Total	18 833	111 120	251 290	232 457

Tableau 13 : Besoin en emploi à 2030 et 2050 résultant des transformations de l'industrie du vélo/VAE



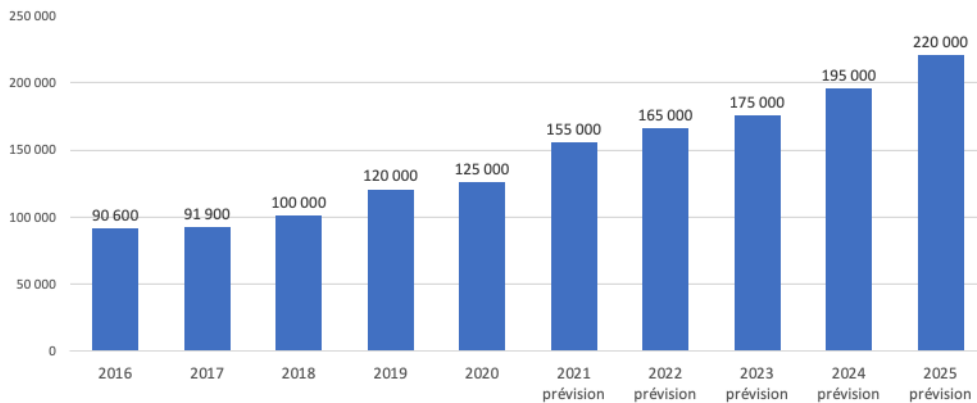
Source : Shift project

Leur analyse se place dans un cadre plus large avec une baisse de près de 300 000 emplois dans la filière automobile. Les besoins en formation pour permettre la conversion des salariés d'un secteur vers l'autre sont donc criants.

Perspectives européennes

Les projections à l'échelle européenne en termes de croissance d'emplois à court terme sont de la même manière très importante. Les 1000 PME durables et les 155 000 emplois verts dans le domaine du vélo sont parfaitement conformes à la stratégie "Green Deal" de la Commission européenne. Les travaux prévoient le développement de plus de **155 000 emplois verts directs et indirects** (soit 80 000 directs et 75 000 indirects dans l'industrie en amont).

Données sur l'emploi : Emplois verts directs et indirects dans l'industrie européenne des vélos, des vélos électriques et des composants



source : Conebi

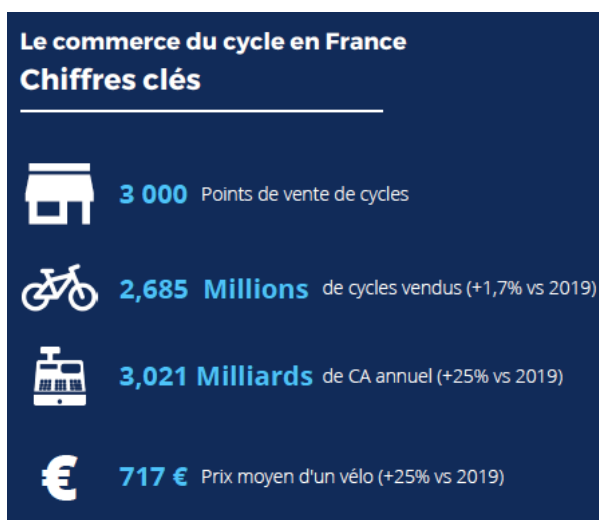
3. LE VELO C'EST AUSSI UNE ECONOMIE DU SERVICE, DE LA LOGISTIQUE ET DU TOURISME

A. Le vélo comme un service

Le développement du vélo en France ne peut se faire sans le déploiement de services vélos. Ces services sont multiples : la vente et la réparation de cycles, la location de vélos, que ce soit en libre-service, longue durée ou leasing, le stationnement sécurisé, et tous les nouveaux services associés à la pratique du vélo, notamment numérique. Ils sont un maillon indispensable, souvent très en lien avec les acteurs industriels : le service après-vente est primordial, encore plus pour les VAE dont les réparations sont plus complexes. Le choix des flottes de vélo en libre-service (VLS) ou leasing sont l'objet d'échanges entre prestataires, collectivités, industriels, avec le levier important de la commande publique. L'ensemble de ces services se sont déployés de manière très dynamique, comme l'atteste la récente étude de l'ADEME sur l'évaluation des services vélo (septembre 2021), avec un doublement du nombre de services dans la plupart des catégories de services depuis cinq ans. L'efficacité de services vélos pour faciliter l'accès au vélo et ancrer la pratique du vélo comme mode de transport est bien confirmée.

Vélocistes, vente, réparation, entretien

Avec la croissance de la vente de vélos, de leur qualité et du prix moyen de vente, les vélocistes sont en forte croissance en France. Mobilians (anciennement CNPA) estime aujourd'hui leur nombre entre 2 500 et 3 000, au sens de points de vente de cycles, qui proposent pour un grand nombre d'entre eux également des services de réparation et d'entretien (les chiffres NFA, données probablement parcellaires). Ces chiffres ne prennent pas en compte les moyennes et grandes surfaces spécialisées. Décathlon a ainsi 330 magasins avec chacun un atelier de réparation et dispose d'un réseau de dix ateliers régionaux de réparation pour les grosses réparations. A Paris, entre 2017 et 2020 on compte 38 nouveaux commerces de vente et réparation de vélo, soit + 30% en trois ans. On note aussi la vente de vélos bon marché dans les grandes surfaces alimentaires, pratique qui tendrait à s'atténuer.



Source : Union Sport et Cycle, 2021

Selon les chiffres de la Chambre des métiers et de l'artisanat, le secteur de la réparation (hors réparation automobile) représente plus de 100 000 entreprises artisanales dont 4 500 structures dans la réparation de vélo. Entre 2018 et 2021, on observe un doublement du nombre d'entreprises de réparation de vélo inscrites au répertoire national des métiers. A noter que sur la seule année 2020, +35% de labellisés « réparateurs » ont été enregistrés dans le cadre du « coup de pouce » vélo.

Comme mentionné plus haut, il est difficile d'avoir un décompte exact des services de réparations de vélo dans la mesure où il n'existe pas de codes NAF dédié. Par exemple le code NAF 9529Z couvre la réparation de biens personnels et domestiques. Le code NAF des commerces de vélos ne fait pas la différence entre vélos et motos.

Les vélocistes représentent d'après les différentes études existantes, environ 3 700 emplois en 2016. Certainement beaucoup plus aujourd'hui et encore plus demain potentiellement, si on en croit les projections du *Shift project* (supra Encart emploi). Dans les scénarii du *Shift* à 230 000 emplois créés côté vélo, plus des trois-quarts viennent de l'aval, des services et de la distribution.

A côté des vélocistes et des grandes surfaces spécialisées, il faut également indiquer l'apport des ateliers vélos participatifs, rassemblés au sein du réseau Heureux cyclage. On dénombre 339 ateliers sur tout le territoire français contre 86 en 2015, ce qui représente 200 emplois sur de l'animation de l'atelier vélo, mécanique, de la formation, et beaucoup plus de bénévoles. Leur spécificité est de valoriser le ré emploi et de se développer également dans des territoires moins denses où un vélociste ne pourrait pas forcément s'implanter.

Rendre la réparation rentable

Longtemps le vélo est apparu comme un bien de consommation courant et jetable. Avec l'évolution vers un vélo comme mode de transport quotidien, le cycliste achète plus souvent un vélo de plus grande qualité, qu'il soit classique ou à assistance électrique. Cette augmentation de la valeur du vélo ne se retrouve pas encore dans l'investissement dans l'entretien. En conséquence pour un certain nombre d'acteurs, l'activité de réparation de vélo n'est pas rentable à ce jour. Pourtant, l'enjeu de la sécurité routière passe aussi par un bon équipement des vélos et un bon entretien, d'autant plus pour les VAE. Si l'on considère le vélo comme un mode de déplacement, il est primordial de disposer de réparateurs bien formés. **C'est pourquoi, il nous semble important de rendre obligatoire la détention a minima d'un CQP réparateur cycle au sein de l'équipe d'un vélociste.** La professionnalisation de la filière passe par une reconnaissance de complexification de la maintenance et de la réparation pour des usages de plus en plus densifiés avec des vélos très diversifiés.

La campagne de communication positive autour du vélo que nous souhaitons doit intégrer un message sur la nécessité de l'entretien et la valorisation des métiers de la réparation de cycles. D'autant plus que l'on peut s'attendre à de nombreuses reconversions, notamment depuis la filière automobile vers la réparation vélo. Mobilians constate l'intérêt grandissant des acteurs de la mobilité automobile pour le vélo. Des garages créent des corners pour la réparation de vélo. Un nouveau maillage de services vélo, notamment en milieu urbain pourrait se dessiner rapidement. Norauto a fait ce choix il y a déjà quelques années en créant un corner mobilités actives dans ses magasins et développant la réparation de cycles. On constate aussi que le métier de mécanicien vélo répond à la recherche de sens de certains professionnels.

Comment Norauto fait le choix du vélo

Le groupe Mobivia, leader européen de l'entretien auto multimarque avec neuf enseignes (Norauto, Midas, ATU...), s'est engagé dès 2010 dans la transformation de ses activités historiques pour y intégrer les nouvelles mobilités durables et décarbonées. Dans ce cadre les centres d'entretien auto Norauto se diversifient et proposent les premiers VAE Wayscral (160 000 vélos vendus en 10 ans) dont l'assemblage a été rapatrié en Europe en 2020. Ils élargissent leur gamme de produits de "Mobilité douce" en accueillant vélos classiques, trottinettes et accessoires. A ce jour 72 magasins Norauto accueillent un espace « mobilité douce », et d'ici fin 2022, 200 des 400 magasins Norauto accueilleront un espace dédié à l'entretien et à la réparation des cycles. D'autres services se développent parallèlement : la location de VAE, l'électrification de vélos, le reconditionnement des batteries et la vente de VAE d'occasion. La reconversion des mécaniciens se fait essentiellement grâce à des formations en interne. En février 2022 l'enseigne Midas ouvrira son premier concept "Mobilité deux roues" au centre-ville de Lille.

A l'image d'une TVA réduite sur la vente de vélo, nous souscrivons à la demande d'une TVA à 5,5% sur la réparation des cycles avec pour objectif de favoriser et encourager ces activités de proximité. La stratégie nationale de l'économie circulaire voulue par le Gouvernement, le plan vélo, l'évolution progressive des comportements des consommateurs donnent l'occasion d'accompagner ces changements par une promotion de la réparation plutôt que de l'achat de produits neufs.

L'allongement de la durée de vie des produits est en effet reconnu comme un axe majeur du développement durable. La réparation permet d'allonger la durée d'usage du produit et de prévenir la génération de déchets ; de

limiter l'achat de produits souvent importés de pays à bas coût de main d'œuvre ; d'apporter des services de proximité aux populations et de créer des emplois dans les bassins de vie, emplois peu délocalisables. La Directive européenne 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) permet déjà d'instaurer en France un taux réduit pour la réparation des cycles (article 106 et annexe IV). Sept pays de l'Union européenne ont depuis adopté une TVA réduite sur cette activité avec des taux allant de 5 à 8 % (Belgique, Suède, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, et Portugal).

Opération Coup de pouce Vélo

On estime que 30 millions de vélos dorment dans les caves et les garages des Français : l'enjeu du coup de pouce vélo était de les remettre en état de rouler. 4 300 réparateurs vélos se sont inscrits dans le dispositif qui ont réparés environ 1,7 million de vélos. Plus d'un million de Français et Françaises ont ainsi bénéficié du dispositif Coup de pouce Vélo d'après l'enquête de la FUB. Ils sont répartis sur l'ensemble du territoire national avec une majorité dans les villes de plus de 100 000 habitants (57 %). Seulement 15 % des bénéficiaires vivent dans des villes de 20 000 à 100 000 habitants et 28 % habitent dans des communes de moins de 20 000 habitants. Le report modal vers le vélo a été grandement favorisé par le dispositif Coup de pouce Vélo puisque 52 % des sondés pratiquent plus souvent le vélo aujourd'hui, et surtout 53 % d'entre eux ont moins recours à un autre mode de transport. Ainsi, 36 % utilisent moins souvent leur voiture et 44 % empruntent moins souvent les transports en commun.

Comment poursuivre la dynamique du Coup de pouce Vélo, de manière plus ciblée ? Un outil peut être le titre-mobilité qui a fait son entrée pour les trajets domicile-travail des salariés, sur le modèle du titre-restaurant en décembre 2021. Il s'agit d'un titre délivré par les entreprises sous forme dématérialisée et prépayée. Les salariés pourront payer des frais de déplacements entre domicile et lieu de travail. Sont éligibles, pour les mobilités actives, l'achat de vélos (mécaniques et assistés), leur entretien, assurance et frais de stationnement mais également la location et l'achat d'équipements.

25. INSTAURER UNE TVA A 5,5% SUR LES REPARATIONS

26. RENDRE OBLIGATOIRE LE CQP CYCLE POUR TENIR UN MAGASIN DE VENTE ET DE REPARATION DE CYCLES

27. POURSUIVRE LA DYNAMIQUE DU COUP DE POUCE VELO GRACE PAR EXEMPLE AU TITRE DE MOBILITE ET AU FONDS REPARATION MIS EN PLACE DANS LE CADRE DE LA RESPONSABILITE ELARGIE DES PRODUCTEURS DE LA FILIERE VELO

Favoriser la réparabilité et structurer le marché de l'occasion

L'évolution des usages et des attentes des cyclistes, mais également la diversification des types de vélos et les politiques en faveur du recyclage, amènent à réfléchir à mieux structurer le marché de la seconde main des cycles. Le vélo a toujours été un objet réparable, il faut qu'il le reste bien qu'il soit de moins en moins *low tech* pour intégrer de plus en plus d'électronique. Des vélos mis sur le marché il y a dix ans ne sont pas forcément réparables aujourd'hui, contrairement aux vélos d'il y a cinquante ans. De nombreux vélos sont destinés à la destruction chaque année (1,5 million selon l'Heureux cyclage). L'extension en 2022 de la Responsabilité Elargie du Producteur (REP) aux articles de sport va conduire à des changements importants de conception chez les fabricants qu'il faut accompagner, dans un contexte de pénurie de matière première.

Dans une logique de la promotion de la qualité, les acteurs souhaitent que la filière travaille à l'éco conception des produits, qui permet le ré emploi, la disponibilité à long terme des pièces et des outils, pour garantir la réparabilité. Des réflexions pourraient également être lancées pour avoir des standards un peu plus uniformisés et conserver la réparabilité. Un des facteurs qui limitent la rentabilité de la réparation des cycles aujourd'hui c'est l'absence de standards, qui impose un travail important de *sourcing* des pièces.

Un sujet spécifique au VAE est la batterie : du côté des deux roues motorisées, un travail à l'échelle européen est en cours. Les principales marques se sont accordées sur un modèle de batterie interchangeable pour les scooters électriques. Il y a urgence à travailler au niveau de la filière à la standardisation des batteries vélo, et en premier lieu des chargeurs.

Doctibike, l'enjeu de recycler les batteries des VAE

Doctibike est une entreprise basée à Lyon, au sein du cluster MAD, spécialisée dans le domaine de la batterie de vélo à assistance électrique et de mobilité douce qui propose la réparation, diagnostic et reconditionnement de batteries de vélos électriques. Son cœur de métier est de remettre à neuf les batteries en fin de vie et aussi d'assurer une compatibilité parfaite avec les vélos de ses clients. En 2021, son équipe de techniciens qualifiés a redonné vie à 15 000 batteries garanties deux ans. Doctibike connaît une croissance de l'ordre de 80% et emploie plus de 15 personnes.

Le potentiel de recyclage non délocalisable est énorme : à ce jour dans un fût de recyclage 75% de batteries sont en fait réparables, mais c'est très compliqué pour des questions de sécurité et de normes de transports des déchets d'envoyer des batteries usagées dans un autre pays. Doctibike reconnaît l'absence de standard sur les batteries et la nécessité de lobbying en ce sens notamment à Bruxelles. Sa dirigeante souhaite le développement d'un indice de réparation de la mobilité électrique. Qu'est-ce qu'un bon vélo ? Une batterie réparable et recyclable aisément ? Cela représente un fort enjeu sur le marché de seconde main.

Le marché du vélo d'occasion est très important en France. Selon les données de l'Heureux cyclage, 23% des vélos sont achetés via le marché de seconde main, soit 1,3 million de vélo chaque année. Mais ce marché n'est pas structuré : les modalités de revente sont le plus souvent informelles, entre proches, ou passant par les bourses de vélo associatives, les points de vente d'occasion comme Emmaüs, et de plus en plus souvent sur les sites internet comme le bon coin. Il n'existe pas de véritable argus du vélo, malgré certaines initiatives (argus du VAE chez Norauto, site internet <https://cote-velo.fr>, début de référencement de vélos électriques sur Backmarket, etc.). L'obligation de reprise des vélos dans le cadre de la loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire va accélérer le besoin de structuration.

La mise en place de l'identification du cycle par l'APIC - l'association de promotion et de l'identification du cycle - peut être couplée à un carnet d'entretien du vélo, en particulier pour les VAE, qui permettrait de suivre les vélos et d'avoir des éléments pour la constitution d'un marché de l'occasion de qualité.

28. METTRE EN PLACE UN INDICE DE REPARABILITE POUR AUGMENTER LA REPARABILITE DES COMPOSANTS ET EMPECHER L'OBSOLESCENCE PROGRAMMEE

29. STRUCTURER UN MARCHÉ DE SECONDE MAIN DES VELOS

La question des kits d'électrification

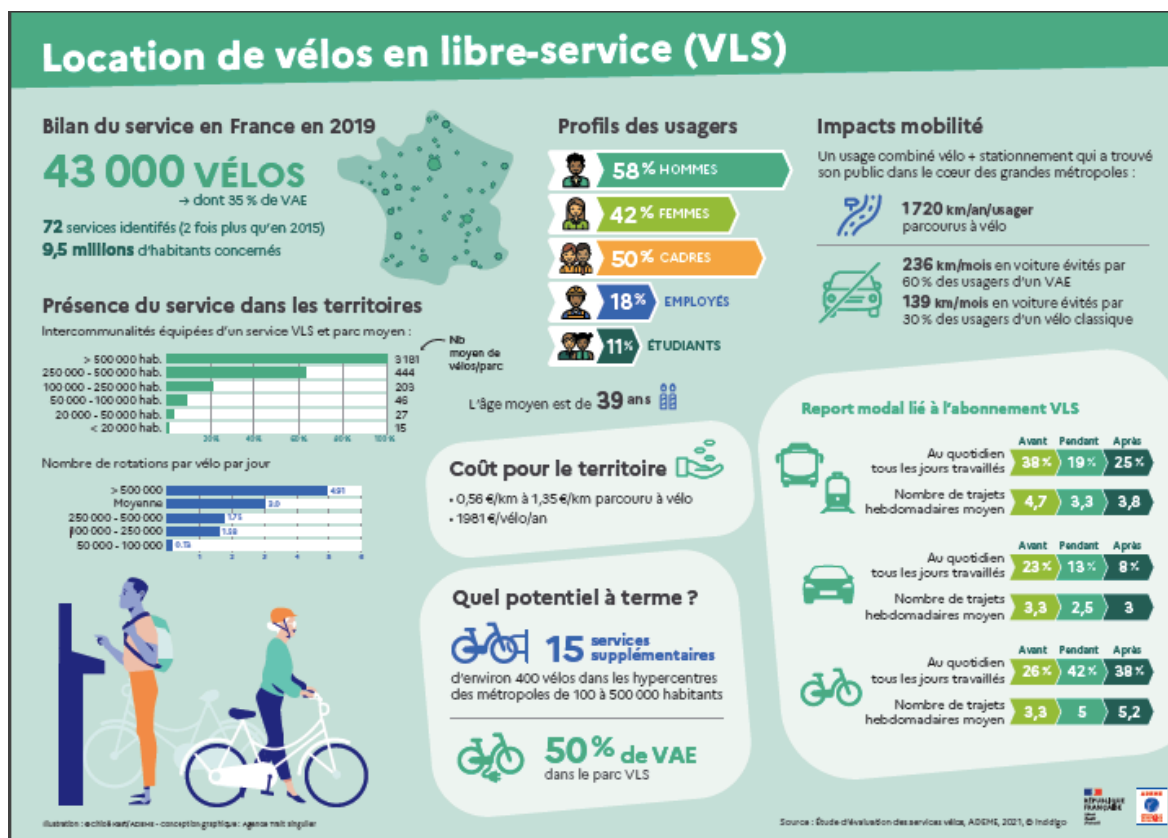
Un kit de conversion transforme un simple vélo en un vélo à assistance électrique. En théorie, il suffit d'installer le moteur, la batterie, le contrôleur et l'afficheur qui composent le kit pour rouler sans effort, et sans se ruiner, sur son vieux vélo. Mais le sujet n'est pas si simple. Ces kits intéressent les cyclistes bons bricoleurs car ils permettent d'utiliser son propre vélo, ce qui évite d'en acheter un autre, surtout quand on a un modèle bien adapté à sa morphologie. Mais tous les vélos ne peuvent pas accepter des kits. Quels impacts sur les roues, les freins, le cadre ? Les vélocistes refusent pour la plupart de les installer. Un vélo doit en effet respecter certaines normes pour être commercialisé. Le vélo équipé du kit d'électrification n'est pas homologué, ce qui pose problème en cas d'accident. Je considère que des travaux complémentaires sont nécessaires sur ce sujet.

Les locations de cycles

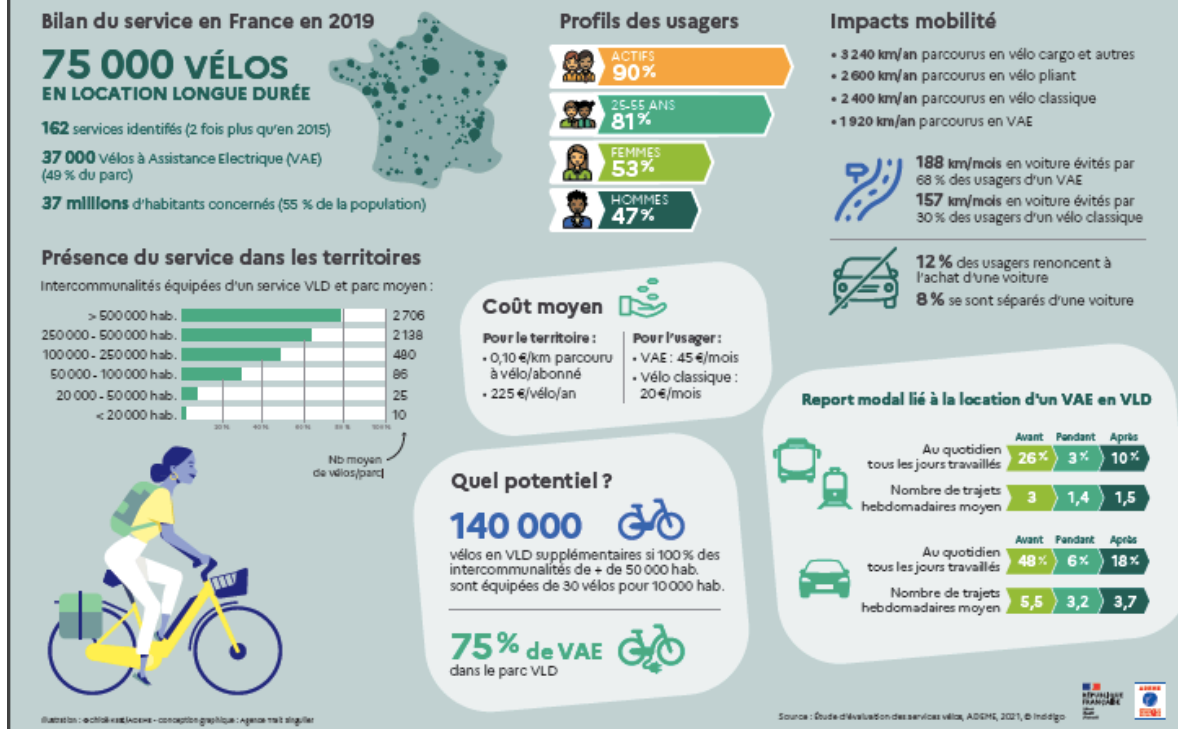
Le vélo serviciel est en plein essor. **Les services de location de vélo ont enregistré des augmentations à deux ou trois chiffres : de +86 % pour les vélos en location longue durée (VLD) et + 87% pour les services de vélos en libre-service entre 2015 et 2020.** Une étude spécifique de l'ADEME sur les services vélos souligne un engouement particulier pour la location longue durée en raison de la capacité de ces services à se déployer dans des territoires variés, à toucher des publics nouveaux et à générer du report modal.

Les services de locations longue durée (VLD) obtiennent les meilleurs résultats sur la démotorisation avec 13 % des usagers qui renoncent à l'achat d'une voiture et 12 % qui se séparent d'une voiture. Comment expliquer ce constat ? D'abord, les VLD sont mis en place dans tous les types de territoires, y compris les moins denses où les mobilités motorisées sont plus importantes. Il s'agit très souvent de *VAE qui attirent davantage les nouveaux pratiquants, les automobilistes et les usagers des transports en commun.* Les VLD touchent plus de femmes, de familles avec enfants et d'actifs âgés de 35 à 55 ans que les vélos en libre-service (VLS). En parallèle on constate le développement d'offres de leasing, à destination des entreprises et des collectivités locales. Le « vélo comme un service » intègre donc la question de l'intégration de l'entretien dans le service. C'est un fort levier pour l'industrie du vélo, puisque les appels d'offres publics intègrent souvent un volet favorisant la fabrication française ou européenne des cycles.

30. PROMOUVOIR LES VELOS ASSEMBLES EN FRANCE DANS LES APPELS D'OFFRES PUBLICS DE SERVICES VLS ET LLD



Location de vélos longue durée (VLD)



Source : ADEME

Les nouveaux services numériques et les enjeux des data

Pour gommer les freins à la pratique du vélo, pour lutter contre le vol et la sécurité, des réponses peuvent venir du numérique. Pour le développement des nouveaux services numériques les ponts entre le *hardware* et le *software* sont à développer : la navigation embarquée sur les vélos de demain, *tracker* GPS, puces associées à l'identification du vélo, diagnostic du vélo pour l'entretien, etc. Cela représente un fort potentiel d'innovation et d'emplois. *L'Angell bike* est un bon exemple des services numériques que peut intégrer un vélo : détecteur et alerte de chute, alarme antivol et localisation antivol (même sans batterie), verrouillage/déverrouillage, possibilité de différents profils d'utilisateurs pour paramétrer les choix d'itinéraires...

Des données et des cartes

Pour accompagner les nouveaux cyclistes et gommer le sentiment d'insécurité, il est important de leur proposer l'itinéraire le plus sécurisé et de disposer d'informations pour sécuriser l'espace cyclable. Beaucoup des itinéraires structurants, et des aménagements cyclables, sont décidés sans un rationnel analytique suffisant, conduisant malheureusement parfois à un manque d'efficacité de la dépense publique et un usage incertain.

Le constat est partagé sur le manque de data sur les infrastructures et les stationnements vélo. En France se sont développées des *startups* de service et gestionnaires de data, notamment Ecomcompteur, leader mondial du comptage de vélos et piétons, et Géovélo qui propose une application d'itinéraires cyclables, qui se structurent sur la base du fort déficit d'informations et de statistiques autour du vélo en France. Ils représentent également l'expertise France vélo à l'international, avec un développement à l'international.

Géovélo, un GPS spécifique au vélo utile à plus d'un titre

Géovélo est une application grand public, qui aide les cyclistes à trouver l'itinéraire le plus sécurisé en ville (en maximisant l'utilisation des aménagements cyclables, les voies avec le moins de trafic voitures, etc.) et les itinéraires découvertes/touristiques. Il regroupe une large communauté en France de 600 000 utilisateurs/contributeurs et 40 territoires utilisent ses services en France dont Paris, Nantes métropole, Tours,

Montauban, Métropole Aix-Marseille Provence, le Grand Lyon, Bordeaux métropole, mais aussi le Grand Genève et Barcelone.

Géovélo a développé une véritable expertise de cartographie des itinéraires cyclables. Les traces GPS générées par l'application, sur une base cartographique saine, sont ensuite analysées et mises à disposition des territoires. Les analyses fournies (vitesses moyennes, temps d'arrêt, cartes de chaleur des flux de cyclistes avec une granularité pouvant aller à la rue, cartes d'origines/destinations, cartes de l'état des routes générées grâce aux vibrations captées par le téléphone) permettent de rationaliser les décisions de politique d'aménagements cyclables et d'en mesurer les effets.

B. Le vélo outil de travail : cyclologistique et cyclomobilité des professionnels

L'usage professionnel du vélo recouvre des réalités économiques très différentes selon les activités, diversité que porte l'association Les Boîtes à Vélo France : artisans à vélo, distribution du courrier et des colis, coursiers à vélo, logistique urbaine. La cyclologistique et la cyclomobilité des professionnels sont des leviers importants, en particulier dans les zones à faibles émissions (ZFE), pour tenir les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. 37% des trajets motorisés en ville (livraison et autres professionnels) sont réalisables à vélo selon une étude européenne, mais au-delà de 10 km le vélo cargo est moins efficient.

Une étude européenne de 2015 sur « cycle et logistique » indiquait que 50% des marchandises peuvent être transportées par cycle (peut-être 25% pour les marchandises professionnelles). Le rapport Impact du vélo fournit quelques chiffres intéressants sur les déplacements à vélo pour divers motifs professionnels, en s'appuyant sur des données issues de l'Enquête nationale transports et déplacements (ENTD) de 2008. La part modale du vélo pour des tournées professionnelles ou visites est de 1,2 % (4,5 millions de déplacements par an, distance moyenne de 5,3km), de 1,3 % pour des réunions et visites de sites, de clients ou fournisseurs (17,5 millions de déplacements par an, distance moyenne de 2,4km), et 5,6 % dans le cadre de stages ou formations (6,2 millions de déplacements par an, distance moyenne de 4,5km). Mais le développement de l'usage du vélo par les entreprises est tributaire d'un environnement juridique et matériel favorable et également de la présence de services opérationnels suffisants.

Les acteurs de l'entrepreneuriat à vélo en France sont représentés par l'Association Les Boîtes à Vélo France. Elle poursuit l'objectif de promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement professionnel principal. Elle compte environ 300 entreprises qui représentent plus de 800 ETP, dont 18 fabricants de vélo.

La cyclologistique en plein boom

Le transport de colis en Europe ne cesse d'augmenter, poussé par le développement de l'e-commerce et les ventes entre particuliers. Cela conduit à une forte présence dans l'espace urbain de camionnettes de livraison qui se chargent dans des hubs pour l'instant encore situés en périphérie de villes et gèrent des tournées urbaines avec moult arrêts, sur la rue, le trottoir, ou la piste cyclable. **La cyclologistique réduit très fortement les nuisances portées par les flottes de véhicules utilitaires légers (VUL) tout en répondant aux enjeux des ZFE.**

La transition vers la cyclologistique en ville

On compte 109 entreprises de cyclologistique en janvier 2021 dont un quart créé depuis 2020, partout en France, y compris en villes moyennes, d'après l'enquête des Boîtes à vélo. La réflexion sur la réorganisation de la logistique du dernier kilomètre conduit les grands acteurs du secteur à investir le champ de la cyclologistique. La Poste a développé une stratégie vélo depuis longtemps et passe des commandes de nouveaux vélos cargo. Amazon porte des projets importants également en vue de d'être au rendez-vous de 2024 en permettant une livraison 100% décarbonée en partie à vélo. Un grand acteur allemand, DB Schenker, développe aussi des solutions de vélo cargos sur le territoire français.

La Poste acteur de la cyclologistique

La Poste est la principale entreprise de livraison de courriers et de colis à vélo en France. Depuis 2009, la Poste a fait le choix du vélo électrique et dispose de plus de 20 000 VAE (elle a arrêté d'exploiter des vélos classiques en 2014). Elle expérimente le vélo cargo, avec une flotte actuelle de quelques centaines. Riche de son exploitation passée, elle est très exigeante sur les caractéristiques des modèles utilisés, qui, vu les volumes, peuvent être développés spécifiquement pour faire face à son cahier des charges. L'exploitant considère que le vélo est 30% plus efficace que la camionnette en zone urbaine, mais qu'en zone moins dense (péri-urbain, rural), la vitesse redevient une exigence, ce qui impose de repasser au véhicule à moteur (qui peut être un triporteur motorisé, comme ses 7000 Stabi de 30 litres de capacité).

La Poste nous a alertés sur les risques que poserait la mise en place d'une licence « petite capacité de transport » pour autoriser administrativement la cyclologistique.

Stratégie nationale pour la cyclologistique

L'État a publié un Plan national pour le développement de la cyclologistique⁵ au printemps 2021. De même, le *Nationaler Radverkehrsplan 3.0* de nos voisins allemands place parmi ses dix premières priorités d'assurer la logistique du dernier kilomètre par des moyens décarbonés, c'est-à-dire essentiellement du vélo cargo à assistance électrique.

A travers le Plan national pour le développement de la cyclologistique, l'État y consacre 12 millions d'euros (ce sont des certificats d'économie d'énergie (CEE)). **Cette stratégie se décline selon quatre axes :**

- **Favoriser le démarrage des activités de livraison vélo** (soutenir la livraison par vélo cargo, accompagner la création d'entreprises cyclologistiques et l'équipement des professionnels, inciter au remplacement de vieux véhicules thermiques par des vélos électriques) ;
- **Mobiliser les parties prenantes** (donner l'exemple dans la sphère publique, développer des produits d'assurance adaptés, faciliter l'engagement des principaux donneurs d'ordre à orienter une part croissante de leurs flux vers des solutions vélos) ;
- **Faciliter la cyclologistique en ville par la mise à disposition de locaux pour les hubs logistique vélo ;**
- **Développer l'innovation urbaine et l'open data** (appuyer le développement de la cyclologistique à travers des solutions digitales innovantes, soutenir les démarches permettant de générer une connaissance fine et en temps réel des infrastructures vélo dédiées à la cyclologistique, promouvoir la cyclologistique auprès du grand public).

On peut citer à titre d'exemple le programme CEE Colisactiv⁶, qui vise à encourager la transition vers le vélo cargo et l'abandon du véhicule thermique pour la livraison des derniers kilomètres de colis, en absorbant le surcoût engendré par l'usage d'un mode de livraison actif. Il est accessible à toutes les collectivités locales de plus de 150 000 habitants.⁷

Une ambition à décliner sur le terrain

Les principales difficultés de la cyclologistique sont d'avoir de la place en ville pour les vélos, et en particulier de trouver le foncier pour créer les hubs d'éclatement vers le dernier kilomètre. Il y a un enjeu sur les normes des vélos cargo, leur motorisation, que j'ai abordé dans la partie industrielle.

Pour développer la cyclologistique, il faut revoir le fonctionnement de la logistique urbaine afin de permettre aux vélos cargos d'y circuler, de pouvoir se garer pour livrer, sans gêner, et prévoir des pistes cyclables larges adaptées aux vélos cargos. Il faut également disposer d'espaces de logistique urbaine, par la création de micro-hubs permanents ou temporaires dans les hyper-centre-villes pour la logistique du dernier kilomètre (de hubs intermodaux permettant le *cross-docking* soit le passage du camion aux vélos cargo) avec une mutualisation des

⁵ www.ecologie.gouv.fr/plan-national-developpement-cyclologistique

⁶ La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement rend possible la délivrance de certificats d'économies d'énergie dans le cadre du cofinancement de programmes liés à la maîtrise de la consommation énergétique. Désormais, l'article L.221-7 du Code de l'énergie prévoit que la contribution à des programmes (...) portant sur la mobilité économe en énergies fossiles peut donner lieu à la délivrance de CEE.

⁷ Référence : www.fub.fr/presse/cyclologistique-programme-colisactiv-s-ouvre-nouveaux-territoires (20211109)

livraisons et un lieu de stockage des vélos et vélos cargos. **C'est un sujet sur lesquels les collectivités doivent se former et savoir accompagner les entreprises.**

Amazon et la cyclologistique

Pour Amazon, la mobilité douce a démarré à Strasbourg, en raison de l'interdiction des véhicules thermiques dans l'hyper centre. Les tournées sont préparées par Amazon logistique (optimisation et tri), le transport lui-même, uniquement à vélo triporteurs, est sous-traité. L'entreprise a choisi de desservir tout Paris en zéro émission : piéton, vélo, véhicule électrique. Les livraisons à vélo sont déployées depuis mai 2020. Amazon s'appuie aujourd'hui dans Paris sur une quinzaine de partenaires ce qui représente entre 150 et 170 vélos fin 2021.

Cela passe également par la création d'infrastructures. Amazon a commencé par s'appuyer sur un hub urbain à Filles du calvaire. L'entreprise a répondu à un appel d'offre de la RATP pour utiliser les centres bus en journée. Elle a mis en place dans trois sites RATP des espaces de logistique urbaine sans stockage et permettant un transbordement très rapide, livrés par deux camions 19t par jour, ce qui permet d'alimenter 20 à 30 tournées de livraison en vélos cargo. Fin 2021, après une année de mise en œuvre, deux colis sur trois à Paris intramuros sont livrés en zéro émission, presque 3 colis sur 4. La même logique doit être mise en place sur le site de la Défense.

31. INTEGRER L'USAGE DU VELO CARGO ET LE DEVELOPPEMENT DE LA CYCLOGISTIQUE DANS L'AMENAGEMENT DES VILLES (PLU, PCAET, ZFE) : PISTES CYCLABLES LARGES, STATIONNEMENTS ADAPTES, ESPACES DE LOGISTIQUE URBAINE

32. METTRE EN PLACE DE MANIERE PRIORITAIRE DES PLANS DE CYCLOGISTIQUE DANS LES ZFE

Le potentiel de la cyclomobilité des professionnels

Les raisons de passer au vélo comme mode de transport professionnel sont nombreuses : bon pour l'économie (investissement moins coûteux), bon pour la santé (activité physique au quotidien), bon pour l'environnement (moins de GES et de pollution atmosphérique), gain de rentabilité (moins de temps perdu à se stationner), bon pour l'image, etc. Aujourd'hui les entreprises à vélo sont estimées au nombre de 600, avec un très important potentiel de croissance. Beaucoup de métiers sont concernés : plombier, électricien, réparateur ambulant, paysagiste, livreur de nourriture et *food bike*... mais également des métiers du soin et de la santé à domicile. **Mais à ce jour le vélo ne bénéficie pas des avantages des autres véhicules quand ils sont utilisés à titre professionnel. Je souhaite faire toute sa place au vélo professionnel en France.**

Clarification des dispositifs d'aides

L'entrepreneur qui souhaite faire le choix du vélo professionnel fait face à une multitude de dispositifs, rarement pérennes, et à ce jour moins favorables que s'il fait le choix d'un véhicule motorisé. Plusieurs dispositifs ne durent que six mois ou un an (aides Tremplin de l'ADEME (2021) pour l'acquisition de vélos cargo par les PME : 35 dossiers de demande pour environ 1 million d'euros d'aide et 230 vélos cargos), d'autres ont des règles qui changent tous les trois mois (exemple Bonus écologique ou Prime à la conversion), sans privilégier les TPE qui en ont le plus besoin.

L'aide à l'acquisition de véhicules neufs (bonus écologique) concerne les voitures et utilitaires électriques neufs (6 000 euros) et les deux ou trois roues à moteur électrique et quadricycles d'une puissance supérieure à 3 Kw (1 000 euros réduit à 900 euros en 2018). Seuls les vélos cargos et les remorques électriques ont été intégrés tardivement en juillet 2021 jusque fin 2022 (jusque 1000 euros dans la limite de 40%). Les aides à l'achat pour de simples vélos à assistance électriques, ou de remorques non électriques ne sont pas ouverts aux personnes morales, sauf dans le cas d'une prime à la conversion. Or s'agissant de vélos pour des professionnels, il s'agit de moyens de transport assez onéreux (3 000 à 15 000 euros par vélo sachant qu'une camionnette équivaut en capacité de chargement à deux ou trois vélos) et dont le coût de maintenance est souvent élevé du fait de la qualité hétérogène de la voirie urbaine. La prime à la conversion est, quant à elle, réservée aux vélos à assistance électrique ou non en échange de la mise au rebut d'un véhicule utilitaire ou non

Les bonus et primes à la conversion ne sont pas lisibles et efficaces à ce jour pour les professionnels, alors qu'elle devrait être un levier pour passer à une mobilité décarbonée. Je propose de réfléchir à un dispositif dédié aux

professionnels, avec un montant significatif permettant de déclencher le passage à l'acte et idéalement prévoyant tous les cas : achat, location, leasing, crédit-bail etc.

Déductibilité de la TVA

Un professionnel qui fait l'acquisition d'un véhicule utilitaire à des fins professionnelles peut déduire la TVA. Je souhaite mettre sur un pied d'égalité les entreprises qui feront le choix de la mobilité durable avec les entreprises utilisant des véhicules motorisés pour leurs activités professionnelles. La TVA des vélos (quel que soit leur type) donnés en location est déjà déductible. Au-delà du vélo cargo, tous les vélos utilisés dans un but professionnel devraient être pris en compte.

Selon les Boîtes à Vélo France, il serait souhaitable, au titre de la transition écologique d'autoriser une déductibilité totale ou partielle de la TVA pour tout cycle ou cargo-cycle acquis par une entreprise quel que soit son statut. La déductibilité de la TVA lors de l'achat d'un vélo pourrait conduire à une incitation à la transition vers la cyclomobilité professionnelle et permettrait aussi aux entreprises à vélo (artisans, plomberie, métiers de la santé) de voir leur outil de travail reconnu comme tel. Je souscris à cette proposition. Le coût de la mesure est estimé à 400 000 euros/an (entre 150 000 euros et 1 000 000 euros/an). Ce montant serait amené à évoluer si le développement rapide de la cyclomobilité professionnelle et de la cyclologistique se poursuit.

Les artisans et le vélo, l'implication des Chambres des Métiers et de l'Artisanat

Les Chambres de métiers et de l'artisanat accompagnent les artisans dans leur mobilité au quotidien, notamment dans le diagnostic transition écologique actuellement réalisé dans le cadre du plan France Relance auprès de 17 500 artisans d'ici fin 2022. CMA France observe une demande croissante des artisans sur le sujet de la vélologistique.

C'est pourquoi CMA France a signé début 2021 un partenariat avec le programme CEE V-Logistique porté par l'Union Sport et Cycles. Ce programme permet la mise à disposition gratuite de vélos et de vélos cargos à assistance électrique aux entreprises pendant un an (à condition d'une substitution partielle d'un véhicule thermique). Le programme a malheureusement été très affecté par les conséquences de la crise sur les fabricants français de cycle. Cette problématique internationale a engendré des retards de livraison, et a amené à réduire de 50% le nombre total de vélos mis à disposition. Néanmoins, le programme a enregistré 137 demandes de la part d'artisans (à peu près 110 éligibles) sur 718 demandes au total toutes entreprises confondues (soit 15% des vélos disponibles).



Le réseau des CMA travaille aussi régulièrement avec l'association Les Boîtes à Vélo. En effet, 30% de leurs adhérents sont des artisans. Ils sont également formateurs pour d'autres artisans qui veulent utiliser le vélo dans leurs déplacements professionnels. Actuellement, l'association porte le programme MaCycloEntreprise qui permet d'accompagner les porteurs de projet (micro-entreprise) dans leur cyclomobilité : formation, accompagnement individuel et financier.

A l'image du travail de CMA France, il est important d'inciter et récompenser les professionnels faisant le choix de la mobilité active, de les accompagner et conseiller dans ce changement. Communication et sensibilisation vont de pair avec les incitations et les dispositifs d'accompagnement.

33. METTRE EN PLACE UN SYSTEME D'AIDE A L'ACHAT LISIBLE ET PERENNE POUR LE DEVELOPPEMENT DU VELO A USAGE PROFESSIONNEL

34. RENDRE LA TVA DEDUCTIBLE POUR L'ACHAT DE VELOS POUR LES PROFESSIONNELS

35. STABILISER ET AMELIORER L'ENVIRONNEMENT REGLEMENTAIRE ET JURIDIQUE DE L'USAGE DU VELO DANS LE CADRE PROFESSIONNEL

C. L'économie du tourisme à vélo

État des lieux

La France est le deuxième pays après l'Allemagne sur le tourisme à vélo, avec toujours plus d'itinéraires importants et bien équipés. La France est parcourue à ce jour par dix itinéraires européens, soit 8 000 km à 90% complets. Le schéma national des véloroutes comporte 13 000 km dont environ 75% sont réalisés.

Le vélo, loisir de vacances des Français

La pratique du vélo comme loisir est de loin la pratique qui concerne le plus de Français, puisque 57% des Français de plus de 15 ans déclarent pratiquer le vélo, mais seulement 5% régulièrement. C'est une pratique du vélo pour des courtes excursions, de quelques heures à la journée, en particulier sur les voies vertes, mais également sur des itinéraires plus engagés et sportifs, comme les cols pyrénéens et alpins. Il s'agit d'une pratique conviviale, de durée limitée, en aller-retour, en moyenne de 28 km, principalement sur les voies vertes à proximité des grandes agglomérations.

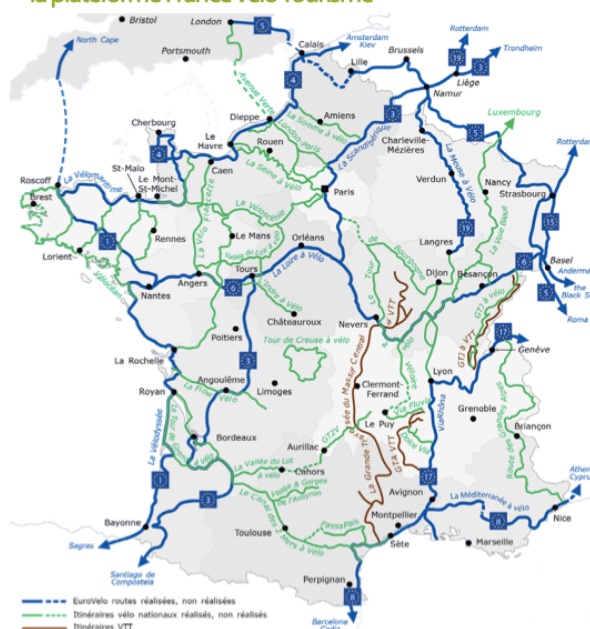
En parallèle, chaque année environ 15 millions de Français pratiquent le vélo pendant les vacances régulièrement ou occasionnellement⁸. Pour 27% d'entre eux, le vélo est le mode de transport principal sur le lieu de vacances. Le vélo est également un mode de déplacement en développement pour le tourisme urbain. Les Français viennent souvent à la pratique du vélo comme transport après l'avoir expérimenté par le loisir et le tourisme. C'est une particularité partagée avec des pays du sud de l'Europe.

Le tourisme à vélo en fort développement

Le tourisme représente la moitié de la fréquentation sur les voies vertes et les véloroutes. C'est souvent un tourisme de proximité puisque 50% des touristes ont leur résidence à moins de 200 km de l'itinéraire. On estime à 20% la clientèle étrangère dans le tourisme à vélo sur les principaux itinéraires : le tourisme à vélo attire une part d'étrangers importants, principalement des Européens, et notamment des Allemands, des Belges et des Néerlandais, des Britanniques et des Suisses. La clientèle non européenne (Américains, Australiens, Japonais) a une pratique touristique à des tarifs très élevés (4 000 euros la semaine contre 1 000 euros pour les cyclotouristes français).

Le tourisme à vélo a un fort potentiel de développement, puisqu'en 2020 on constate + 11% de passages par rapport à 2019, soit +28% hors période de confinement⁹. Le Tour de France a un impact très positif sur le développement du tourisme à vélo, les touristes étrangers et français aimant faire des étapes emblématiques du Tour. **Un touriste à vélo consomme 20% de plus qu'un tourisme lambda, avec une moyenne de 68 euros par jour.**

Itinéraires cyclables présents début 2021 sur la plateforme France Vélo Tourisme



⁸ DGE, Abdel Khiati 2018

⁹ Quelques chiffres clé sur le tourisme à vélo en 2020 : <https://www.velo-territoires.org/resource/chiffres-cles-2020-tourisme-a-velo/> Il est à noter que comme sur l'ensemble des données liées au vélo, nous ne disposons pas de chiffres précis sur le tourisme à vélo, malgré les comptages recensés par Vélo et Territoires (mais qui ne permettent pas d'avoir l'origine des cyclotouristes par exemple)

C'est, dans l'économie du vélo, le secteur le plus pourvoyeur en emplois et en retombées économiques, puisqu'il représente en 2019 près de 33 800 emplois (sur 78 000 dans l'économie du vélo) et 4,2 milliards d'euros selon l'étude Impact du vélo.

Les acteurs de ce secteur sont rassemblés dans France vélo tourisme¹⁰ une association d'intérêt général créée il y a une dizaine d'années, à parité entre public et privé, qui a pour objectif de développer le tourisme à vélo en France. 7 000 établissements sont labellisés « Accueil vélo » en septembre 2021. Bien entendu, le développement du cyclotourisme a également des effets bénéfiques en matière d'empreinte carbone et de santé publique.

Fréquentation et retombées économiques de « La Loire à Vélo »

- **Plus d'1 Million de cyclistes accueillis chaque année**
- **Plus de 34 Millions d'euros de retombées économiques par an**
- **Une très haute présence des clientèles touristiques, sans équivalent en France (43% cyclotouristes)**
- **La dépense moyenne des touristes à vélo progresse et dépasse 80 € par jour**
- **Une véritable destination touristique: pour 9 touristes sur 10 « La Loire à Vélo »**
- **Un parcours initiatique pour 41% des touristes et 28% des itinérants**
- **Développement spectaculaire de l'itinérance sur plusieurs jours (+ 25% des cyclistes)**
- **Allongement durée moyenne de séjour (8 jours) et développement ailes de saison**
- **« Accueil Vélo » une marque déterminante dans le choix du prestataire pour 44% des touristes.**
- **Forte progression de l'usage du train: 39% des touristes à vélo (contre 45% en voiture).**
- **Un phénomène nouveau, le développement de la pratique du VAE (Vélo Assistance Electrique) touristique.**
- **La location de vélo prend du poids (13% parmi les touristes).**
- **Un niveau de qualité en hausse avec une note de satisfaction globale de 7,9/10.**
- **Une véloroute internationale (+ 30% étrangers)**

Source : Données de la Région Centre Val-de-Loire, janvier 2022

Opportunités et freins

Les zones littorales françaises sont nombreuses à avoir développé le vélo comme mode de déplacement de vacances, notamment sur la façade atlantique, pour se rendre sur les sites les plus générateurs de déplacements, en particulier les plages. C'est la principale solution de mobilité décarbonée quand la population est multipliée par 100, et souvent la solution la plus raisonnable et efficiente.

Dans les zones de montagne, avec le reflux de la neige, le vélo se développe à toutes les saisons comme une alternative sportive, rendue possible pour toute la famille par le vélo à assistance électrique. Si le vélo est une activité traditionnellement réservée aux beaux jours et à une météo clémente, de nouvelles tendances émergent, à l'image du *Fat Bike* dévalant les pentes enneigées. Si le VTT est le vélo préféré des Français (71%), sa pratique convient parfaitement au relief montagneux : les pistes deviennent lieu de pratique, des parcours les plus simples aux plus ardues, de la randonnée familiale aux descentes techniques. Sur le modèle des *snow parks* d'hiver, certaines stations ont misé sur des *bike parks* pour les plus téméraires, tandis que des amateurs férus de sensations fortes et de liberté arpentent les massifs français à la recherche des meilleures descentes de *Mountain Bike*. Enfin, le vélo de route est le roi des massifs, régulièrement mis à l'honneur par le Tour de France et son ascension des cols les plus mythiques, attirant des milliers d'amateurs. Ces activités nécessitent souvent la

¹⁰ <https://www.francevelotourisme.com/>,

présence d'encadrants et justifient le développement d'écoles du vélo en montagne, pour une pratique plus sûre et respectueuse de l'environnement.

Cependant l'offre disponible aujourd'hui n'est pas suffisante, tant en matière d'itinéraires, de stationnement que de services.

La réflexion globale sur les aménagements et les infrastructures cyclables doit intégrer les enjeux spécifiques du tourisme à vélo. Le premier est d'achever le maillage cyclable national. Sur le schéma national structurant il reste 6 700 km à réaliser : il s'agit de l'épine dorsale sur laquelle s'adosent les schémas régionaux, départementaux et intercommunaux. Le second est la possibilité de mettre son vélo dans un train ou un bus.

Il y a également un enjeu de qualité, certains itinéraires étant vieillissants ou insécures. Il est encore difficile d'accéder à certains sites et itinéraires notamment par les transports en commun. Se pose la question de l'intermodalité vélo/train/bus, y compris pour des territoires moins denses : la France est à la traîne sur le sujet, contrairement à d'autres pays européens. L'information sur l'emport dans les trains en France s'améliore récemment, mais reste un des principaux points faibles pour le développement du cyclotourisme en France. Le stationnement sur les itinéraires est encore souvent déficient, que ce soit dans les lieux d'hébergement et de restauration ou sur les sites touristiques, notamment dans les villes. Que faire de son vélo et de ses sacoches pleines ? L'exemple du Mont Saint-Michel est éclairant : les vélos ne sont autorisés à stationner au pied du site que depuis 2021.

Dans ce cadre, **faire de la France la « première destination vélotouristique » au monde d'ici 2030** est un des objectifs du Plan Destination France annoncé par le Premier ministre le 20 novembre 2021. Pour cela, le plan de reconquête du tourisme soutiendra l'investissement dans des infrastructures touristiques durables à hauteur de 44 millions d'euros (budget total du plan : 1,9 milliard d'euros), avec notamment l'amélioration ou la création de véloroutes, d'aires de services le long des itinéraires cyclables et de stationnements à proximité des sites de visite ou offices de tourisme. *« L'ADEME accompagnera l'engagement des acteurs du tourisme, notamment des collectivités, sous la forme d'appels à projet visant à promouvoir ou étudier la création et l'amélioration de véloroutes ou mettre en place des aires de service dédiées le long d'un itinéraire. Seront également accompagnés les sites touristiques ou offices de tourisme souhaitant investir pour obtenir le label Accueil Vélo notamment par la création de places de stationnement. »*

36. FAVORISER L'INFORMATION SUR LE TOURISME A VELO ET L'EMPORT DANS LES TRAINS

37. FAVORISER LES MOBILITES ACTIVES SUR LES DESTINATIONS TOURISTIQUES

38. TENIR LES OBJECTIFS DU PLAN DE RECONQUETE DU TOURISME DURABLE EN COMMUNIQUANT SUR LES ATOUTS DU TOURISME A VELO

39. CONSTRUIRE UNE OBSERVATION PERENNE DU TOURISME A VELO : POIDS ECONOMIQUE ; EMPLOIS (FINANCER LES PROJETS D'OBSERVATOIRE DU TOURISME A VELO ET D'ETUDES DEDIEES)

4. LEVER LES TROIS FREINS A LA PRATIQUE DU VELO

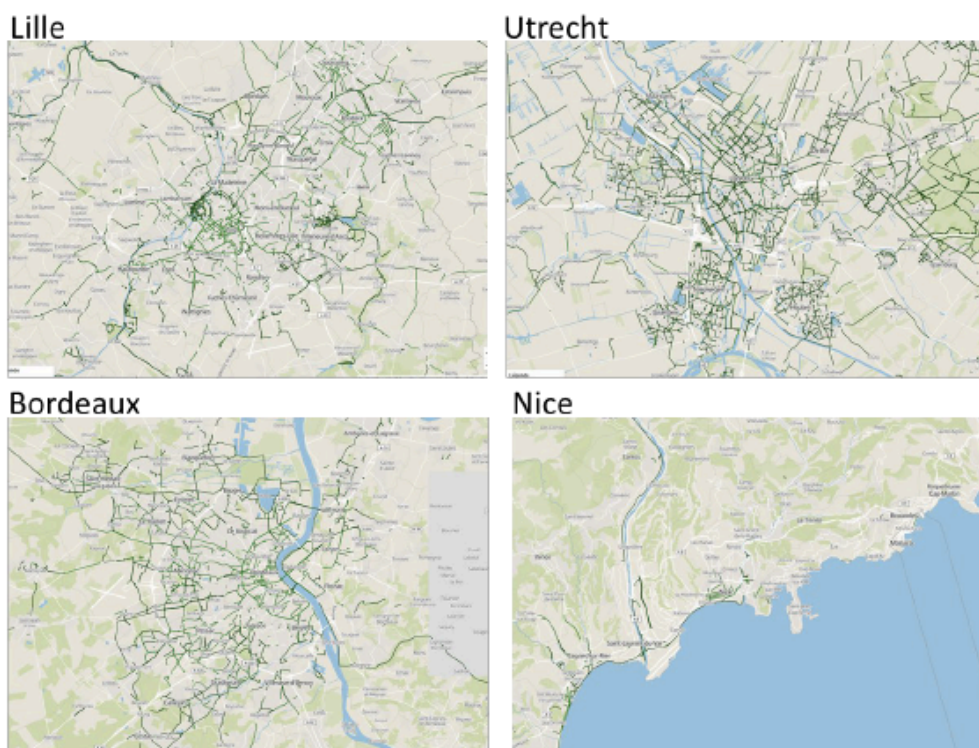
Tout au long de mes déplacements, de mes rencontres et de mes auditions, l'ensemble des acteurs du vélo m'ont tous présenté les perspectives de développement économique importantes que représente le vélo. Ils ont cependant presque tous remonté une condition nécessaire pour que ce développement économique se fasse, celle du développement réel de la pratique du vélo dans notre pays et pour cela la mise en place de politiques publiques permettant de favoriser la pratique du vélo au quotidien et donc de lever ses principaux freins. Ces freins sont connus de chacun. Il s'agit de la sécurité pour se déplacer, de la sécurité pour le vélo et de la nécessité de savoir rouler. Si nous n'arrivons pas à lever ses trois freins, la part modale du vélo dans les déplacements des Français n'augmentera que très peu et les retombées économiques, sociales et environnementales n'évolueront qu'à la marge.

A. Développer les infrastructures

Connaître le réseau cyclable actuel

Pour développer la pratique du vélo, la première nécessité est d'offrir aux cyclistes un espace public accueillant et inclusif en construisant toujours plus d'infrastructures cyclables performantes, qui prennent nécessairement de l'espace à la voiture, tout en transformant en profondeur la voirie pour la rendre plus attractive aux cyclistes, en modérant les vitesses, limitant le transit motorisé et aménager des espaces piétons confortables pour limiter les conflits potentiels.

A ce jour, la France est en retard en matière d'infrastructures cyclables.



Source : Comparaison des réseaux cyclables de trois villes françaises et d'une ville néerlandaise, p. 295 rapport « Impact du vélo »

Ce retard est difficile à chiffrer, pour une raison simple. A ce jour, nous ne disposons pas d'une cartographie exhaustive des aménagements cyclables. Un premier enjeu sur la question des infrastructures, comme de manière générale sur le vélo, est de disposer de données fiables et partagées sur les infrastructures existantes, selon le même référentiel. Ce travail de référencement, déjà fait dans certaines régions, permettrait de suivre les aménagements locaux, de construire des plans vélos locaux de manière plus efficace et de mesurer l'effort en

créant des comparaisons. Les territoires ne connaissent que trop peu l'état réel de leurs aménagements cyclables. Cela permettrait également de faire fonctionner des milliers d'applications et de plateformes dans le monde et en France. Sans données cartographiques précises, les calculateurs des plateformes monomodales ou multimodales vélo ne renverront pas des bons calculs d'itinéraires et n'aideront pas les usagers au quotidien. Cela vaut pour tous les aménagements cyclables, pistes et stationnement.



Les compteurs actifs en France en 2021, source Ecompteur

Pour suivre le développement de la pratique, il est indispensable de disposer de comptages. A ce jour on compte 1 500 compteurs vélo actifs et géolocalisés en 2021, portés par l'entreprise française Ecompteur, leader du comptage piéton et vélo dans le monde. Les compteurs sont essentiellement situés sur les eurovéloroutes à ce jour. Les comptages sont à développer, notamment sur les infrastructures non renseignées.

40. PROMOUVOIR LE STANDARD DES DONNEES DES AMENAGEMENTS CYCLABLES A UTILISER PAR TOUS LES TERRITOIRES, POUR L'URBAIN ET LE TOURISME, ET INCITER LES TERRITOIRES A SE CARTOGRAPHIER

41. DISPOSER DE STATISTIQUES PLUS FINES SUR LA PRATIQUE DU VELO (COMPTAGES, OBSERVATOIRES, ENQUETE PART MODALE)

Des aménagements cyclables en forte croissance

Je m'appuie sur la note du Conseil d'orientation des infrastructures de novembre 2021 sur les infrastructures vélos dans le cadre de la mise en œuvre du plan vélo. D'après les données existantes (avec les limites relevées plus haut), les aménagements cyclables ont augmenté entre 2017 et 2020 de 26%. Concernant le stationnement vélo les données disponibles sont celles de Géovélo qui référence 68 992 emplacements.

Infrastructure	unité	2017	2018	2019	2020	2021
Aménagements cyclables totaux	km	54 433	57 823	62 901	68 956	73406
dont pistes cyclables et voies vertes	km	40 201	43 095	46 804	51 154	53 552

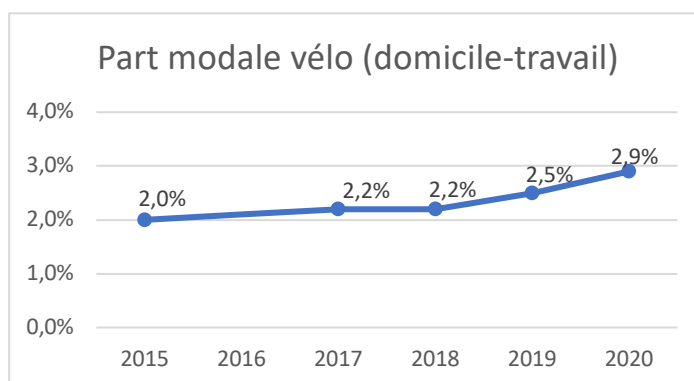
Source : Géovélo sur la base d'Openstreetmap

La part modale du vélo aujourd'hui et demain

Selon l'eurobaromètre (2014), la France se classait vingtième dans l'Europe des 27 pour la place du vélo. A titre de comparaison, les parts modales des pays voisins sont de 29% aux Pays-Bas, 12% en Allemagne et 8% en

Belgique. Il est à noter que d'autres pays ne prennent pas en compte cette donnée de la part modale pour qualifier la pratique cyclable. Le plan vélo allemand préfère viser l'augmentation des kilomètres parcourus par habitant.

La part modale nationale du vélo n'est mesurée que tous les dix ans par le Commissariat général au Développement Durable (CGDD) dans le cadre des enquêtes de mobilité de personnes (EMP). En 2019, pour la première fois depuis 40 ans, la part du vélo s'est stabilisée, et la part de la marche a augmenté. Par ailleurs depuis 2015, l'INSEE mesure la part du vélo comme mode principal pour se rendre au travail dans le cadre du recensement, part qui augmente régulièrement. Il faut souligner que la progression attendue de 2,7 à 9% entre 2019 et 2024 implique une croissance annuelle de l'ordre de 27% ! Chiffre qui a été atteint en 2020 (hors période de confinement), mais qu'il semble difficile d'atteindre dans la durée sans investissements massifs pour lever les freins à la pratique.



Nota : l'année 2020 est mesurée avant le confinement, source INSEE – recensement de la population

Les financements en faveur des mobilités actives sur la période 2018-2022

Les infrastructures cyclables sont presque exclusivement réalisées par les collectivités locales, gestionnaires de voirie ou autorités organisatrices de la mobilité. Tel que mesuré par les enquêtes de Vélo & Territoires et du Club des villes et territoires cyclables en 2021, le budget d'investissement moyen toutes collectivités confondues est de 8 euros/an/hab (500 millions d'euros/an) en croissance faible avec de fortes différences entre les grandes agglomérations (20 €/an/hab) et les petites (3 euros/an/hab). Le linéaire d'aménagements cyclables sécurisés n'est que de 0,8 million /hab en 2020. A noter que le budget d'investissement des communes est mal connu.

Sans double compte¹¹ :

Collectivités territoriales	Nbre de collectivités	Dépenses vélo en 2019 (€/hab)		Dépenses vélo en 2019 (M€)	
		Fonctionnement	Investissement	Fonctionnement	Investissement
EPCI	1 241	1,2	4,1	75,6	265,5
Départements	96	0,4	3	25,5	192,9
Régions	13	0,03	0,5	1,7	32,1
Total		1,63	7,6	102,8	490,5
Communes**	34 841	0,3	5,5	18,8	355,2

**Les données existantes à l'échelle des communes sont difficilement exploitables compte tenu du faible nombre de communes ayant répondu aux enquêtes, source DGITM

¹¹ Source : Les dépenses vélo des collectivités françaises et leurs impacts (DGITM 2021).

Les aides existantes de l'État aux projets cyclables des collectivités locales sont de plusieurs natures, dépendent de différentes modalités, et sont cumulables avec les subventions régionales. De manière générale leur diversité et le système d'appel à projets nuisent à la clarté et réduit leur effet de levier.

Le Fonds mobilités actives

Logé au sein de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, le fonds mobilités actives a été créé en 2019 et doté de 350 millions d'euros sur sept ans (2019-2025). Il a fait l'objet de quatre appels à projets depuis son lancement. Trois appels ont été attribués, le quatrième est en cours. L'objet du fonds est de soutenir financièrement les maîtres d'ouvrage d'aménagements cyclables afin de développer les itinéraires sécurisés et résorber les points noirs... Les aménagements en faveur de la marche (trottoirs, passerelles piétons-vélos...) sont inclus dans l'assiette éligible.

En 2021, le fonds a été doté de 150 millions d'euros supplémentaires dans le cadre de France relance : 100 millions d'euros pour les aménagements cyclables (gérés par les Préfets de régions), 50 millions d'euros pour le stationnement sécurisé des vélos en gare. 533 projets sur 323 territoires ont été retenus parmi 887 projets déposés lors des trois premiers appels à projets. Les montants attribués ont été croissants et supérieurs aux 50 millions d'euros par an initialement envisagé. Fin 2022, dans son dimensionnement actuel, le fonds mobilités actives sera quasiment épuisé.

(M€ y compris relance)	2019	2020	2021	Prévisions 2022
Subventions attribuées	43	71	151	150
Autorisations d'engagement	29	45	170	160
Crédits de paiement	1	5	20	81

Consommation du Fonds Mobilités actives, Source DGITM

Ces chiffres appellent cependant un commentaire sur le **très faible taux de réalisation à date** : si la consommation d'autorisations d'engagement (AE) est satisfaisante (les conventions de financement sont effectivement signées avec les collectivités locales) pour les années écoulées, les crédits de paiement attestent d'une réalisation des infrastructures très faibles. Il faut espérer qu'il faut mettre ce taux de réalisation sur le compte du Covid et des élections locales de 2020 qui ralentissent les investissements.

Appels à projets	Total AAP 2019	Total AAP 2020	Total 3e AAP
Date d'annonce des lauréats	sept-19	sept-20	févr-21
Territoires			
nombre territoire candidats	170	183	229
Nombre de territoires lauréats	112	126	154
dont Outre-mer	5	8	10
Projets			
nombre projets candidats	275	301	311
Nombre de projets lauréats	153	186	194
dont Outre-mer	8	12	10
dont territoires peu dense	56	86	120
Montant (M€)			
Montant subventions demandées	ND	115	164
Montant subventions attribuées	43	71	101
dont montant attribué outre-mer	2	9	6
dont montant attribué peu dense	14	33	56

source DGITM

Les projets sont subventionnés à hauteur de 20% en zone dense (unités urbaines >100 000 habitants), 40% en zone non dense et 60% en Outre-Mer. Il apparaît que pour certaines collectivités rencontrées l'appel à projets et le faible taux de subvention en urbain ne représentent pas un effet de levier suffisant. A l'heure où l'urgence est d'équiper les zones à faibles émissions d'aménagement cyclable pour apporter une alternative à la voiture, le taux de 20% en zone dense questionne. **Il me semble qu'il est nécessaire de subventionner plus franchement les zones denses pour qu'elles consacrent plus d'espaces au vélo – à hauteur de 50% - et en particulier les territoires concernés par les ZFE, avec la création d'un bonus de 20% complémentaire.**

DSIL - Dotation de soutien à l'investissement local

Concernant les aménagements cyclables et ceux en faveur des piétons, la DSIL s'inscrit dans le plan vélo et mobilités actives du Gouvernement de manière complémentaire au fonds mobilités actives en finançant des aménagements en général de moindre ampleur. Sur la période 2018-2020, 919 projets ont été soutenus pour un montant de subvention total de 149 millions d'euros. En 2020, 80% des subventions étaient inférieures à 200 000 euros contre 72% supérieure à 200 000 euros pour les subventions attribuées lors du 3^e appel à projets du Fonds mobilités actives.

Autres financements

Le vélo a une place de plus en plus significative dans les programmes de Certificat d'Économie d'Énergie à hauteur de 235M€ d'engagement depuis 2017. Ces programmes couvrent principalement le développement des politiques cyclables, le stationnement, les formations, l'aide aux employeurs.

A titre d'illustration :

- AVELO 1 et 2 (ADEME) pour 40 millions d'euros : accompagner 600 collectivités lauréates vers la planification stratégique des aménagements (schéma directeur cyclable), l'expérimentation de services vélo innovant et le développement d'une ingénierie territoriale (chargés de missions vélo, campagnes de communication) ;
- ALVEOLE et ALVEOLE + (Fédération des usagers de la bicyclette) pour 45 millions d'euros sur les stationnements sécurisés (incluant la voie publique) : ce fond très simple d'accès a connu un grand succès ;
- Coup de pouce vélo (Fédération des usagers de la bicyclette) pour 95 millions d'euros (2020-2021) : aide à la réparation de 50 euros pour 1,7 million de vélos réparés.

Selon les dispositions prises à l'échelle régionale, le Fonds européen de développement régionale (FEDER) ou le Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER) peuvent soutenir les projets d'aménagements cyclables.

Cette description des aides existantes témoigne de la nécessité de leur clarification, pour les rendre plus efficaces et les prioriser. Le financement du stationnement doit également être pérennisé dans le cadre du plan Vélo. Une réflexion doit être menée par l'État en lien avec les acteurs et les collectivités locales pour simplifier, clarifier les dispositifs d'aides, les inscrire dans la durée (sortir de la logique unique de l'appel d'offres, ouvrir la possibilité à des financements pluriannuels).

Besoins en infrastructures

D'après l'étude Impact du vélo pour une cible de part modale à 9% en 2030, présenté comme scénario « de rattrapage » dans l'étude, le programme d'investissements en infrastructures cyclables nécessaire est estimé à 1,5 m/hab soit **100 000 km de pistes cyclables en sites propres et voies vertes**, soit une augmentation de 50 000 km et une résorption des coupures importantes.

Pour le stationnement vélo, il est attendu entre **3 et 20 millions de places supplémentaires sécurisées**. 12,6 millions de Français résident en habitat vertical et n'ont pas accès à un local à vélo sécurisé. Parmi eux, 400 000 sont actuellement des utilisateurs réguliers du vélo. Les besoins de stationnement sécurisé sont considérables dans les gares, les collèges, les lycées, les universités, les entreprises, en habitat vertical... Le montant total des investissements à réaliser, compte tenu du taux d'équipement actuel serait de 3 à 20 millions de places pour un

montant de 3 à 18 milliards d’euros. Les deux tiers de ces sommes relèvent d’investissements privés des opérateurs immobiliers et bailleurs, un tiers soit 1 à 5,5 milliards d’euros sont des investissements publics.

C’est un énorme marché sur lequel nous avons la chance de disposer d’entreprises à la pointe, comme Abriplus et Altinnova, qui proposent une large gamme de modules de stationnement fabriqués en France.

Scenarii pour le développement des infrastructures vélo

Au global, le besoin est estimé à un budget moyen de 25 euros/an/hab, soit 1,6 milliard d’euros par an (équivalent à 3,6 % du budget transport de la Nation) avec une différence légère entre les grandes agglomérations (30 euros/an/hab) et les petites (20 euros/an/hab).

Sur la base de ce scénario et pour une part État de 25% de ces investissements, la cible serait de 400 millions d’euros par an part État en moyenne sur la décennie.

La convention citoyenne pour le climat, dans sa proposition SD-A2.3 a proposé un abondement du fonds mobilités actives à hauteur de **200 millions par an**. Les associations pour la promotion du vélo, qu’elles fédèrent les collectivités (Club des villes et territoires cyclables, Vélos et Territoires) ou la société civile (Fédération des usagers de la bicyclette) portent l’ambition de relever le montant des investissements de l’État à **500 millions par an**.

Impact de la pandémie de Covid-19 sur les investissements cyclables

La pandémie de Covid-19 a eu un effet notable au niveau européen en matière de développement du vélo, renforçant souvent des dynamiques préexistantes. La Fédération européenne des cyclistes a publié tout récemment une étude dressant un premier bilan à l’échelle du continent¹². Bien qu’imparfait, ce premier éclairage à chaud essaye de quantifier les efforts budgétaires nouveaux consentis et qualifie la tendance observée de renforcement des politiques en faveur du vélo. Il ressort de ce travail que 34 des 94 plus grandes villes de l’UE ont annoncé qu’elles avaient pris des mesures en ce sens. En effet, plus d’un milliard d’euros ont été consacrés aux infrastructures cyclables en Europe depuis l’apparition de la Covid-19, avec plus de 1 000 kilomètres mis en œuvre à ce jour. Les pays ayant le plus fortement augmenté leurs budgets dédiés au développement du vélo sont les suivants :

Pays	Budget supplémentaire alloué (€/hab)
Belgique	39,76
Slovaquie	18,32
Finlande	7,76
Roumanie	6,24
Italie	5,04
France	4,91
Royaume-Uni	4,8
Lituanie	2,61

Le Conseil d’orientation des infrastructures (COI) propose quatre scenarii pour le développement des infrastructures cyclables.

- Scénario 1 – réabondement simple du fonds mobilités actives au niveau actuel de soutien de l’État : 50 millions par an à partir de 2023 (250 millions sur 5 ans)

Ce scénario correspond à la prolongation du Plan vélo originel, en prenant acte de sa consommation sur la période 2020-2022. En effet, tel qu’il a été conçu en 2018, le Plan prévoyait un investissement de **50 millions d’euros**. Cette somme serait reconduite à partir de 2023, pour un total de **250 millions d’euros sur 5 ans**. Ce scénario n’est clairement pas à la hauteur des enjeux, car on resterait autour de 4% de part modale.

¹² <https://datastudio.google.com/embed/reporting/1ae589b4-e01c-4c27-8336-f683ea516256/page/EYVTB>

- Scénario 2 – doublement du plan vélo initial : 100 millions par an à partir de 2023 (500 millions sur 5 ans)

Après quatre appels à projets, on constate une montée en puissance du dispositif. Ce dernier est dorénavant bien identifié par les collectivités, les exécutifs sont désormais installés, facteurs favorisant un plus grand nombre de projets de qualité. Ce scénario prend en compte cette évolution et retient un besoin en investissements de **100 millions d’euros à partir de 2023 (500 millions d’euros sur 5 ans)**.

- Scénario 3 – ajustement aux besoins déjà constatés : 200 millions par an à partir de 2023 (1 milliard d’euros sur 5 ans)

La Convention citoyenne pour le climat propose de monter le fonds de mobilités actives à **200 millions d’euros par an**. Cette somme correspond de fait au montant des subventions prévues en 2022 en cumulant les appels à projets du fonds de mobilités actives et du Plan de relance. Le besoin au total serait de 1 milliard sur 5 ans à partir de 2023.

- Scénario 4 – adéquation avec l’ambition de développement du vélo : de 200 à 400 millions par an sur 2023-2027 (1,5 milliard sur 5 ans)

Ce dernier scénario est progressif et est en adéquation avec les objectifs nationaux affichés dans le Plan vélo et dans la stratégie nationale bas carbone. Le scénario prend en compte la tendance observée à la montée en puissance des collectivités pour porter des projets plus nombreux et plus ambitieux. Il permet d’atteindre progressivement une part de l’État à hauteur de 25% de l’effort nécessaire par les collectivités pour accélérer fortement la part modale du vélo. Le besoin au total serait de **1,5 milliard sur 5 ans à partir de 2023**, en prévoyant une progression de 200 à 400 millions par palier de 50 millions d’euros. Au-delà, le besoin serait encore grandissant pour atteindre une moyenne de 400 millions d’euros sur la décennie.

Je propose que, pour être raccord avec notre ambition, le fonds de mobilité active soit actualisé sans attendre 2023, dès septembre 2022. Le développement de la filière vélo est très dépendant du scénario qui sera choisi et appliqué.

42. RENFORCER LES AIDES AUX COLLECTIVITES POUR LES INFRASTRUCTURES DANS UNE LOGIQUE DE POLITIQUE TRANSPORT : OBJECTIF DE 30 €/HAB/AN

43. RENDRE PLUS EFFECTIVES LES AIDES AUX COLLECTIVITES : SIMPLIFIER, CLARIFIER LES DISPOSITIFS D’AIDES, LES INSCRIRE DANS LA DUREE (SORTIR DE LA LOGIQUE UNIQUE DE L’APPEL A PROJETS, OUVRIR LA POSSIBILITE DE FINANCEMENTS PLURIANNUELS)

44. PROPOSER UN TAUX DE SUBVENTION PLUS IMPORTANT EN MILIEU DENSE ET ABONDER LA SUBVENTION DE L’ÉTAT DANS ET AUTOUR DES ZFE

45. FAVORISER LES PROJETS INSCRITS DANS DES LOGIQUES INTERCOMMUNALES

B. Accélérer le déploiement des outils contre le vol

318 000 vélos ont été volés en France métropolitaine en 2019 (dernière donnée connue). Le vol est un des principaux freins à la pratique du vélo. L’impact économique du vol est estimé à 76 M€ (étude impact du vélo), en tenant compte du prix moyen et de la vétusté. Un cycliste qui s’est fait voler son vélo tend à ne pas en racheter et à abandonner en conséquence la pratique.

Le stationnement sécurisé

Comme évoqué plus haut, 12,6 millions de Français, dont 368 000 cyclistes réguliers n’ont pas accès à un stationnement vélo sécurisé. Nous avons changé la loi pour être plus ambitieux sur les stationnements dans les immeubles neufs. Le principal problème est le parc de logement existant sur lequel aucune obligation ne pèse, en l’absence de parution des décrets d’application. Quel accompagnement envisager dans le cadre de la rénovation thermique ?

Pour remédier à ce problème, les collectivités mettent en place des services de stationnement sécurisé, particulièrement dans les sites d'intermodalité. Les services de stationnement sécurisé se développent, comme l'a montré l'étude de l'ADEME. Les entreprises françaises spécialisées déjà citées comme Altinnova ou Abriplus réfléchissent à des solutions urbaines qui allient design et sécurité. Les acteurs du transport comme Keolis intègrent également des solutions de stationnement sécurisé à leur offre de mobilité.



Source : ADEME

Porter l'identification des cycles

L'un des axes du « Plan Vélo et mobilités actives » présenté en septembre 2018 est de mieux lutter contre le vol. A cette fin, le marquage de tous les vélos neufs vendus en France est obligatoire depuis le 1er janvier 2021. Cette mesure concerne également les vélos d'occasion vendus par des commerçants depuis le 1er juillet 2021.

Le Fichier National Unique des Cycles Identifiés (FNUCI) est la base de données d'enregistrement d'informations concernant des vélos et leurs propriétaires, qui délivre et sauvegarde de manière centralisée et indépendante tous les identifiants des vélos issus des opérateurs d'identification agréés. Les identifiants sont la clé pour stocker les données relatives aux cycles et à leurs propriétaires et permet de contacter le propriétaire d'un cycle identifié pour le lui restituer, mais également tracer tous les événements du cycle de vie du vélo (vente, revente, vol, restitution, destruction...). Le FNUCI est géré exclusivement par l'Association de Promotion et d'Identification des Cycles (APIC), fondée par l'Union Sport & Cycle et la FUB, par délégation de l'État. C'est là un remarquable exemple de coopération public-privé.

Pour que le dispositif soit efficace, il faut poursuivre le marquage sur le parc existant de vélos et également former les équipes de police à l'utilisation du fichier. Compte tenu de la situation européenne de la France, les vélos volés même marqués peuvent être facilement revendus dans un pays voisin. C'est pourquoi les acteurs du cycle français proposent d'étendre le dispositif à l'échelle européenne.

Les possibles du numérique

Demain, le vélo - à l'image du téléphone portable ou de la voiture - pourra bénéficier des avancées en matière de technologies pour disposer de nouveaux moyens de lutte contre le vol. GPS intégré, identification par puce, etc. Les solutions sont à poursuivre et les innovations à soutenir.

46. ETENDRE L'IDENTIFICATION DES CYCLES (APIC) A L'ECHELLE EUROPEENNE

47. FINANCER LES INNOVATIONS VISANT A LUTTER CONTRE LE VOL

C. Mettre les jeunes au vélo

La pratique de tous les jours passe aussi sans doute par l'apprentissage du vélo par les enfants pour en faire des cyclistes demain. Malheureusement, le constat est plutôt de l'affaiblissement de la pratique du vélo chez nos jeunes. Apprendre à faire du vélo à nos enfants est aussi une nécessité pour leur permettre d'acquérir cette compétence de base et les inciter aux mobilités douces dès le plus jeune âge, mais également lutter contre la sédentarité et préserver la santé, apprendre à respecter les règles et le partage de l'espace, dans une démarche écoresponsable. L'expérience de nos voisins du Nord montre également que cette pratique développe fortement l'autonomie des enfants. C'est pourquoi un des trois volets du plan vélo de 2018 est le « Savoir rouler à vélo » (SRAV).

Le SRAV est construit autour d'un programme de dix heures de formation destiné aux enfants de 6 à 11 ans et divisé en trois blocs :

1. Savoir Pédaler : maîtriser les fondamentaux du vélo (maîtriser l'équilibre, pédaler, tourner, freiner) ;
2. Savoir Circuler : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé (rouler en groupe, informer, comprendre les panneaux du code de la route) ;
3. Savoir Rouler à Vélo : circuler en situation réelle.

Le SRAV est piloté par le Ministère délégué aux Sports, en lien avec le Ministère de l'Éducation Nationale, de la Jeunesse, des Sports, le Ministère de l'Intérieur et le Ministère délégué aux Transports. Il peut être mis en place dans le cadre scolaire, périscolaire ou parascolaire. Il repose également sur des acteurs du monde associatif et les fédérations sportives qui œuvrent pour le développement du vélo et la sécurité.

Lancé en 2018, son bilan 2021 est encore assez timide, malgré une accélération volontaire depuis 2020. 78 000 attestations ont été délivrées entre 2019 et 2021 contre 9 000 en 2020.

On ne peut pas apprendre à rouler sans infrastructure, comme on ne peut pas apprendre à nager sans piscine. Le bloc 3 pose le plus de problème, les enseignants ayant des réticences à conduire les enfants sur la voie publique. Il convient également de construire des pistes écoles pour les blocs 1 et 2, lorsque la cour ne permet pas d'accueillir l'activité. Le SRAV pourrait se poursuivre au collège, avec notamment des classes de découvertes, des incitations via les éco-délégués, le passage d'une véritable évaluation sous forme de « brevet vélo ».

Beaucoup d'écoles aimeraient avoir leurs propres vélos. Elles rencontrent des difficultés d'approvisionnement dans le contexte actuel. Des acteurs ont déjà signé des accords avec Décathlon. Mais outre le financement, la difficulté majeure est également de financer le stationnement du parc de vélos SRAV, si possible avec un local et du matériel de maintenance et réparation. 10 millions d'euros étaient prévus pour le SRAV dans le cadre du plan de relance mais ne sont pas apparus. A ce jour ce sont les collectivités locales qui doivent investir seules.

Il apparaît que si l'on veut tenir les objectifs du SRAV, il faut lui consacrer un financement clair et indépendant, lui dédier la communication ambitieuse que nécessite ce projet national, et revoir sa gouvernance en interministériel, en lien avec la filière économique du vélo.

48. ACCOMPAGNER LES COLLECTIVITES LOCALES DANS LE FINANCEMENT DU SRAV

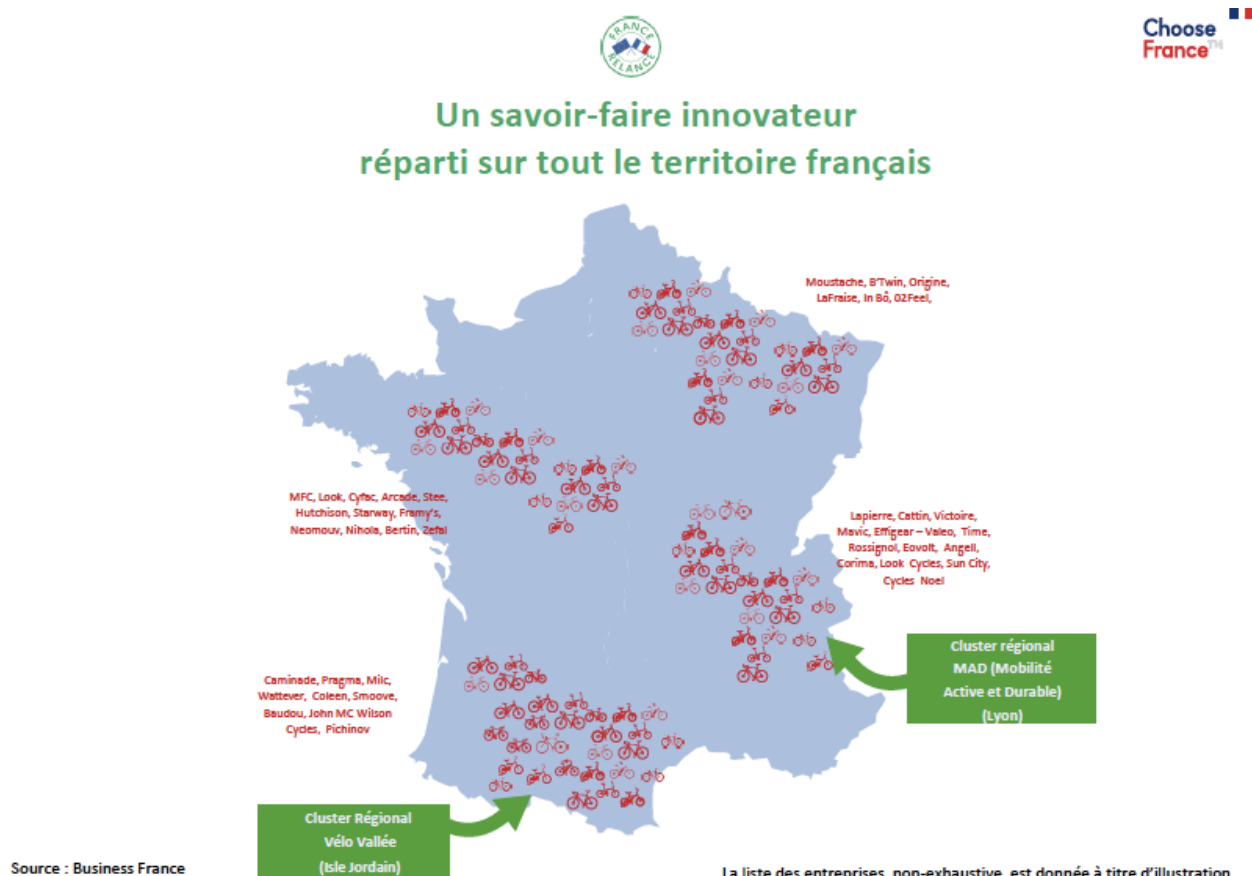
49. RENFORCER LE PORTAGE DU SRAV ET LE DEVELOPPER AU COLLEGE

5. METTRE EN PLACE UN CADRE VOLONTARISTE

Au regard des évolutions de la pratique du vélo et des perspectives économiques réelles qui existent, il est primordial de mettre en place un cadre d'actions clair et volontariste pour permettre ce développement. Création d'un comité de filière des acteurs économiques du vélo, mise en place d'une réelle politique de formation professionnelle aux différents métiers du vélo, clarification des dispositifs d'incitation à la pratique du vélo et d'aide au développement des infrastructures... **les mesures que nous devons prendre doivent être travaillées avec les acteurs de la filière, elles doivent être lisibles pour tous et ambitieuses.** Enfin, le plan vélo de 2018 doit être actualisé dès cette année afin de définir un cadre budgétaire qui nous permettra de développer entièrement le vélo dans notre pays dans les années à venir tout en y intégrant les sujets qui ont émergé depuis son lancement et qui n'avaient pas été identifiés alors.

A. Construire une filière identifiée et solide

Qu'il s'agisse de la fabrication de vélos, de pièces ou d'accessoires, de construction d'infrastructures, de développement de services, d'ateliers de réparation ou de boutiques de ventes, qu'il s'agisse de vélo du quotidien, de pratique sportive ou loisir, du développement du vélo tourisme ou de cyclo-logistique, les acteurs du vélo sont nombreux en France. Ils sont présents dans de nombreux territoires et organisés au sein de plusieurs associations professionnelles ou d'usagers. Des débuts d'organisation territoriales existent comme en région Auvergne Rhône-Alpes avec le cluster MAD ou la Vélo Vallée en Occitanie.



Source : Business France, 2021

Aujourd'hui, au moment où la pratique du vélo se développe et où les perspectives économiques sont réelles, la filière vélo apparaît éclatée, en tout cas illisible. Les conséquences directes sont une difficulté à construire une réelle politique économique du vélo, une difficile appréhension des acteurs, des perspectives et des besoins de la filière par les pouvoirs publics. Ce manque de lisibilité explique en partie l'absence du secteur économique du vélo dans le plan France Relance présenté en octobre 2020. Par ailleurs, de nombreux acteurs économiques ou publics

ont également du mal à identifier les structures ou les acteurs à qui s'adresser pour démarrer, développer un projet vélo ou même réimplanter en France une partie ou la totalité de leur activité.

Les multiples acteurs du cycle en France

Aujourd'hui, le monde du vélo est représenté auprès des pouvoirs publics et des parties prenantes par une multitude d'acteurs, tous très engagés au prisme de leur mission, mais qui interagissent relativement peu, et portent des voix complémentaires, parfois dissonantes.

L'USC – Union Sport et cycle

Les acteurs économiques de la filière sont pour une part d'entre eux représentés au sein de l'Union sports et cycle. L'USC est la première organisation professionnelle de la filière sport. Elle rassemble plus de 1400 entreprises, 500 marques, 3000 points de vente, plus de 2000 établissements de pratiques sportives et sa raison d'être est la promotion des activités physiques et sportives, intégrant le cycle et la mobilité active.

L'USC se compose de cinq collèges : fabrication d'équipements sportifs (plus de 500 marques), distribution d'articles de sport (grandes enseignes et enseignes spécialisées), location d'article de sports (en particulier sports d'hiver), loisirs sportifs marchands (salles de sports, escalade, fitness, yoga) et tous les acteurs du cycle et de la mobilité active (distribution, fabrication de vélo et de composants) : environ 100 adhérents. L'USC fédère ainsi de nombreux industriels du cycle, mais pour laquelle l'adhésion est soumise à des critères qui excluent de très nombreux acteurs de la filière (critère de 50 % de CA sur le vélo). Des industriels comme Seb ou Valeo ne peuvent en faire partie.

Mobilians (ex CNPA)

Mobilians représente également les distributeurs et réparateurs. L'ancien Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA) est la seule organisation professionnelle à représenter les 21 métiers de la distribution et des services de l'automobile, du véhicule industriel, des cycles et motocycles en France :

Le vélo fait partie de la branche des deux roues, avec motos et scooters. Sur les 22 000 adhérents au CNPA, on compte entre 2 500 à 3 000 vélocistes, soit moins de 15%. Mobilians gère la formation des réparateurs et vélocistes et leur convention collective et retraite prévoyance. 500 personnes formées chaque année, via l'INCM (institut national du cycle et motocycle) sur 12 sites sur toute la France

Les deux principaux acteurs de la filière économique du vélo n'ont pas le cycle comme cœur de préoccupation : le sport d'un côté, l'automobile de l'autre. Cela pourrait expliquer qu'actuellement les acteurs économiques du vélo sont peu lisibles pour les pouvoirs publics.

APIC – association pour la promotion et l'identification des cycles

L'APIC a été créée dans le cadre du plan vélo pour porter le fichier d'identification des cycles en 2020.

L'association porte aussi la fête « mai à vélo ». Co-présidée par la FUB et l'USC, l'APIC compte comme adhérents les associations de collectivités locales Club des villes et territoires cyclables et Vélo et territoires et les fédérations sportives FFC et FFVélo. Elle souhaite représenter l'économie complète du vélo et a commencé à réfléchir à la structuration de la filière grâce à l'embauche d'une directrice de mission.

Association des artisans du cycle

Cette association représente une quarantaine d'artisans du cycle (100 emplois), qui produisent environ un millier de vélos sur mesure. L'association est née en 2016 et porte un concours de machines. La plupart des entreprises sont en croissance.

Les Boîtes à vélo France

L'Association Les Boîtes à Vélo – France encourage et soutient l'entrepreneuriat à vélo en France.

Elle poursuit l'objectif de promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement professionnel principal. Elle compte en 2021 270 entreprises qui représentent entre 750 et 800 ETP, dont 18 fabricants adhérents de vélo.

Heureux cyclage

Créé en 2010, Heureux cyclage est le réseau national des ateliers de réparation du vélo. On compte 330 ateliers sur tout le territoire français ce qui représente 200 ETP qui animent les atelier vélo et forment à la mécanique.

L'association a un rôle d'animation et de formation notamment sur le ré emploi. Les ateliers de réparation sont en forte croissance, de plus en plus sur des territoires peu denses et en zones rurales.

Si les structures des acteurs économiques sont morcelées et relativement peu visibles dans la défense du vélo comme enjeu économique, en parallèle les associations des usagers et des collectivités locales sont très visibles et portent le plaidoyer du vélo.

La FUB

*Du côté des usagers, la **FUB** s'est imposée comme un acteur de référence particulièrement moteur sur les propositions d'évolutions réglementaires et les politiques de soutien, mais aussi comme un acteur direct du développement des programmes CEE autour du vélo. C'est son président Olivier Schneider qui porte réellement le plaidoyer pour le vélo en France aujourd'hui. La FUB regroupe aujourd'hui plus de 430 associations de cyclistes urbains.*

Les associations des collectivités territoriales

*Du côté des collectivités, deux acteurs coexistent. Le **Club des Villes et Territoires Cyclables et marchables** mobilise et accompagne les collectivités sur le développement du vélo dans les territoires. Il fédère aujourd'hui 221 collectivités adhérentes représentant plus de 2 000 territoires (villes, établissements publics de coopération intercommunale - EPCI, départements, régions, syndicats mixtes, autorités organisatrices de la mobilité) et intègre l'enjeu de la marche en ville.*

*L'Association **Vélo & Territoires** compte près de 150 adhérents, à l'origine surtout les départements et les régions. Généraliste, elle était spécialisée à l'origine sur le vélo tourisme et les espaces moins denses.*

Les deux structures partagent de nombreux adhérents. Elles sont complémentaires et travaillent étroitement ensemble.

*Enfin, de nouveaux acteurs économiques apparaissent, startups et autres modèles de vélo en libre-service, services de vélo de fonction représentés pour certains au sein de l'« **Alliance des mobilités** » créée il y a deux ans par Mobilians.*

*Enfin la **FFC**, fédération française de cyclisme, et la **FFvélo**, fédération française du cyclotourisme sont les deux fédérations sportives représentant les licenciés des sports cyclistes.*

La géographie des associations à l'échelle européenne est différente.

***ECF** : La Fédération Européenne des Cyclistes (ECF) est la voix des usagers européens et représente les organisations de 40 pays avec plus de 500 000 membres actifs. ECF stimule et organise l'échange d'informations et d'expertises sur les politiques et stratégies de transport liées au vélo, les eurovéloroutes ainsi que le travail du mouvement cycliste, notamment vis à vis de la commission européenne.*

***CIE** : Cycling Industries Europe rassemble tous les membres de l'ensemble de la filière du vélo, des fabricants de vélos et de composants, des acteurs du bike sharing, de la cyclo logistique, des services, des infrastructures, du tourisme et du conseil.*

*A ces côtés œuvrent le **Conebi** et l'**EBMA**.*

***CONEBI** – Confederation of the European Bicycle Industry - est la fédération des industries du vélo, du VAE, des composants et accessoires. Ses membres sont les associations nationales, l'USC pour la France.*

***EBMA**, European Bicycle Manufacturers Association, représente l'industrie européenne du vélo sur les thématiques commerciales, notamment les questions de politiques anti dumping.*

L'ensemble des acteurs du vélo, quelle que soit leur catégorie, ont aujourd'hui pleinement conscience des problématiques que posent leur éclatement et parfois même leurs divisions. Ils ont la volonté de structurer une vraie filière vélo française capable d'accompagner le développement de la pratique du vélo dans notre pays ainsi que son économie.

Deux acteurs pourraient être le réceptacle de cette filière, l'USC et Mobilians, mais l'un comme l'autre présente certaines limites. L'USC ne peut accueillir selon ses statuts actuels que des entreprises qui réalisent plus de 50% de leur chiffre d'affaires dans le vélo. Par ailleurs l'USC a avant tout une vision de départ tournée vers la pratique sportive et elle représente aussi d'autres secteurs d'activités de sport et de loisir. Mobilians quant à lui est bien trop marqué comme étant un acteur de l'automobile avant tout. Un dernier acteur très récent aurait pu lui aussi jouer ce rôle, l'APIC, l'association créée par la FUB et l'USC pour porter la mise en place du dispositif de marquage des vélos à compter du 1^{er} janvier 2021 et la promotion du cycle avec « mai à vélo ». Bien que cette structure

présente l'intérêt de pouvoir porter des projets concrets, elle peut aussi paraître contrainte par sa mission sur l'identification des vélos, même si elle porte également la promotion du vélo. Son modèle rassemblant à la fois les industriels, les usagers et les collectivités est pertinent, mais je pense qu'il sera difficile de la faire évoluer vers un réel comité de filière.

Dans ce contexte, et afin de pouvoir regrouper l'ensemble des acteurs concernés, je préconise la création d'un comité de filière des acteurs économiques du vélo. Ce comité de filière devra répondre aux sept enjeux suivants :

- Rassembler l'ensemble des acteurs et des entreprises qui travaillent et se développent dans le vélo et mettre en place un répertoire des entreprises et des acteurs ;
- Participer à la définition de la politique fiscale, budgétaire, normative et de formation professionnelle permettant de construire dans le temps long une réelle politique cyclable en France. Nous devons sortir de l'enchevêtrement fiscal et normatif dans lequel nous sommes aujourd'hui, qui plus est un enchevêtrement de règles qui bien souvent sont modifiées tous les deux ou trois ans, pour assurer la mise en place d'un cadre clair, lisible et pérenne ;
- Être un point d'entrée et de contact identifié et efficace avec les pouvoirs publics européens et nationaux ;
- Créer et développer les relations avec les autres filières économiques en mettant en place des challenges inter-filières ;
- Assurer l'animation et le travail de réseaux entre les différents clusters régionaux des acteurs du vélo qui sont en train de se structurer ;
- Organiser la structuration du marché de l'occasion dans ce secteur et des indices de réparabilité des vélos et batteries ;
- Porter la création et le développement du label France vélo, un label rassemblant les acteurs français du vélo et certifiant de la qualité de l'ensemble de la filière, et fédérer « l'équipe de France » dans ses représentations à l'international.

Concernant la structuration de la filière en comité, sous statut associatif, je propose de s'inspirer du modèle d'autres filières comme la filière nouveaux systèmes énergétiques. Il conviendra de l'organiser en plusieurs collèges. Trois scénarii peuvent être proposés :

- **Scenario 1 : un comité de filière principalement tourné sur les enjeux industriels**

Dans ce scénario, le comité de filière serait composé d'un collège central rassemblant les différents acteurs industriels et de plusieurs collèges partenaires associés aux décisions de la filière et à ses projets selon les besoins et thématiques. Il faudra bien veiller particulièrement à la représentation des TPE et PME et des artisans au sein des acteurs industriels. Les collèges partenaires seraient les suivants : collège des usagers et des pratiques, collège des services du vélo, collège des acteurs de la cyclologistique, collège du vélo-tourisme, collège des infrastructures. D'une certaine manière ce scénario se rapprocherait de ce qui s'est construit au Portugal avec l'association Abimota, c'est-à-dire une filière vélo assumant de porter en premier lieu une ambition industrielle forte.

- **Scenario 2 : un comité de filière des acteurs économiques du vélo**

Dans ce scénario, le comité de filière serait composé de plusieurs collèges qui siègeraient à égalité. Ces collèges rassembleraient l'ensemble des acteurs et seraient les suivants : collège des acteurs industriels du cycle (dans lequel siègerait les entreprises productrices de vélos ou de pièces de vélo ou d'accessoires), un collège des artisans, collège des usagers et des pratiques du vélo (dans lequel siègerait notamment les associations d'usagers et de collectivités), collège des services du vélo, collège des infrastructures, collège des acteurs de la cyclologistiques, collège du vélo-tourisme. Un collège partenaire consultatif rassemblerait les différents clusters régionaux.

Ce scénario est celui qui correspond le plus à ce qu'est la constellation des acteurs du vélo aujourd'hui en France.

- **Scenario 3 : un comité de filière centré sur l'organisation territoriale**

Face à l'absence de l'existence d'une réelle structuration de filière au niveau national, des débuts de structuration de filière en cluster se sont créés en région : en Auvergne Rhône Alpes avec le MAD, en Occitanie avec la Vélo

Vallée du Gers. Deux autres commencent à se dessiner autour des régions Centre-Val-de-Loire et Pays de la Loire, et dans la région Grand Est. Le troisième scénario serait d'organiser la filière autour de ces clusters territoriaux en y associant plusieurs collèges partenaires rassemblant les associations nationales des constructeurs de vélos, des réparateurs, des infrastructures, des usagers, des artisans, des différents services, du vélo tourisme.

Les trois scénarii présentés ici ont vocation à créer la discussion entre les acteurs à qui il appartient dans un premier temps de définir exactement le périmètre, la composition, les règles de financement et de fonctionnement, ainsi que les objectifs de la filière.

Pour y arriver, je préconise la tenue d'états généraux des acteurs de la filière vélo entre les mois de mars et juin 2022 pour une création de la filière au mois de juillet 2022 durant le mois où se déroule l'épreuve du Tour de France. Une telle démarche pourrait d'ailleurs être inspirante pour d'autres filières qui sont actuellement confrontées à des enjeux importants de mutation, comme la filière automobile par exemple.

50. FORMALISER LA CREATION D'UN COMITE DE FILIERE SELON UN DES TROIS SCENARII PROPOSES (INDUSTRIES AU CŒUR ET PLUSIEURS COLLEGES ASSOCIES / COLLEGES AU MEME NIVEAU / AVEC OU SANS ASSOCIATION DES CLUSTERS) POUR DISPOSER D'UN INTERLOCUTEUR FORT AU NIVEAU NATIONAL SUR L'ECONOMIE DU VELO

51. LANCER DES ETATS GENERAUX DES ACTEURS DU VELO ENTRE LES MOIS DE MARS ET JUIN 2022.

L'exemple de la filière "Nouveaux systèmes énergétiques"

Cette filière rassemble l'ensemble des industriels de la transition énergétique (énergies renouvelables, hydrogène, efficacité énergétique, réseaux et stockage énergétiques). Ils représentent plus de 40 milliards d'euros de chiffre d'affaires et plus de 210 000 emplois en France...

Le comité stratégique de filière - CSF - lancé en 2018, est une association qui a pour objectif de « développer en France les Industries des Nouveaux Systèmes énergétiques pour mener une transition énergétique compétitive au service des populations, en développant l'industrie et l'emploi ».

Fonctionnant sur la base d'un contrat de filière qui engage tous les acteurs, État, industriels, syndicats, associations, pôles de compétitivité, le CSF met les acteurs en relation, suscite des projets, met en avant les possibilités offertes par les pouvoirs publics, en particulier dans le cadre du quatrième Programme d'investissements d'avenir et de France Relance.

Parmi quelques projets exemplaires, on peut citer :

- l'incitation à la mise en commun de ressources d'hydrogène bas-carbone, contribuant au déploiement de bassins multi-usages de cette énergie ;
- la création d'un annuaire des acteurs des Nouveaux Systèmes énergétiques ;
- la contribution à une étude prospective « Emplois et Compétences de la filière électrique en France », qui a permis d'identifier des points faibles et les actions correctrices nécessaires ;
- la mise en place d'un « plateforme décarbonation » pour permettre la rencontre de l'offre et de la demande ;
- la création d'un club ETI, véritable lieu de dialogue et d'échange et relais entre ETI, État et grands groupes, d'un club export, visant notamment à favoriser les chaînes de valeur françaises lors de leur déploiement à l'étranger ;
- ou enfin **les Challenges Energie** : nés pendant la crise sanitaire et économique ces challenges avaient pour objectif d'offrir des débouchés commerciaux aux industries de l'aéronautique en souffrance, qui souhaitaient se diversifier, alors que parallèlement le secteur de l'énergie exprimait des besoins de production locale. Les Challenges Énergie fusionnent ces deux dynamiques complémentaires en réunissant les acteurs autour de problématiques industrielles spécifiques et très concrètes (un industriel exprime un besoin précis, qui devient le challenge, auquel les acteurs de la filière répondent de façon compétitive, permettant la création d'un doublet gagnant-gagnant, et pour ces derniers, une diversification et de nouveaux débouchés). En 2020, 43 challenges ont été présentés et ont mené à 20 industrialisations.

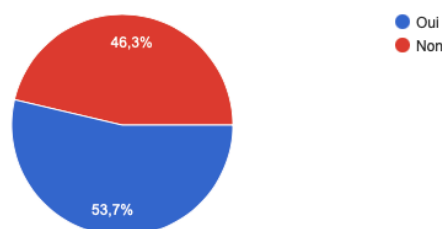
B. Former à tous les métiers du vélo

Un constat partagé : un besoin de formations

Tout au long de notre mission, nous avons constaté un manque d'expertise, un besoin de formation et de montée en qualification sur le système vélo de manière générale. Ainsi, la centaine d'entreprises du vélo qui a répondu à notre questionnaire en ligne témoigne à 54% de besoins en matière de formation de leurs équipes.

Avez-vous des besoins en matière de formation de vos équipes ?

95 réponses



De quels types de formations font-elles état ?

- Pour la moitié il s'agit de formation de réparateurs qualifiés, notamment pour intervenir sur des vélos électriques ;
- Pour 20% des réponses, il s'agit de formation autour de la conception et la fabrication de cycles, sur le cadre, la soudure, le montage de vélo, notamment haut de gamme. Il n'existe pas de cursus de formation à ce jour en France ;
- Pour 15% des réponses, les formations demandées sont en lien avec la cyclologistique : pilotage, formation des livreurs et des cyclologistes ;
- Pour 10% des réponses il s'agit de former les vélocistes au management, au marketing et à la vente ;
- Quelques réponses relèvent le besoin de former les intervenants dans les collectivités locales et les urbanistes.

État des lieux des formations au vélo en France

Les formations techniques

A ce jour les formations existantes aux métiers du vélo concernent le domaine de la réparation en atelier, de la vente, et l'apprentissage de la pratique sportive ou utilitaire¹³. Les principaux diplômes reconnus par l'État à ce jour sont des certificats de qualification professionnelle (niveau 3 RNCP) :

- Le CQP Mécanicien Cycle forme plus spécifiquement à la réparation et à la maintenance (RNCP niveau 3 donc niveau CAP, Mobilians et l'USC sont en charge de la certification) ;
- Le CQP Vendeur Technicien Cycle forme à la réparation et à la vente de vélos. Pour suivre cette formation, un CAP/BP est nécessaire ;
- Le CQP pisteuse VTT forme à l'entretien et à la sécurité des sites de VTT de descente ;
- Le CQP éducateur à la mobilité vélo.

Les formations CQP Cycle sont prodiguées par plusieurs organismes comme l'INCM - l'institut national du cycle et du motocycle - (Mobilians) qui dispose de plusieurs centres de formations ou Sup de Vélo. L'USC et Mobilians sont

¹³ Il est à noter qu'il n'existe pas de site recensant toutes les formations actuelles.

en charge de la certification. Les formations pour la vente/entretien/réparation sont donc des formations courtes de niveau ouvrier. Il n'existe pas de diplôme de l'éducation nationale spécifique à la maintenance et au commerce du cycle, comme cela existe en formation initiale de type CAP/BP dans le domaine de l'automobile (lycée professionnel dédié, CFA).

Des formations longues ouvrent à des diplômes d'état et brevets professionnels, mais exclusivement dans le domaine du vélo sportif ou loisirs :

- le Diplôme d'État de la Jeunesse, de l'Éducation populaire et du Sport spécialité perfectionnement sportif DEJEPS Mention VTT (BAC+2) permet d'encadrer toutes les disciplines du VTT ;
- le BJEPS activités du cyclisme permet d'encadrer des sorties à vélo, VTT, séjour touristiques.

Des formations courtes continues permettent de se former à des spécialités comme le VAE, les freins hydrauliques, le vélo urbain.

Face au constat de pénurie de formations dédiées à la réparation des cycles et dans le contexte du coup de pouce vélo, a été lancée en mai 2020 par la FUB une « **académie des métiers du vélo** » destinée à former des mécaniciens « *en réponse à la demande croissante en réparations* » de bicyclettes. Cette académie est financée à hauteur de deux millions d'euros par des CEE sur la période 2020-2022. La formation, d'une durée de 20 jours, en partenariat avec l'INCM, permet d'acquérir un socle de compétences, utilisables immédiatement. L'objectif de l'académie des métiers du vélo est de développer des guides techniques, une plateforme web et des supports de formation, mais aussi de former des experts du vélo de tous les niveaux (mécaniciens, formateurs...). Néanmoins, il n'y a pas de titre professionnel ni de diplôme reconnu délivré à l'issue de la formation.

Concernant les métiers de la conception et la fabrication de cycles, il existe des partenariats ponctuels entre des instituts de formation relevant de l'UIMM l'union des industries et des métiers de la métallurgie et des industriels du cycle. Nous l'avons constaté sur le terrain chez MFC et chez Moustache. Il n'existe pas de formation diplômante à la fabrication de cycles en France à ce jour, alors qu'il y a de réels besoins sur la fabrication, et notamment dans le cadre du VAE (électronique et électrique). Plus généralement, nous devons mieux valoriser la formation industrielle qui est indispensable pour la modernisation des outils, toujours plus numériques. L'industrie doit être une voie d'excellence et non une voie de secours, le vélo peut attirer de nombreux profils. Dans le cadre de la reconversion de salariés de l'automobile vers le cycle, des formations spécifiques pourraient être créées, notamment pour prendre en compte les spécificités du VAE.

De même, nous n'avons pas connaissance de formations de travaux publics intégrant d'éléments sur la construction d'aménagements cyclables. La filière pourrait utilement réfléchir à un nouveau référentiel métiers du cycle, et donc à de nouveaux diplômes reconnus par France compétences.

Saluons également le programme Génération Vélo qui vise à accélérer le déploiement du SRAV par le financement de formations d'intervenants pour les enfants âgés de 6 à 11 ans

Les formations aux politiques publiques du vélo

Tous les acteurs rencontrés partagent la nécessité de réfléchir à l'ensemble du référentiel métier autour du cycle aujourd'hui, que ce soit du côté des industriels ou du côté de l'expertise pour développer le vélo dans les politiques urbaines et d'aménagement du territoire.

Le Cerema à ce titre assure depuis plusieurs années la définition de la doctrine technique nationale en lien avec les collectivités, les associations, les bureaux d'études et une assistance directe aux territoires, sous la forme d'études et de formation. 70 formations consacrées aux aménagements cyclables ont pris place en 2021 sur deux jours permettant de former 700 professionnels. L'ADEME anime également des formations dans le cadre du dispositif Avelo (1 et 2) qui concerne plus de 600 territoires. Les associations de collectivités locales (CVTC et Vélo & territoires) ont également développé des formations vélo à destination souvent de leurs adhérents.

Pour diffuser l'expertise sur le vélo et plus largement les mobilités actives, la FUB a créé en 2020 l'ADMA, **l'Académie des Experts en Mobilités Actives**. Ce programme de trois ans est financé à hauteur de 6 millions d'euros dans le cadre des CEE. Outre la création d'un portail web de connaissances autour de l'expertise vélo et piéton, l'ADMA vise à former des experts sur les modes actifs et a conçu des formations à destination des agents des

collectivités territoriales, des élus et des associations d'usagers, et dans un deuxième temps des salariés d'entreprises. Il s'agit de formation courte d'une durée variable de 6 heures à 14 heures.

Pour l'enseignement du vélo dans l'enseignement supérieur

A l'université et dans les écoles supérieures, **le vélo se résume encore au mieux à des morceaux de cours donnés par des gens passionnés, souvent des professionnels**. Le programme ADMA a également pour objectif d'impacter la formation initiale d'un certain nombre de filières (ingénieur BTP, urbaniste, architecte, sciences po, logistique, management (RH), action sociale...), au sein desquelles, à l'heure actuelle, les mobilités actives ne sont pas dotées d'une expertise en propre. Des partenariats sont en cours avec des universités.

Il n'y a pas d'offres de formations construites sur la place du vélo dans la ville, sur le vélo comme mode de déplacement. On dispose de peu de données, la recherche est fragmentée. Peu de thèses sont aujourd'hui consacrées au vélo, alors que l'essor actuel des politiques cyclables a besoin d'être mieux documenté. La recherche sur le vélo en ville s'est largement développée, plus particulièrement dans les pays les plus cyclables (Danemark, Pays-Bas). L'Allemagne reconnaît le développement de la recherche comme un sujet majeur de son plan vélo.

Dans ce cadre, des universitaires lyonnais avaient réfléchi par exemple à proposer une chaire Cyclyon, permettant de rassembler des profils larges d'universitaires qui travaillent sur le cycle pour développer des projets de recherche partenariaux sur un temps long avec les acteurs publics et privés intéressés au sujet. Cette chaire pourrait également avoir pour vocation de produire des matériaux pédagogiques pour délivrer des modules dédiés au vélo, qui pourrait être diffusés dans toutes les formations en lien avec les politiques urbaines et d'aménagement du territoire. D'autres initiatives du même type se développent actuellement. Tout cela est à structurer et à financer.

52. REVOIR LE REFERENTIEL METIERS DU VELO

53. CREER DE NOUVELLES FORMATIONS DIPLOMANTES POUR TOUS LES METIERS DU CYCLE

54. RENDRE DES MODULES VELO OBLIGATOIRE DANS TOUS LES METIERS DE LA MECANIQUE, DE LA VILLE, DE L'AMENAGEMENT, DE L'INGENIERIE, DU TOURISME

55. FAVORISER LA RECHERCHE UNIVERSITAIRE SUR LE VELO

C. Assumer des mesures incitatives fortes pour la pratique du vélo

Pour les acteurs du vélo, pour les collectivités territoriales qui ont à mettre en place une politique cyclable, pour les particuliers ou les entreprises qui souhaitent acquérir un vélo ou passer au vélo pour leurs déplacements, les dispositifs sont nombreux. Malgré leur caractère territorialisé et bien souvent limité dans le temps, ces dispositifs sont encore trop peu connus de nos concitoyens même s'ils sont de plus en plus sollicités. Ainsi, alors que l'ensemble des dispositifs d'aide d'État à l'acquisition de vélo atteignait 187 000 euros en 2020, ils ont atteint 2 millions d'euros en 2021 d'après la DGTIM. Si ce chiffre nous montre une évolution positive, son faible niveau doit nous interpeller sur les décisions à prendre pour accélérer le recours à ces dispositifs d'incitation à la pratique du vélo. Je préconise que nous clarifions réellement les différents dispositifs d'aides qui existent et que nous assumions totalement la mise en place d'une politique de développement du vélo comme mode de transport.

Clarifier les aides à l'acquisition de vélo

Concernant les aides territorialisées pouvant être mises en place par les différents niveaux de collectivités territoriales et parfois limitées dans le temps, **il faut passer à des dispositifs pérennes, lisibles pour tous, qui répondent aux mêmes règles d'application selon les territoires et qui prennent en compte les ressources des individus afin d'éviter les effets d'aubaine**. Aussi, pour apporter de la lisibilité et de la justice sociale, les dispositifs d'aide à l'acquisition de vélo pourraient être confiés à la responsabilité exclusive des régions. Par ailleurs, concernant l'aide de l'État aux particuliers pour l'achat d'un VAE qui est conditionnée à l'existence d'une aide de la collectivité locale et apparaît aujourd'hui pénalisante pour les habitants des territoires n'ayant pas encore mis en place de politique cyclable, je propose qu'elle soit supprimée et que le budget alloué à ce dispositif soit transféré aux régions pour que toutes mettent en place un tel dispositif sans exception.

D'autre part, on observe que certains dispositifs qui pourraient présenter un réel intérêt, comme l'ouverture de la prime à la conversion pour l'acquisition de vélo, sont rendus peu opérants du fait de leur trop grande complexité, de leur limitation dans le temps et de l'absence totale de communication sur leur existence. **Concernant l'ouverture de la prime à la conversion à l'acquisition de vélos et des vélos-cargos, je préconise de pérenniser ce dispositif dès 2023 et de réviser à la hausse les barèmes, notamment celui pour l'acquisition d'un vélo cargo**. Une large campagne de communication devrait accompagner cette annonce. Par ailleurs, un simulateur public des aides existantes à l'achat d'un vélo (VAE ou vélo cargo) serait indispensable.

Rendre obligatoire le forfait mobilité durable

Enfin, toujours concernant l'incitation de la pratique du vélo comme mode de transport, travaillons avec l'ensemble des partenaires sociaux et des organisations patronales à la généralisation progressive du forfait mobilité durable à l'ensemble des employeurs de plus de 11 salariés d'ici 2027 et à la mise en place du titre mobilités. Par ailleurs alignons le niveau du forfait mobilité durable mis en place dans la fonction publique à un niveau de 200 euros sur le niveau du secteur privé, c'est-à-dire 500 euros - 600 euros en cas de cumul avec les transports collectifs. Dans le contexte de crise énergétique que nous connaissons actuellement, sortons de la situation intermédiaire dans laquelle nous nous trouvons avec ce dispositif et mettons en place un véritable dispositif accessible à tous et permettant à toute personne qui en a la possibilité de diversifier ses moyens de transport.

Simplifier les aides aux collectivités locales

Le travail de clarification des aides publiques existantes pour le développement du vélo, nous devons aussi le faire concernant les aides aux collectivités pour la réalisation d'infrastructures cyclables. En effet, là aussi, les dispositifs sont très divers, qu'il s'agisse de la construction de pistes cyclables (fonds mobilité actives ou DSIL) ou de places de stationnement (Alvéole), et ils sont bien souvent limités dans le temps. Vélo & Territoires réalise ce travail de recensement des aides aux collectivités locales¹⁴. Ils sont par ailleurs très rigides et manquent de souplesse, ce qui est bloquant pour un certain nombre de collectivités, notamment celles qui auraient justement besoin de ces aides publiques pour les accompagner dans le lancement de leur politique cyclable sur plusieurs années.

Nous devons regrouper l'ensemble des dispositifs au sein du fonds mobilité actives et revoir les règles d'attribution des aides de ce fonds en prenant davantage en compte les réalités territoriales. En outre, au-delà du travail de clarification des aides budgétaires, nous devons lancer le chantier de l'harmonisation des règles de construction des pistes cyclables et de leurs signalétiques et clarifier les règles d'obligation de places de vélo dans l'espace public, en diffusant les bonnes pratiques développées par le Cerema, etc.

Pour des raisons de sécurité essentiellement et de bonne cohabitation des usagers, les pistes cyclables doivent par ailleurs rester réservées aux mobilités actives, les draisennes électriques n'y ont pas leur place par exemple. Au-delà des enjeux de sécurité routière, l'autorisation des draisennes électriques, qui sont en réalité des mini-scooters, pourrait avoir un réel impact négatif pour notre industrie du vélo. Nous pourrions

14 <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/financement/#>

observer le même phénomène que celui observé durant les années 1960 avec le développement de la motocyclette.

Clarifier et actualiser les normes actuelles

Enfin, durant la mission, plusieurs acteurs m'ont également signalé la nécessité de moderniser le cadre normatif de certains composants du vélo, notamment concernant l'éclairage afin de rendre possible la présence de plusieurs éclairages à l'arrière (sur le vélo et sur le casque par exemple), ou l'installation de clignotants, de revoir la réglementation limitant la vitesse des VAE à 25 km/h (pour la porter à 30 km/h) et limitant la puissance des moteurs des VAE et des vélos-cargos à 250 watts. Sur ces sujets de norme, j'ai constaté des positionnements très divers selon les acteurs. Face à cette absence de consensus, je pense que la filière aura à mener des travaux pour, dans un premier temps, référencer l'ensemble des normes applicables aux vélos et, dans un second, étudier les éventuelles modifications à proposer. Concernant les normes applicables aux vélos, à leur conception et à leur fabrication, il me paraît néanmoins indispensable de travailler de manière urgente sur la définition des normes qui s'appliquent aux vélos-cargos, le cadre n'existant pas aujourd'hui.

Ce sont là quelques exemples de normes qui pourraient être clarifiés, simplifiés dans leur mise en œuvre généralisée et connue de tous. Au demeurant, il appartiendra au comité de filière d'aborder ces sujets avec précision et intelligence.

56. CLARIFIER LES DISPOSITIFS D'AIDES A L'ACQUISITION D'UN VELO EN PRENANT EN COMPTE LES CONDITIONS DE RESSOURCES : MIEUX CIBLER LES PUBLICS POUVANT EN BENEFICIER EN FONCTION DE LEURS RESSOURCES ET SUPPRIMER LE DISPOSITIF ETATIQUE EN TRANSFERANT LE BUDGET AUX REGIONS.
57. RENDRE OBLIGATOIRE LE FORFAIT MOBILITE DURABLE D'ICI 2027 POUR TOUTES LES EMPLOYEURS DE PLUS DE 11 SALARIES ET PORTER LE PLAFOND DU FORFAIT DANS LE SECTEUR PUBLIC A 600 EUROS
58. HARMONISER LES REGLES DE CONSTRUCTION DES PISTES CYCLABLES
59. INTERDIRE LA CIRCULATION DES DRAISIENNES ELECTRIQUES SUR LES PISTES CYCLABLES
60. DEFINIR LES NORMES APPLICABLES AU VELO CARGO

D. Booster le Plan vélo

Le 14 septembre 2018, le Premier ministre Édouard Philippe accompagné des ministres de l'écologie, François de Rugy, et des transports, Elisabeth Borne, le premier plan vélo visant à développer la pratique du vélo du quotidien et des mobilités actives en France. Ce plan attendu depuis de nombreuses années par les usagers et leurs associations a été construit autour de trois axes majeurs visant à lever les principaux freins à la pratique du vélo du quotidien :

- Premier axe, la création du fonds mobilités actives qui vise à développer la construction des infrastructures cyclables et qui est doté de 350 M€ d'euros sur 7 ans. Ce fonds a été augmenté de 100 millions d'euros au début de la crise Covid au printemps 2020 et fonctionne via un appel à projet qui rencontre année après année un succès renforcé ;

- Deuxième axe, la création du dispositif de marquage obligatoire de vélos neufs à partir du 1^{er} janvier 2021, dispositif visant à lutter contre le vol des vélos, phénomène important en France. Chaque année près de 300 000 vélos sont volés ;
- Troisième axe, la mise en place d'un plan visant à développer l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge dans notre pays et appelé « Savoir-rouler à vélo ».

Il est à noter qu'un quatrième point particulièrement important était compris dans ce plan avec, à partir de l'engagement et des travaux du député Matthieu Orphelin, la transformation de l'indemnité kilométrique vélo en forfait mobilité durable. Ce forfait à la mise en œuvre facultative, initialement de 400 euros, est passé à un plafond de 600 euros cumulable avec le remboursement d'un titre de transport en commun. Le montant est de manière surprenante fixé à 200 euros pour les fonctionnaires.

Ce plan vélo du 14 septembre 2018 a présenté une réelle avancée dans le développement de la politique vélo de l'État en France. Il s'agit d'abord d'un signal important envoyé sur l'importance de ce mode de déplacement. Ce signal a créé un effet d'entraînement des autres acteurs institutionnels et territoriaux dans notre pays. Ce plan a ensuite structuré l'architecture de notre politique de développement du vélo depuis 2018 et nous avons pu nous appuyer dessus pour faire avancer les dispositifs relatifs au vélo dans différentes lois importantes, comme la loi vélo. Ce plan a bien entendu servi de cadre permettant le développement important du vélo au début de la crise Covid avec le déploiement de coronapistes et du coup de pouce vélo.

Depuis son lancement en 2018, le plan vélo a démontré tout son intérêt sur une politique de transport qui doit se déployer dans le temps. Aussi, il est important de regarder aujourd'hui non pas comment nous pourrions construire un nouveau plan vélo, mais comment nous pourrions actualiser ce plan et annoncer cette actualisation lors de sa date anniversaire le 14 septembre 2022.

En effet, depuis 2018, la mise en place du plan vélo a révélé certains besoins de mise à jour. D'abord concernant le fonds mobilité. Ce fonds doit être construit en partant du besoin des habitants. **Il doit maintenir l'objectif d'augmentation de la part modale du vélo à 9% des déplacements le plus rapidement possible et fixer l'objectif de dépenses annuelles pour le vélo à 30€ par an et par habitant. Ce qui devrait nous amener à un fonds mobilités actives porté à 400 millions d'euros par an.**

Par ailleurs, **les modalités d'attribution des aides aux collectivités doivent être revues afin de passer d'une logique annuelle à une logique pluriannuelle**, d'une logique de subvention à une logique de dotation, d'une logique communale à une logique intercommunale assumée. Il doit également nous permettre de renforcer en priorité le développement des infrastructures en zone dense en passant le seuil d'accompagnement des collectivités de 20% à 50%. Enfin, ce fonds doit nous permettre de financer les pistes cyclables mais aussi les lieux de stationnement.

D'autre part, le plan vélo doit intégrer les sujets qui n'avaient pas été identifiés en 2018. Je pense notamment aux sujets de la réparation et de la maintenance, de la construction de la filière économique, du vélo-tourisme et du développement de la cyclologie. Nous devons sortir de la logique des plans sous-sectoriels à une logique de réelle planification de notre politique cyclable sous toutes ses dimensions et intégrer dans le plan vélo l'ensemble des sujets qui participent au développement de la pratique du vélo et de son écosystème.

61. ACTUALISER LE PLAN VELO DES L'ANNEE 2022

62. INTEGRER DANS LE PLAN VELO LES SUJETS NON ABORDES EN 2018 : REPARATION, LOGISTIQUE, INDUSTRIE

63. REVOIR A LA HAUSSE LE MONTANT DU PLAN VELO A 400 MILLIONS D'EUROS PAR AN POUR LES INFRASTRUCTURES

ANNEXES

Lettre de mission du Premier ministre

Le Premier Ministre

1 1 5 3 / 2 1 SG

Paris, le 05 OCT. 2021

Monsieur le Député, *cha Guillaume,*

Le plan vélo et mobilités actives annoncé par le Gouvernement le 14 septembre 2018 avait pour objectif de tripler la part du vélo en France pour atteindre 9 % des trajets quotidiens des Français en 2024. Depuis son lancement, de nombreuses avancées ont été réalisées afin que le vélo devienne un mode de transport à part entière. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a sanctuarisé la dotation du fonds mobilités actives à hauteur de 350 M€ sur 7 ans et, depuis 2017, ce sont ainsi plus de 12 000 km d'aménagements cyclables en site propre qui ont été ouverts, soit une augmentation de plus de 30 %. La crise sanitaire que nous avons traversée a accru cette dynamique avec le déploiement de pistes cyclables temporaires et de nombreux Français se sont durablement engagés dans cette pratique, grâce notamment au dispositif « coup de pouce vélo » qui a permis la réparation d'environ 2 millions de vélos pendant cette période.

Au-delà d'une réponse aux enjeux de transition écologique, de santé publique, de pouvoir d'achat, le développement du vélo et de sa filière économique constitue un enjeu prometteur pour notre économie, qui justifie de consolider l'essor de son usage.

L'étude « Impact économique du vélo et potentiel de développement des usages du vélo en France » (direction générale des entreprises, direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) de 2020 estime à 78 000 le nombre d'emplois directs que représente la filière du vélo (tous secteurs confondus, de la fabrication au tourisme en passant par la réparation). Cette même étude identifie un potentiel de 150 000 à 270 000 emplois à l'horizon 2030.

Le marché du cycle a été marqué depuis plusieurs années, et singulièrement en 2020, par une croissance en valeur importante du marché du vélo. Le vélo à assistance électrique tire le marché vers le haut avec des ventes multipliées par cinq en 5 ans, hausse qui profite en premier lieu aux détaillants spécialisés.

Pour autant, selon Business France, l'essor du marché du vélo en France ne bénéficie pas encore pleinement à son industrie. Les perspectives du marché du vélo, que ce soit en valeur ou en volume, sont très positives sur les années à venir puisque les estimations à l'échelle européenne tablent sur un marché annuel de 30 millions de vélos d'ici 2030. En termes de volumes, en 2020 la production française de vélos a atteint 660 000 unités, contre presque 3 millions de vélos fabriqués au Portugal (alors que ce pays produisait en 2010 le même volume de vélos que la France aujourd'hui).

...

Monsieur Guillaume GOUFFIER-CHA
Député
Assemblée nationale
126, rue de l'Université
75007 PARIS

L'écosystème du vélo étant relativement dynamique dans notre pays, il apparaît que l'économie française gagnerait à ce que la production de cycles sur le territoire français soit renforcée. En effet, il existe de nombreuses associations d'usagers, d'élus, de professionnels, des salons professionnels, des organismes de formation aux métiers du cycle, des clusters d'innovation...

Pour autant, le secteur économique du vélo est souvent perçu comme un secteur anecdotique, parcellisé et à faible valeur ajoutée.

Au regard de ces constats, je souhaite donc vous confier une mission visant à identifier les perspectives et les freins au développement du vélo d'un point de vue industriel, économique et d'emplois dans notre pays. À cette fin, votre mission s'attachera en particulier à établir un état des lieux des forces et faiblesses de l'industrie du vélo en France, en y incluant la fabrication des vélos et des pièces détachées, mais aussi le secteur de la vente et de la réparation, très pourvoyeur d'emplois et des services (locations, start-up du numérique, cyclo-logistique, etc.).

Les axes suivants pourront en particulier être approfondis : l'identification des leviers de nature à permettre l'augmentation de l'industrialisation en France et la création de valeur ajoutée sur le territoire, avec des stratégies d'innovation à faire émerger et des perspectives d'exportation sur un marché européen et mondial en forte croissance ; l'identification des perspectives et besoins en matière d'emploi et de formation sur l'ensemble de cette filière économique mais aussi des territoires les plus propices dans lesquels cette relocalisation pourra être effectuée ; la valorisation des synergies avec les autres secteurs économiques du vélo, notamment le tourisme ou le sport de haut niveau ; la valorisation du caractère positif de la filière en termes de recyclabilité, de transition écologique, d'insertion par l'emploi.

Vous veillerez à mener votre travail de réflexion en concertation étroite avec l'ensemble des acteurs concernés.

Pour la conduite de cette mission, vous bénéficierez de l'appui des services du ministère de la transition écologique, notamment de l'appui technique du Conseil général de l'environnement et du développement durable et de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

Vous veillerez à élaborer vos recommandations dans le respect des règles d'indépendance, d'impartialité et d'objectivité qui s'imposent au titre de la loi n° 2013-907 du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique, et à m'informer des éventuelles mesures prises à cet effet.

Un décret vous nommera, en application de l'article L.O. 144 du code électoral, parlementaire en mission auprès de Mme Barbara POMPILI, ministre de la transition écologique, M. Bruno LE MAIRE, ministre de l'économie, des finances et de la relance, de M. Jean-Baptiste DJEBBARI, ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, et de Mme Agnès PANNIER-RUNACHER, ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargée de l'industrie.

Vous veillerez à leur présenter des points d'étape réguliers et à rendre votre rapport dans un délai de trois mois.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, à l'assurance de mes salutations les meilleures.

Bien cordialement



Jean CASTEX

Visites de sites industriels et d'entreprises de la filière vélo

Dans le cadre du tour de France organisé par le club des Villes et Territoires cyclables

date	site	Production / activités
31 mai 2021	Cycleurope , Romilly sur Seine, Grand Est	Usine d'assemblage de vélo
9 juillet 2021	Moustache , Épinal, Grand Est	Usine d'assemblage de vélos VTT VTTAE
30 août 2021	Arcade cycles , la Roche-sur-Yon, Pays de la Loire	Usine d'assemblage de vélos
31 août 2021	Manufacture française du cycle - MFC , Machecoul, Pays de la Loire	Usine d'assemblage de vélos

Dans le cadre de la mission confiée par le Premier ministre

1 ^{er} octobre 2021	Cyclelab , cluster Vélo vallée, Isle Jourdain, Occitanie	Logistique pour réseau de vélocistes et école de formation
16 novembre 2021	Fleximodal , Rennes, Bretagne	Production de remorques pour vélo
17 novembre 2021	Doctibike , Villeurbanne, AURA	Réparation de batteries électriques de vélo
	Velogik-estime , Villeurbanne, AURA	Atelier de rénovation de vélo par l'insertion
	Yokler , Villeurbanne, AURA	Production de vélos cargos
	Mach1 , Marclopt, AURA	Production de jantes et de rayons pour roues de vélo
	Altinova , Saint-Etienne, AURA	Production d'abris vélo
18 novembre 2021	Mavic , Annecy, AURA	Production de roues
	Bikle , Annecy, AURA	Production de VAE
	Quaddrix , Annecy, AURA	Production de vélos tout terrain adaptés aux personnes en situation de handicap
19 novembre 2021	Douzecycles , Dijon, Bourgogne-Franche-Comté	Production de vélos cargos
	Lapierre , Dijon, Bourgogne-Franche-Comté	Usine d'assemblage de vélos
	Seb/Angell bike , Is-sur-Tille, Bourgogne-Franche-Comté	Usine de production de VAE
23 novembre 2021	RTE , Porto, Portugal	Usine d'assemblage de vélos
	Triangles , vallée de l'Agueda, Portugal	Usine de production de cadres de vélo en aluminium
24 novembre 2021	Abimota , vallée de l'Agueda, Portugal	Fédération portugaise des acteurs industriels du vélo
	Miranda , vallée de l'Agueda, Portugal	Usine de production de pièces de vélos
3 décembre 2021	Décathlon , Lille, Hauts-de-France	Bureau d'études et usine d'assemblage de vélos
	Norauto-Mobivia , Hauts-de-France	Vente et réparation auto et vélo
10 janvier 2022	Zéfal , Jargeau, Centre Val-de-Loire	Usine de composants et accessoires vélo

Liste des auditions et personnes rencontrées

INSTITUTIONS ET ASSOCIATIONS

ADEME, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie - 5 novembre 2021

- Elodie TRAUCHESSEC, Animatrice mobilité émergente
- Yann TREMEAC, Chef de service adjoint « Transports et mobilités »

Abimota – 24 novembre 2021

- Gil NADAIS, Secrétaire général

Association de Promotion et d'Identification des cycles (APIC) – 8 novembre 2021

- Patrick GUINARD, Président
- Christine LAYMARD, Directrice de projet « filières »

BPI, Banque Publique d'Investissement - 14 décembre 2021

- Pierre COUTURIER, Directeur du financement de Bpifrance
- Quentin CORNU-THENARD, Directeur du financement de l'immatériel
- Jérôme LEBACLE, Analyste stratégique - Responsable d'études économiques chez Bpifrance Le Lab
- Reynald MARCHAL, Manager du pôle expertise conseil, à la direction de l'accompagnement de la BPI

Business France - 27 octobre 2021

- Marie-Cécile TARDIEU, Directrice générale déléguée en charge de l'attractivité
- Pascal LECAMP, Directeur des relations parlementaires
- Olivier PRADET, Chargé de mission

CFDT – 20 janvier 2022

- Jean-Marie ROBERT, Secrétaire national « métallurgie en charge de la filière auto et vélo
- Franck DAOUT, Secrétaire fédéral, ancien délégué central de Renault
- Benoit OSTERTAG, Secrétaire fédéral de Renault sur automobile RSE et épargne salariale

Club des villes et territoires cyclables et marchables - 3 novembre 2021

- Françoise ROSSIGNOL, présidente, première vice-présidente de la Communauté d'Agglomération d'Arras
- Catherine PILON, Secrétaire générale
- Romain LEGROS, Chargé de mission

Cluster MAD, mobilité actives et durables – 10 novembre 2021

- Anne-Sophie CAISTIKER, Présidente
- Vincent MONATTE, Vice-Président
- Renaud COLIN, Vice-Président
- Anne-Gaëlle CLOT, Responsable du cluster

CNPA – 10 novembre 2021

- Grégoire BILLETTE, Secrétaire général de la filière deux roues
- Myriam GOUJJANE, Elue du bureau filière deux roues
- Dorothée DAYRAUT-JULLIAN, Directrice des affaires publiques et de la communication
- Frédéric GENEY, Responsable de la relation extérieure et institutionnelle

Collectif Vélo Ile-de-France – 26 octobre 2021

- Stein VAN OOSTEREN, Porte-parole

Comité structurel de filière nouveaux systèmes énergétiques – 10 décembre 2021

- Aurélie PICART, Directrice de la filière
- Christophe TRAN-DINH, Directeur de projet

Commission européenne – 13 janvier 2022

- Dr. Ulla ENGELMANN, DG for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs, DG GROW
- Joan CANTON, cabinet de Thierry BRETON

CMA France – 6 décembre 2021

- Thierry BACHTANIK, directeur « appui à l'organisation et aux projets du réseau » des chambres de métiers et de l'artisan, dont toute l'offre de services vers la mobilité durable
- Samuel DEGUARA, Directeur des affaires publiques et institutionnelles
- Benjamin MATTELY, Chargé de mission Développement durable

Direction générale des douanes et des droits indirects – 22 novembre 2021

- Guillaume VANDERHEYDEN, Directeur Commerce international
- Yann AMBACH, Chef du bureau COMINT (politique tarifaire et douanière)
- Anne-Sophie BERNERT, Chef du bureau JCF2, politique des contrôles (service antifraude)
- Karine BORIS-TREILLE, Adjointe au Chef du bureau COMINT (politique tarifaire et douanière)

Direction générale des entreprises – 9 novembre 2021

- Marie DE BOISSIEU, Directrice de projets Biens de consommation
- Muriel GRISOT, Chargée de mission Direction générale des entreprises - Sous-Direction du Tourisme
- Kevin HA, Chef de projet « Transports »
- Uriel KAUFMAN, Chef de projet « Grande consommation »
- Laurence MEGARD, Sous-directrice des industries de santé, des biens de consommation
- Perrine THEILLARD, Directrice de projets « Transports et industrie du futur »

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer – 15 et 21 novembre 2021

- Thierry DU CREST, Coordinateur interministériel du développement de l'usage du vélo
- Marc PAPINUTTI, Directeur général
- Olivier Milan, Rapporteur adjoint du COI

École nationale des techniciens de l'Équipement (ENTE) – 17 décembre 2021

- Olivier KLEIN, enseignant-chercheur

Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) – 26 octobre 2021

- Olivier SCHNEIDER, Président
- Thibault QUERE, Responsable plaidoyer

GART – 17 décembre 2021

- Romain CIPOLLA, Chargé de mission

Haut-Commissariat au Plan – 14 janvier 2021

- François BAYROU, Haut-commissaire au plan
- Éric THIERS, Secrétaire général

Heureux cyclage – 29 novembre 2021

- Céline ZOPELLO, Coordinatrice
- Pierre-Éric LETELLIER, Administrateur

Les Artisans du cycle – 4 novembre 2021

- Vincent REBOURS, Maison Tamboite
- Aymeric LE BRUN, Gérant de Cyfac

Les Boîtes à vélo – 18 octobre 2021

- Mathieu CLOAREC, Responsable du développement
- Gaëtan PIEGAY, Responsable projet
- Philippe GENTY, Artisan ébéniste, vice-président

Ministère de l'Industrie – 10 novembre 2021

- Agnès PANNIER-RUNACHER, Ministre
- Célia AGOSTINI, Conseillère parlementaire
- Quentin GUERINEAU, Conseiller technique

Ministère chargé des Sports – 10 novembre 2021

- Célia GUILLOTIN, Conseillère parlementaire
- Gaëlle OGER, Conseillère technique

Ministère de la Transition écologique – 19 octobre

- Julien TOGNOLA, Directeur adjoint du Cabinet, chargé du suivi de l'exécution des réformes

Ministère des Transports – 6 décembre 2021

- Simon, MARTIN, Conseiller « Automobile, Nouvelles mobilités, Planification énergétique dans les transports et Suivi de l'exécution des réformes » au cabinet de Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux transports auprès de la ministre de la transition écologique
- Margot PROVOT, Conseillère parlementaire

Mouvement des entreprises de France (MEDEF) – 7 décembre 2021

- Geoffroy ROUX DE BEZIEUX, Président
- Guillaume LEFRANC, conseiller du président

Savoir rouler à vélo - 15 décembre 2021

- Séverine DESBOUYIS, chargée de mission pour les ministres

Union sport et cycle – 5 novembre 2021

- Virgile CAILLET, Délégué général
- Julien AUBIGNAT, Secrétaire général
- Jérôme VALENTIN, Vice-Président

Vélo et Territoires – 15 novembre 2021

- Camille THOME, Déléguée générale
- Stéphanie MANGIN, Responsable du pôle observation

ACTEURS ECONOMIQUES

ACTIA - 25 novembre 2021

- Jean-Louis PECH, PDG

Amazon - 10 décembre 2021

- Charles DAVOUS, Directeur *sustainability*
- Éloïse FOUCAULT, Relations institutionnelles

Arcade – 28 janvier 2022

- François LUCAS, Directeur général
- Frédéric LUCAS, Directeur adjoint

Copenhagénize – 6 janvier 2022

- Clotilde IMBERT, gestionnaire du bureau francophone
- Arthur DUHAMEL, Designer urbain

Décathlon – 15 novembre 2021

- Jean-Baptiste RIVIERE, Directeur industriel du vélo
- François ESPEL, Leader du business unit assemblage vélo
- Vincent POQUET, Directeur de l'usine d'assemblage de Lille
- Bertrand TISON, Responsable des affaires européennes

EBMA – 7 décembre 2021

- Moreno FIORAVENTI, Secrétaire général
- Rémi VIRION, *Trade policy officer*

Entreprise OLVO – 21 octobre 2021

- Vincent DEGOVE, Responsable « Expérience, client et qualité »
- Paul ROUDAUT, Gérant

Fleximodal – 16 novembre 2021

- Charles LEVILLAIN, PDG Fondateur

France Vélotourisme – 15 novembre 2021

- Lionel HABASQUE, Président et Directeur général

Groupe Cyclelab – 1er décembre 2021

- Denis BRISCARDIEU, Dirigeant

Intersport – 9 décembre 2021

- Gilles BOUQUET, DAF du groupe Intersport (Intersport France et MFC), et porteur du sujet RSE
- Romain GARDELLE, Responsable du développement des marchés cycle, glisse urbaine, jeux & loisirs

Keolis – 20 janvier 2022

- Frédéric BAVEREZ, Directeur exécutif France
- Yann RUDERMANN, Directeur général de Cykleo
- Nicolas PELISSIER, Directeur délégué aux relations institutionnelles

La Poste – 30 novembre 2021

- Victor ANDRAUD, Directeur des affaires publiques de Stuart
- Jean-Louis CARRASCO, Directeur de la logistique urbaine chez Colissimo
- Maud MARCHAND, Responsables études et synthèses en logistique urbaine
- Rebecca PERES, Relations institutionnelles et parlementaires

Manufacture du cycle – 22 novembre 2021

- David JAMIN, Directeur général et membre du conseil d'administration de l'USC

Mobivia – 3 décembre 2021

- David SCHWARZ, PDG
- Bénédicte BARBRY, Directrice des relations extérieures, affaires publiques, développement durable
- Léa DEGARDIN, Responsable des affaires publiques et des projets innovants
- Jérôme CARRODANO, Leader *soft mobility* de Norauto

O2Feel – 9 décembre 2021

- Grégoire BRUNET, Président (cofondateur avec Bataille)
- Guillaume BARON, Directeur du laboratoire
- Xavier MOLEUX, Directeur marketing

Octave - 4 novembre 2021

- Rémy LAFFONT, Fondateur

PTEF – 25 octobre 2021

- Laurent PERRON, Chef de projet industrie automobile

Pyrénées Cycling Group – 9 novembre 2021

- Marc DUCHESNE, Co-fondateur

Shimano France – 7 décembre 2021

- André GHSTEM, Directeur France

Smove Zoov – 6 décembre 2021

- Nadia GOUPIL, responsable des relations « Villes et entreprises »
- Caroline VON RENTERGHEM,
- Arnaud LE RODALLEC,

Stellantis - 9 décembre 2021

- Paul-Antoine CHAFFANGEON, Responsable de la transition énergétique monde
- Laurent FAVRE, Responsable des affaires publiques

Systra – 6 décembre 2021

- Sylvie CASSAN, Directrice du développement commercial France
- Guillaume FICAT-ANDRIEU, Chef de projet, direction conseil et aménagement (basé à Toulouse)

The Shift project – 25 octobre 2021

- Yannick SALEMAN, Chef de projet Emploi et Finance
- Laurent PERRON, Ingénieur automobile

Valéo – 6 janvier 2022

- Jérôme MORTAL, Business unit
- Jean-Luc DI-PAOLA-GALLONI, Directeur

Vinci – 10 décembre 2021

- André BROTO, Directeur de la stratégie et de la prospective

Voltaire – 20 janvier 2022

- Gabriel ECALLET, Co-fondateur
- Grégoire LIEURADE, Co-fondateur

Yuba Bike – 17 décembre 2021

- Harald MARZOLF, directeur France

Glossaire des sigles et acronymes

Acronyme	Signification
ADMA	Académie des mobilités actives
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
APIC	Association de Promotion et d'Identification des cycles
ASO	Amaury Sport Organisation
BET	Bureau d'études techniques
BFR	Besoin de fonds de roulement
BMX	Bicross
BP	Brevet professionnel
BTP	Bâtiment travaux publics
CAP	Certificat d'aptitude professionnel
CEA	Commissariat à l'énergie atomique
CEE	Certificats d'économie d'énergie
CEE	Communauté économie européenne
CFA	Centre de formation des apprentis
CMA	Chambre des métiers et de l'artisanat
CNPA	<i>Conseil National des Professions de l'Automobile</i>
COI	Conseil d'orientation des infrastructures
CQP	Certificat de qualification professionnelle
CVTC	Club des villes et territoires cyclables
DGE	Direction générale des entreprises
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DSIL	Dotation de soutien à l'investissement local
ECF	Fédération cycliste européenne
EMD	Enquêtes ménages déplacements
ETI	Entreprise de taille intermédiaire
ETP	Effectif temps plein
FNUCI	Fichier National Unique des Cycles Identifiés
FUB	Fédération des usagers de la bicyclette

Acronyme	Signification
GES	Groupement des entreprises de sécurité
GPS	Global Positioning System
INCM	Institut national du cycle et du motocycle
LLD	Location longue durée
NAF	Nomenclature d'activités françaises
PCAET	Plans climat air énergie territorial
PLU	Plan local d'urbanisme
PME	Petite et moyenne entreprise
PMR	Personne à mobilité réduite
PTEF	Plan de transformation de l'économie française
RATP	Régie autonome des transports parisiens
REP	Responsabilité élargie du Producteur
RH	Ressources humaines
RNCP	Répertoire national de la certification professionnelle
SRAV	Savoir rouler à vélo
TPE	Travaux publics de l'Etat
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
UE	Union européenne
UIMM	Union des industries et des métiers de la métallurgie et des industriels du cycle
USC	Union Sport et Cycle
VAE	Vélo à assistance électrique
VLD	Vélos en location longue durée
VSL	Vélo en libre-service
VTC	Vélo tout chemin randonnée
VTT	Vélo tout terrain
VUL	Véhicules utilitaires légers
ZFE	Zones à faibles émissions

Les chiffres de production et d'importations/exportations en 2020

(Sources : Douanes françaises, Union Sport et Cycles)

Sur la base des valeurs déclarées par les industriels et rassemblées par l'Union Sport et Cycle, on peut reconstruire les tableaux suivants, qui donnent les ordres de grandeur des productions.

Les effets de stockage (important par exemple en 2020 pour les vélos d'enfants) et les décalages de déclaration d'une année sur l'autre expliquent les différences entre production totale (production sur le territoire plus importations) et marché total (marché national plus export).

Production française			Marché France		
Classique	400	60%	Classique	2 171	81%
VAE	261	40%	VAE	514	19%
Total	661		Total	2 685	
Importations			Exportations		
Classique	1 783	81%	Classique	199	75%
VAE	418	19%	VAE	67	25%
Total	2 202		Total	265	
Total			Total		
Classique	2 183	76%	Classique	2 370	80%
VAE	679	24%	VAE	581	20%
Total	2 862		Total	2 950	

En milliers d'unités La différence entre les deux totaux tient aux effets de stocks. Source USC

En termes de balance commerciale, le déficit est en 2020 de l'ordre d'un demi-milliard d'euros (vélos entiers). Il pourrait s'améliorer au fur et à mesure de la relocalisation en France de la fabrication vélos à haute valeur ajoutée.

Valeurs 2020, en millions d'euros

Importations		
Vélos mécaniques	VAE	Total
368,3	335,1	703,4
52%	48%	

Exportations		
Vélos mécaniques		
105,4	80,5	185,9
57%	43%	

Différence (~ balance commerciale)		
Vélos mécaniques		
-262,9	-254,6	-517,5
51%	49%	

Sommaire détaillé

Remerciements	2
Sommaire	4
En synthèse	5
En synthèse : 10 mesures pour une filière vélo	6
Propositions	7
INTRODUCTION : POUR UNE FILIERE ECONOMIQUE DU VELO EN FRANCE	10
1. LE VELO, UN USAGE EN PLEINE REVOLUTION	12
A. Du sport au transport	12
B. Le potentiel du vélo comme moyen de transport en France	12
C. Le retard cyclable de la France	12
D. Les enjeux de la vélorution	13
E. Pratique du vélo et industrie du vélo	14
2. REpondre A LA DEMANDE CROISSANTE DE VELOS : UN ENJEU INDUSTRIEL, UN ENJEU DE SOUVERAINETE	15
A. Une industrie face à son histoire	15
Une histoire industrielle forte	15
Une évolution de la pratique du vélo qui relance notre histoire industrielle	15
Un savoir-faire toujours présent dans nos territoires	17
B. Une industrie face à son image	20
Reconnaître le vélo comme un produit technologique en évolution permanente	20
Le vélo, un produit aussi artisanal	21
Faire du vélo un produit écologiquement et socialement responsable à produire en France	22
C. Une industrie face aux enjeux de la réindustrialisation	23
La France produit l'équivalent du quart des vélos vendus sur le territoire français.	23
Quels sont les freins à notre développement industriel ?	27
Sept axes de travail pour développer la filière industrielle	28
ZOOM SUR LES EMPLOIS DANS LE VELO	32
Etat des lieux en France avant la crise sanitaire	32
Comparaisons européennes	33
Perspective d'emplois	33
Perspectives européennes	34
3. LE VELO C'EST AUSSI UNE ECONOMIE DU SERVICE, DE LA LOGISTIQUE ET DU TOURISME	35
A. Le vélo comme un service	35
Vélocistes, vente, réparation, entretien	35
Rendre la réparation rentable	36
Les nouveaux services numériques et les enjeux des data	40
Des données et des cartes	40
B. Le vélo outil de travail : cyclologistique et cyclomobilité des professionnels	41
La cyclologistique en plein boom	41
La transition vers la cyclologistique en ville	41
Stratégie nationale pour la cyclologistique	42
Une ambition à décliner sur le terrain	42
Le potentiel de la cyclomobilité des professionnels	43
Clarification des dispositifs d'aides	43
Déductibilité de la TVA	44
C. L'économie du tourisme à vélo	45
État des lieux	45
Le vélo, loisir de vacances des Français	45
Le tourisme à vélo en fort développement	45
Opportunités et freins	46
4. LEVER LES TROIS FREINS A LA PRATIQUE DU VELO	48

A.	Développer les infrastructures	48
	Connaître le réseau cyclable actuel	48
	Des aménagements cyclables en forte croissance	49
	La part modale du vélo aujourd’hui et demain	49
	Les financements en faveur des mobilités actives sur la période 2018-2022	50
	Le Fonds mobilités actives	51
	DSIL - Dotation de soutien à l’investissement local	52
	Autres financements	52
	Besoins en infrastructures	52
	Scenarii pour le développement des infrastructures vélo	53
	Le Conseil d’orientation des infrastructures (COI) propose quatre scenarii pour le développement des infrastructures cyclables.	53
B.	Accélérer le déploiement des outils contre le vol	54
	Le stationnement sécurisé	54
	Porter l’identification des cycles	55
	Les possibles du numérique	56
C.	Mettre les jeunes au vélo	56
5.	METTRE EN PLACE UN CADRE VOLONTARISTE	57
A.	Construire une filière identifiée et solide	57
B.	Former à tous les métiers du vélo	62
	Un constat partagé : un besoin de formations	62
	État des lieux des formations au vélo en France	62
	Les formations techniques	62
	Les formations aux politiques publiques du vélo	63
	Pour l’enseignement du vélo dans l’enseignement supérieur	64
C.	Assumer des mesures incitatives fortes pour la pratique du vélo	64
	Clarifier les aides à l’acquisition de vélo	65
	Rendre obligatoire le forfait mobilité durable	65
	Simplifier les aides aux collectivités locales	65
	Clarifier et actualiser les normes actuelles	66
D.	Booster le Plan vélo	66
ANNEXES		68
	Lettre de mission du Premier ministre	68
	Visites de sites industriels et d’entreprises de la filière vélo	70
	Dans le cadre du tour de France organisé par le club des Villes et Territoires cyclables	70
	Dans le cadre de la mission confiée par le Premier ministre	70
	Liste des auditions et personnes rencontrées	71
	INSTITUTIONS ET ASSOCIATIONS	71
	ACTEURS ECONOMIQUES	73
	Glossaire des sigles et acronymes	76
	Les chiffres de production et d’importations/exportations en 2020	77
	Sommaire détaillé	78



"Le présent n'est pas un passé en puissance, il est le moment du choix et de l'action."

SIMONE DE BEAUVOIR