

Impact socioéconomique des usages du vélo en France

Avril
2026

Synthèse de l'étude

1. Introduction

1.1. Renouveler l'analyse socio-économique du vélo : une nécessité au regard de la multiplication des cyclistes et des politiques cyclables depuis 2020

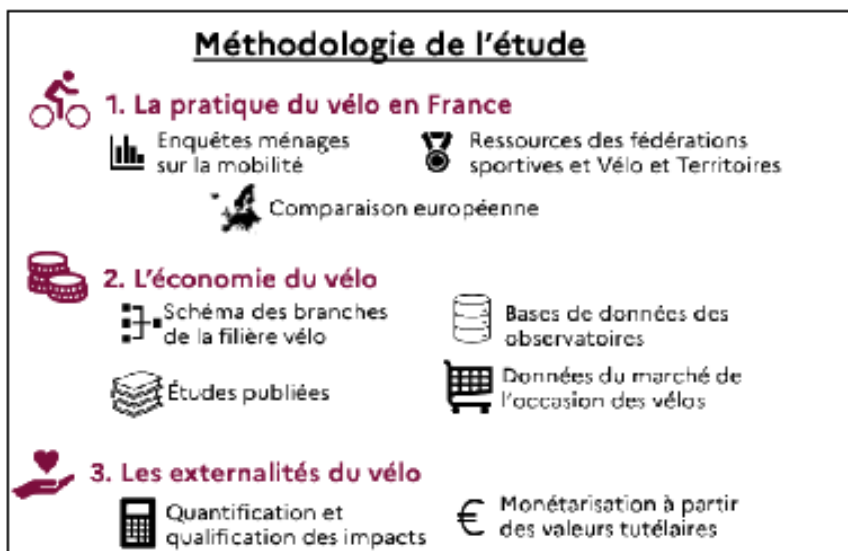
Depuis la réalisation de l'étude d'impact économique sur le vélo en 2020 (DGE, 2020) le contexte a **considérablement évolué**. La **crise sanitaire liée au covid-19** a marqué un tournant majeur pour la pratique du vélo. L'essor spectaculaire du vélo s'explique aussi par un **contexte de politiques incitatives**. L'État et les collectivités ont porté des actions et une dynamique inédite de soutien et d'investissement, tout en intégrant le tourisme, la santé publique et la filière économique au cœur du débat. L'essor du vélo a **dynamisé de nombreux secteurs économiques**, avec une diversification des activités et un rôle moteur **des vélos à assistance électrique (VAE)** dans la transformation du marché et le développement de la filière. Au-delà des retombées économiques, le vélo procure de nombreux bénéfices pour la santé, la sécurité, l'environnement et la qualité de vie, générant d'importants impacts économiques positifs. **Dans un contexte de contraintes budgétaires, évaluer précisément les impacts économiques et sociaux du vélo est essentiel pour orienter efficacement les investissements publics.** Cette étude vise à actualiser l'évaluation de 2018-2020 et à quantifier les impacts directs et indirects de la pratique cyclable et à comparer la France à d'autres pays européens.

1.2. Méthodologie : une étude en trois volets qui croise plusieurs bases de données

Le premier volet analyse **la pratique du vélo en France** à partir d'enquêtes ménages sur la mobilité ou menées sur les différents itinéraires cyclables, des bases de données. Des focus territoriaux approfondissent l'analyse selon les échelles urbaines, régionales, nationales et européennes, tandis qu'un examen spécifique porte sur les pratiques de loisir, sportives et touristiques, souvent sous-représentées.

Le deuxième volet fait état de **l'économie du vélo**, en mobilisant le schéma des branches de la filière (distribution, réparation, tourisme, etc.). L'analyse s'appuie sur une diversité de sources, des bases de données et des observatoires, en intégrant des segments émergents tels que le marché du vélo d'occasion.

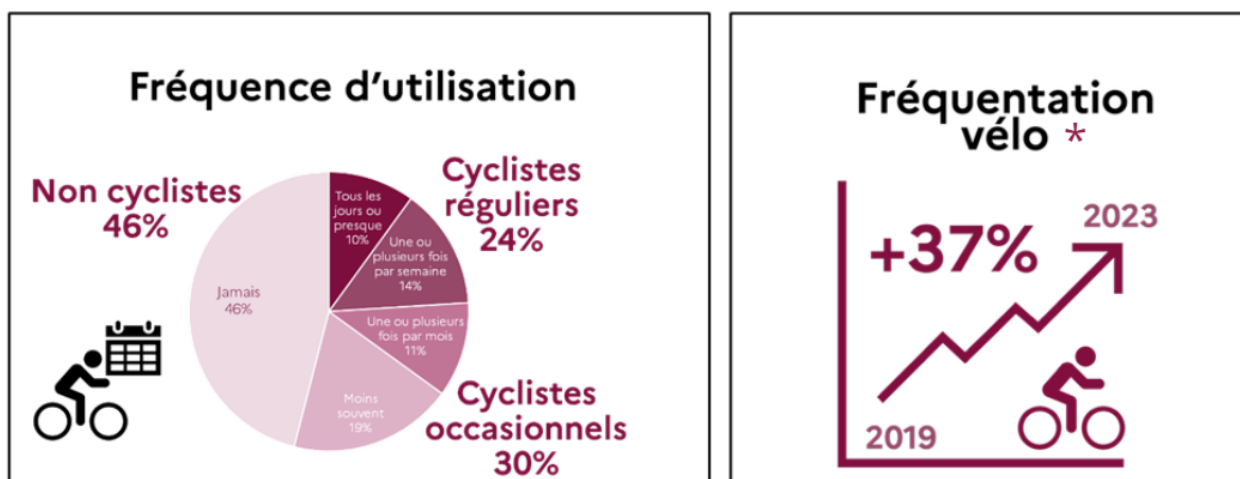
Le troisième volet évalue **les externalités liées à l'usage du vélo**. Les effets positifs (santé, environnement, attractivité territoriale) et négatifs sont qualifiés, comparés à ceux de la voiture individuelle, puis monétisés à l'aide de valeurs tutélaires.



2. La pratique du vélo en France

2.1. Une pratique du vélo en forte progression

En 2024, un Français sur trois utilise le vélo au moins une fois par mois¹, reflet de la diffusion importante de la pratique du vélo depuis les années 2010. Non seulement la proportion de cyclistes a augmenté, mais la fréquence d'usage dans la mobilité quotidienne a également fortement progressé : alors qu'en 2012, 12 % des Français pratiquaient le vélo au moins une fois par semaine, ce chiffre atteint 24 % en 2024². La pratique du vélo évolue donc progressivement d'un usage occasionnel vers un usage plus quotidien.



Sources : DGITM 2025 ; Vélo et Territoires 2024a

*Fréquentation vélo : résultat des comptages des éco compteurs disposés aux abords des aménagements cyclables (tout types d'aménagement confondus)

De plus en plus de cyclistes empruntent des itinéraires cyclables, que ce soit pour des loisirs ou des déplacements quotidiens, témoignant d'une diversification des usages. **Les comptages nationaux de vélos** montrent une croissance

¹ DGITM, 2025. Enquête nationale - usage du vélo - Résultats 2024.

² DGITM, 2025.

notable de la fréquentation, avec une **hausse globale de 37 % entre 2019 et 2023**³, marquée par une forte progression après la crise sanitaire, suivie d'un ralentissement entre 2022 et 2023.

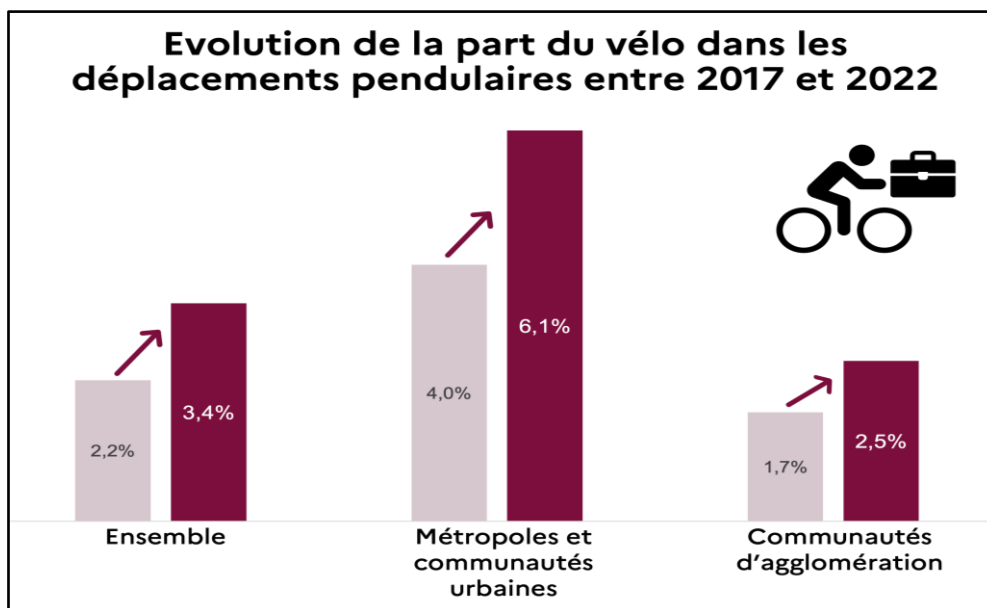
Il existe des disparités territoriales de l'usage du vélo : **la part des personnes qui font du vélo au moins une fois par mois parmi les Français en France métropolitaine est plus élevée dans les métropoles et grandes villes (40 %) que dans les zones rurales (30 %)** (DGITM, 2025). Il est intéressant de souligner que la fréquentation moyenne enregistrée dans **les bourgs ruraux est quasiment équivalente à celle observée dans les zones urbaines** (hors grands centres). Cette observation met en lumière le rôle dynamique que peuvent jouer les bourgs ruraux dans la pratique du vélo. La part modale du vélo, qui avait baissé dans la première décennie des années 2000, **est en forte hausse depuis 2010**, ayant doublé en dix ans, dépassant ainsi les niveaux observés à la fin du XXe siècle. Cependant, cette part modale reste globalement similaire depuis les années 1990.

2.2. Un usage du quotidien en légère hausse, avec une place importante du vélo de loisir

En 2019, un tiers des ménages français possèdent au moins un vélo. L'équipement en vélo à assistance électrique (VAE) reste faible à l'échelle des ménages, mais l'usage du VAE est très répandu parmi les cyclistes réguliers. L'intermodalité à vélo présente un potentiel important pour la décarbonation des déplacements : en 2024, un cycliste sur six a combiné son usage du vélo avec d'autres modes de transport, surtout les transports collectifs, tandis que 20 % l'ont combiné avec la voiture. Cette pratique est plus fréquente chez les 18-34 ans.

Le vélo conserve un rôle important dans les activités de loisir, étant associé aux sports et promenades, et perçu comme une activité plaisante. La pratique du vélo de loisir est saisonnière, avec de fortes fluctuations sur les itinéraires cyclables, contrairement à la pratique contrainte, plus régulière tout au long de l'année. Selon les données de comptage, les passages liés au motif de loisir ont augmenté de 22 % entre 2019 et 2023.

La part du vélo dans les déplacements pendulaires a grandement augmenté entre 2017 et 2022 : elle est passée de 2,2 % à 3,4 % en cinq ans sur tous les territoires. À Paris, cette part a doublé (de 3,1 % à 6,1 %) ; elle a gagné deux points dans les autres métropoles et grandes agglomérations. Cependant, les communautés d'agglomération enregistrent également une progression nette du vélo dans ces déplacements du quotidien : de 1,7 % de part des déplacements, elles sont passées à près de 2,5 %. En revanche, l'augmentation reste plus modérée dans les communautés de communes (de 1,1 % à 1,4 %).



Source : INSEE, 2022

³ Vélo & Territoire - Bulletin de fréquentation

2.3. Une démocratisation et un essor du tourisme à vélo, notamment le long des grands itinéraires cyclables

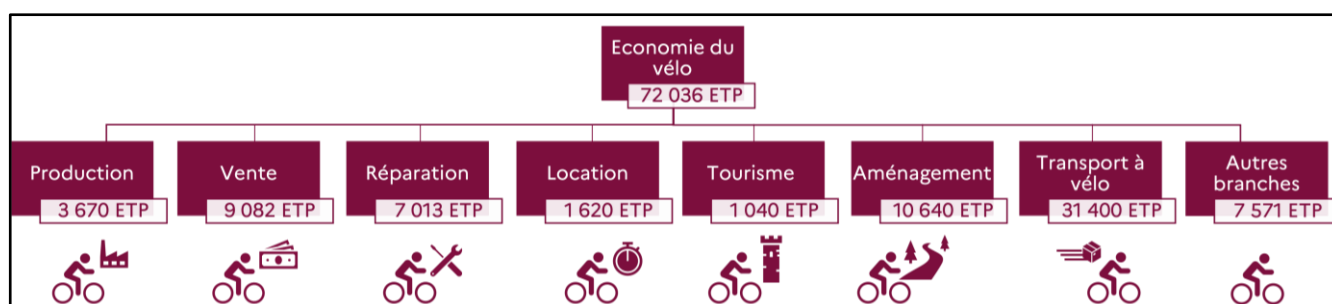
Sur les grands itinéraires cyclables (« La Véloodyssée », « La Via Rhôna », « La Loire à Vélo », « La Vélo Francette », « La Véloscénie », « Le canal des deux Mers à Vélo », « La Vélomaritime »)⁴, 40 % des trajets enregistrés sont effectués par des cyclotouristes⁵. Cette proportion varie toutefois fortement selon les itinéraires, de 9 % à 56 %. Parmi ces cyclotouristes empruntant les grands itinéraires, environ 14 % sont étrangers.⁶ Les cyclistes itinérants sont proportionnellement plus nombreux parmi les touristes étrangers (38 %) que parmi les touristes français (24 %). Les cyclistes touristes utilisent majoritairement leur vélo pour les loisirs, et moins souvent pour des achats ou déplacements contraints comparés aux cyclistes locaux.

En France, parmi les ménages équipés, 27 % des personnes utilisent régulièrement le vélo à des fins sportives (SDES, 2019). Entre 19 % et 26 % des cyclistes utilisent leur vélo à des fins sportives sur les grands itinéraires (« Véloodyssée », « Via Rhôna », « Loire à Vélo », « Vélo Francette », « Véloscénie », « Le canal des deux Mers à Vélo », « Vélomaritime »). La part des sportifs parmi les excursionnistes a diminué entre 2019 (DGE, 2020) et la présente étude. En effet, en moyenne 22 % des excursionnistes circulent sur les grands itinéraires pour des motifs sportifs, contre 31 % en moyenne en 2019.

3. L'économie du vélo

L'économie du vélo recouvre un large éventail d'activités, allant de la production, la vente, la réparation et la maintenance, aux services de location, à l'enseignement, au tourisme, à l'évènementiel, ainsi qu'à la cyclologie et aux aménagements cyclables.

Emplois à équivalents temps plein (ETP) dans la filière vélo



Source : France Vélo (à l'exception de l'estimation pour le transport à vélo réalisée par Explain)

A noter que l'enquête emploi utilisée répartit ces branches d'activités d'une façon partiellement différente : distribution, production, transport à vélo, sport-loisirs-tourisme, services, aménagement. Elle recense environ 64 000 ETP auxquels ont été ajoutés les ETP liés au transport à vélo (livraisons par plateforme, transport de personnes, distribution postale).

⁴ Cartographie recensant les différents itinéraires : https://reseau-velo-marche.org/app/uploads/2025/09/carte-SNV-2023_web_21032023.pdf

⁵ Vélo & Territoires, 2024. a. Chiffres-clés du tourisme à vélo 2023. Disponible à : <https://www.velo-territoires.org>.

⁶ Vélo & Territoires, 2024. a



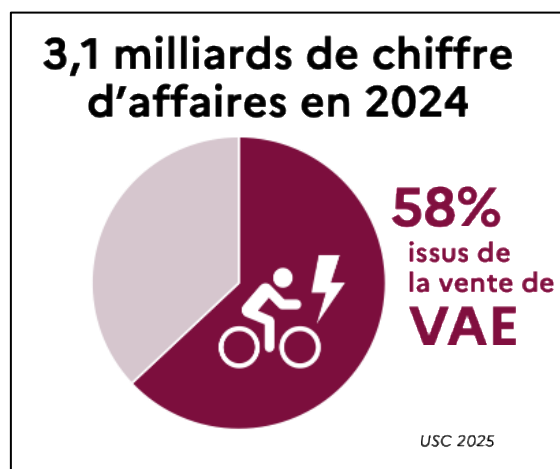
3.1. Une filière industrielle du vélo en recomposition : baisse des volumes produits, montée en gamme et essor des services

Après une **période de croissance rapide** suite à la crise sanitaire du **COVID-19**, le marché la filière industrielle de production de vélos connaît **un recul depuis 2022** : il enregistre **une baisse de 17 % du nombre de vélos produits** en 2024 par rapport à 2023, et une baisse de 30 % par rapport à 2019.

Ce recul s'explique notamment par le ralentissement de la demande, qui a entraîné une augmentation des stocks chez les distributeurs français et une diminution des commandes adressées aux producteurs ces dernières années. Ce phénomène, observé dans de nombreux pays, conduit aujourd'hui le secteur à chercher à se stabiliser. Il est intéressant de souligner que **cette diminution de la production intervient alors que le prix moyen des vélos neufs vendus augmente, et que le chiffre d'affaires lié à leur vente est supérieur** en 2024 par rapport à 2019. Le chiffre d'affaires de ce secteur est estimé à environ **425 millions d'euros**.⁷

Le marché de la vente de vélos neufs, de pièces et d'accessoires représente plus de **3,1 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2024, dominé par les VAE (58 % en valeur)**⁸. Parmi les vélos produits en France, environ la moitié sont commercialisés sur le marché national (Union Sport et Cycle, 2025). **La production française est particulièrement bien représentée sur le segment des VAE**, dont un exemplaire sur deux vendu en France est fabriqué sur le territoire. En parallèle, le marché de l'occasion s'est fortement structuré avec l'émergence de plateformes spécialisées et la vente des vélos d'occasion en magasin.

De plus, il est important de souligner les projets en cours suite à l'appel à projets (AAP) « **Industrie du vélo** » dont l'objectif est de **soutenir les projets d'innovation et d'investissements** pour produire en France les vélos de demain et leurs équipements. Ainsi, 38 bénéficiaires retenus avec 31 millions d'euros d'aides, permettant d'atteindre 520 000 cadres annuels et 315 000 moteurs d'ici 2030, illustrant le fort potentiel de développement de cette filière.



Le secteur de la réparation et de la maintenance des vélos connaît une croissance dynamique, portée par une **diversification des acteurs** — réparateurs indépendants, détaillants, enseignes spécialisées ou généralistes. En 2024, **19 % des cyclistes ayant une pratique mensuelle font appel à un professionnel**⁹. En 2022, **environ 5,1 millions de réparations ont été effectuées en France**, soit une **augmentation de 32 % par rapport à 2019**, avec une estimation de 5,9 millions d'interventions en 2024¹⁰. Cette année-là, le secteur représenterait environ 7 013 équivalents temps

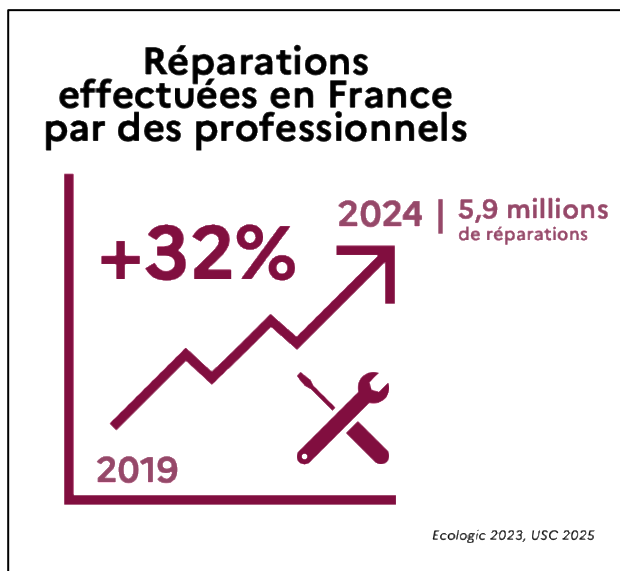
⁷ Production de vélos en Europe en millions d'euros (Eurostat, 2024a)
<https://pro.eurovelo.com/download/document/2024-CyclingTourOp-report.pdf>

⁸ Union Sport et Cycle, 2025 (Observatoire du Cycle, 2024).

⁹ DGITM, 2025.

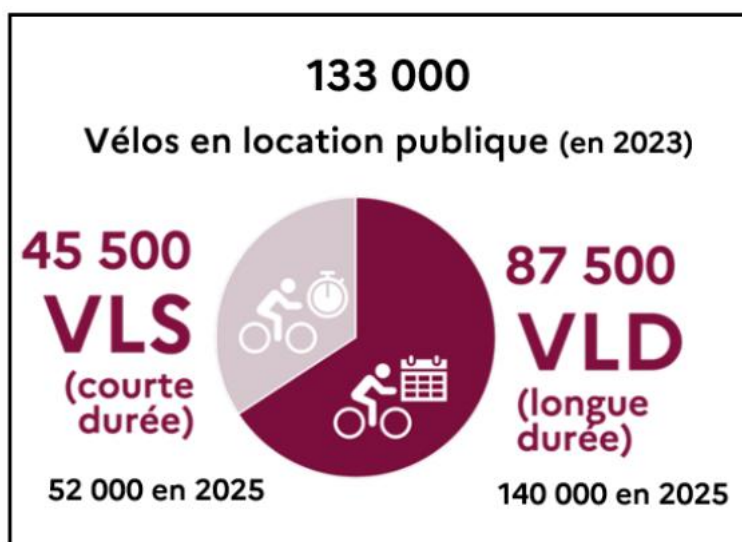
¹⁰ DGITM, 2025.

plein dont 1 320 ETP dans des magasins dédiés uniquement à la réparation et 5 693 ETP dans des magasins spécialisés dans la vente et la réparation de vélos (France Vélo, 2025) représentant un chiffre d'affaires compris de 113 millions d'euros par an. L'économie solidaire occupe une place importante dans ce secteur, notamment à travers les activités de réparation. Les **ateliers associatifs d'autoréparation sont en plein essor**, mobilisant 7 900 bénévoles et des salariés à la hauteur d'environ 800 équivalents temps plein.



3.2. Une croissance marquée de la location publique

En 2023, on recensait **74 collectivités françaises** proposant la location d'un total de **45 500 vélos en libre-service (VLS)**¹¹. Le chiffre d'affaires global estimé du secteur s'élève à 101 millions d'euros.



Source : AAVP,2023 ; ADEME 2016, 2021b, 2021c

¹¹ AAVP, 2023 (Rapport du vélo public, première édition)

Les dispositifs de location longue durée connaissent un fort développement avec plus de 217 services recensés en 2023 en France métropolitaine déployant 87 500 vélos.¹² **Le service public de location VLD** est prioritairement développé par les grandes collectivités, mais **il suscite également un intérêt marqué parmi les villes de taille moyenne**, davantage que les services de VLS. Le chiffre d'affaires est estimé à 66,50 millions d'euros. Avec un chiffre d'affaires proche des **167 millions d'euros et une évolution de plus de 7 % par rapport à 2020** (DGE, 2020), le secteur de la location publique s'érige également comme une partie importante de l'économie française du vélo.

Cette trajectoire s'est encore accélérée récemment : l'offre de vélos publics en France affiche désormais une croissance rapide avec 411 services recensés en 2025¹³. Cette dynamique est portée majoritairement par la location longue durée, qui représente 75 % de l'offre, et s'appuie sur une implication accrue des intercommunalités et des régions.



3.3. L'essor du tourisme à vélo, aux retombées économiques importantes pour les territoires

La France s'est fixée pour objectif de devenir la première destination de vélotourisme mondiale d'ici 2030 (actuellement 2ème derrière l'Allemagne). Le tourisme à vélo s'impose en France comme une forme de voyage appréciée pour sa liberté, son accessibilité et sa contribution à l'attractivité des territoires. Il englobe **un écosystème varié d'acteurs** (collectivités, agences, associations, entreprises privées) et **d'activités** allant de la location et la réparation de vélos aux services d'accueil, d'encadrement et d'information. **La marque « Accueil Vélo »**, co-portée par France Vélo Tourisme et la Région Centre-Val de Loire, joue un rôle structurant **avec 963 offices de tourisme et 760 loueurs labellisés**¹⁴ (en mai 2025), ces derniers générant un **chiffre d'affaires annuel estimé entre 47 et 118 millions d'euros** (France Vélo Tourisme, 2025 ; autres sources, voir chapitre 3.5.1.2, du rapport final). Par ailleurs, **l'intermodalité train-vélo suscite un intérêt croissant** : en effet, les ventes de places vélo dans les trains (TGV INOUI et Intercités) ont **presque triplé entre 2019 et 2023, atteignant près de 150 000 billets**. Sur le plan économique, **les dépenses touristiques à vélo sont significatives** : à travers des itinéraires emblématiques comme la « Vélodyssée », « la Loire à Vélo », « la ViaRhôna », « La Vélomaritime », « Le Canal des 2 mers à vélo », « La Vélo Francette », « La Véloscénie » ou « La Voie Bleue », les **retombées économiques** cumulées se chiffrent en centaines de millions d'euros, **les cyclistes touristes dépensant en moyenne 64 euros par jour**.¹⁵

On estime à **plus de 144 millions d'euros les retombées sur les différents itinéraires étudiés dans les seules régions du Grand Est, de la Normandie et de la Bretagne**, dont 49,59 millions d'euros revenant au Grand Est, 42,20 millions d'euros à la Normandie et 51,80 millions d'euros à la Bretagne. Enfin, selon l'enquête France Vélo (2025), **1040 équivalents temps plein (ETP)**¹⁶ sont mobilisés dans les activités économiques liées au tourisme à vélo, témoignant de l'impact structurant de ce segment sur l'emploi local et l'économie touristique.

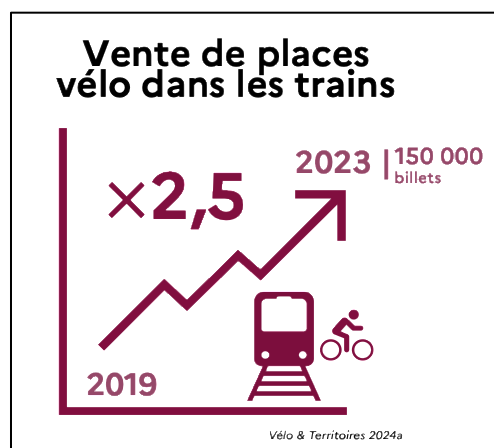
¹² AAVP, 2023

¹³ AAVP, 2025 (*Rapport du vélo public, deuxième édition*)

¹⁴ Plus de 9 000 acteurs labellisés en totalité-(France vélo tourisme)

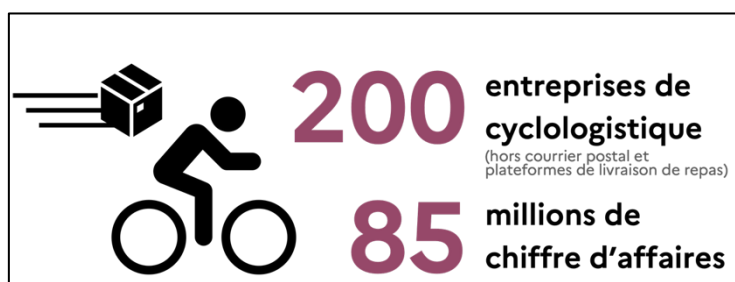
¹⁵ En moyenne, les cyclistes itinérants dépensent 67 euros par jour, tandis que les touristes de séjour ont une dépense moyenne de 61 euros par jour sur les huit itinéraires étudiés (La Vélomaritime, La Vélodyssée, Le Canal des 2 mers à vélo, La Vélo Francette, La Véloscénie, La Loire à Vélo, La Voie Bleue, La ViaRhôna). Tout type confondu, les cyclotouristes de ces itinéraires dépensent en moyenne 64 euros par jour.

¹⁶ France Vélo, 2025.



3.4. La cyclologistique : une alternative bas-carbone au « dernier kilomètre » en plein développement

La **cyclologistique** se développe rapidement comme alternative bas-carbone au « dernier kilomètre » urbain. Les activités des livreurs en lien avec les plateformes sont estimées à un total de **20 300 ETP en 2024**¹⁷. Les dépenses de La Poste pour les services de courrier et de colis livrés en vélo montent à **un milliard d'euros par an**. En 2025, près de **200 entreprises sont recensées dans la cyclologistique** (hors courrier postal et plateformes de livraison de repas), pour un chiffre d'affaires avoisinant **85 millions d'euros et environ 2 400 ETP**. Elle génère une forte intensité d'emploi et une structuration autour de flottes de vélos-cargos.



Estimation : Explain



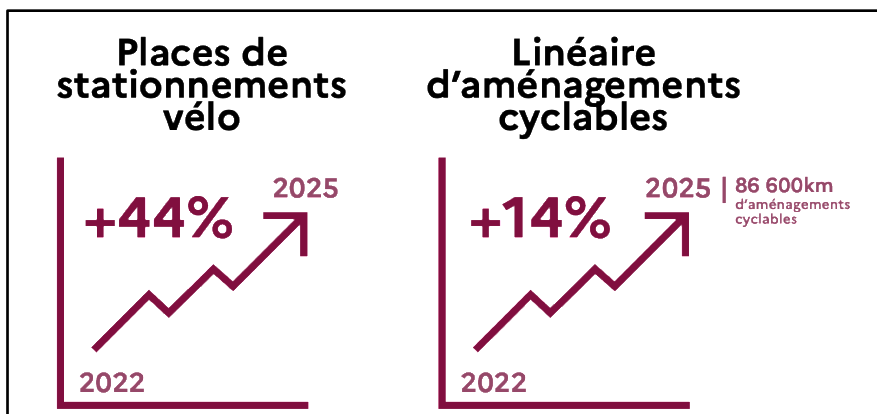
3.5. Une progression soutenue de l'équipement du territoire en aménagements cyclables et en stationnements vélo

Les **aménagements cyclables** connaissent **une forte progression en France**, avec un linéaire d'aménagements cyclables atteignant 86 600 km en 2025 (tous types d'aménagements confondus, y compris ceux qui ne sont pas séparés et sécurisés), soit **une hausse de 14 % par rapport à 2022**¹⁸. Le stationnement vélo progresse également, avec **une augmentation de 44 % des places** en 2025 par rapport à 2022¹⁹, notamment grâce à l'impulsion du décret LOM sur les gares (selon des analyses de données d'OpenStreetMap en 2025). Ces avancées témoignent d'une progression vers l'objectif national de stationnement sécurisé, même si des marges d'amélioration subsistent selon les territoires.

¹⁷ France Vélo, 2025.

¹⁸ OSM et Geovélo, traité par Explain

¹⁹ OSM et Geovélo, traité par Explain



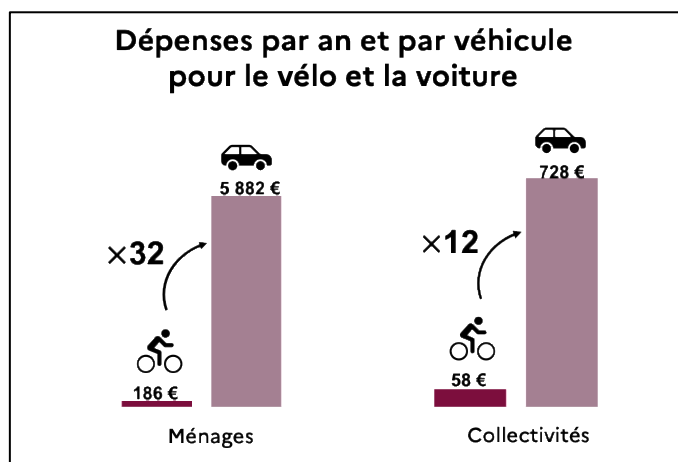
Estimation : Explain



3.6. Des dépenses vélo en hausse pour les ménages et les collectivités, mais très inférieures à celles de l'automobile

En 2024, les cyclistes ont dépensé environ **3,29 milliards d'euros** pour l'achat de vélos neufs, de pièces et d'accessoires, les interventions de réparation ainsi que pour les services de location²⁰. En appliquant le taux d'équipement en vélos par ménage issu de l'Enquête Mobilité des Personnes (EMP) 2019, on obtient **un parc estimé à 17,62 millions de vélos**. Ramené à ce parc, cela correspond à **une dépense moyenne de 187 euros par an et par vélo**. Ces montants peuvent être comparés à ceux liés à l'automobile. Selon une étude récente du Forum Vies Mobiles (2025), les automobilistes dépensent en **moyenne 5 882 euros par an et par véhicule**. Les usagers consacrent donc en moyenne 32 fois plus de dépenses à la voiture personnelle qu'au vélo.

S'agissant des **collectivités**, l'étude estime leurs dépenses en faveur du vélo à **1,03 milliard d'euros par an**, comprenant les aménagements cyclables, les aides à l'achat, le soutien aux ateliers de réparation, ainsi que les dispositifs nationaux tels que le bonus écologique et la prime à la conversion. Rapportée au nombre de vélos détenus par les ménages, la dépense publique correspond à environ **58 euros par vélo**. L'étude du Forum Vies Mobiles (2025) évalue par ailleurs les dépenses publiques pour la voiture (collectivités et État) à **728 euros par an et par véhicule**. Ainsi, la puissance publique investit environ douze fois plus dans la voiture que dans le vélo.



Estimation : 6t

²⁰ Union Sport et Cycle, 2025

4. Les externalités

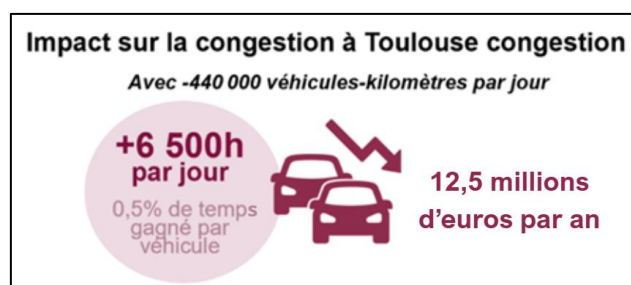
4.1. Les effets sur l'attractivité territoriale

L'attractivité territoriale se définit comme la capacité d'un territoire à retenir et attirer habitants, entreprises, visiteurs et investissements. Elle résulte de facteurs multiples : performance urbaine, image et symbolique, dynamisme économique, qualité de vie. Le développement cyclable y contribue de manière transversale.



Le développement de la pratique cyclable présente des effets positifs significatifs sur l'environnement et le fonctionnement urbain. En 2024, les émissions de gaz à effet de serre associées à la production et l'usage du vélo en France sont estimées à environ **9 800 tonnes CO₂** (CO₂e)²¹, contre **89 millions tonnes CO₂e**²² pour la voiture particulière, soit un impact plus de **9000 fois supérieur** pour la voiture. En considérant également l'impact sur la qualité de l'air de la voiture et en appliquant un prix carbone de 0,256 euro par kilogramme équivalent CO₂, le coût social total du vélo lié aux émissions atteint **2,5 millions d'euros par an**, contre **35 milliards d'euros pour l'automobile**.

Sur le plan urbain, la progression du vélo contribue à la réduction de la congestion routière. À Toulouse, par exemple, le report modal observé entre 2013 et 2023 a permis d'éviter environ **440 000 véhicules-kilomètres par jour**, représentant un gain collectif estimé à **12,5 millions d'euros par an** et plus de **6 500 heures de congestion supprimées quotidiennement**.



Estimation : Explain

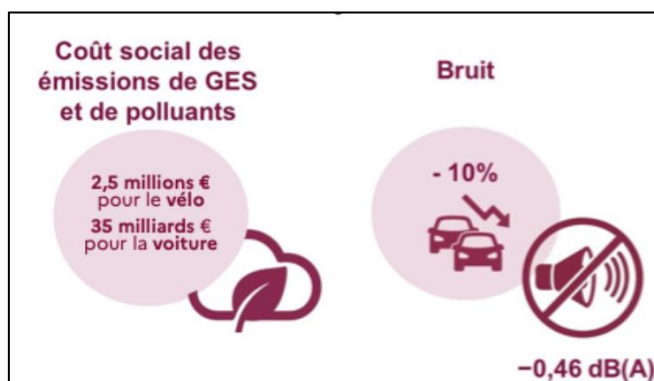
A noter qu'ici la méthodologie de calcul estime les gains liés à la baisse de la voiture particulière grâce au vélo, sans effet cumulé d'autres report depuis d'autres modes motorisés.

Le vélo participe également à la diminution du bruit routier : un report de 10 % du trafic automobile vers le vélo peut réduire le niveau sonore moyen d'environ 0,5 dB (A) d'une ville, et localement, des aménagements urbains

²¹ Émissions de GES en millions kg CO₂e et coûts sociaux associés à ces émissions en millions d'euros par an en 2024 en France, à partir de la base impact de l'ADEME : <https://impactco2.fr/outils/transport>

²² SDES, 2023

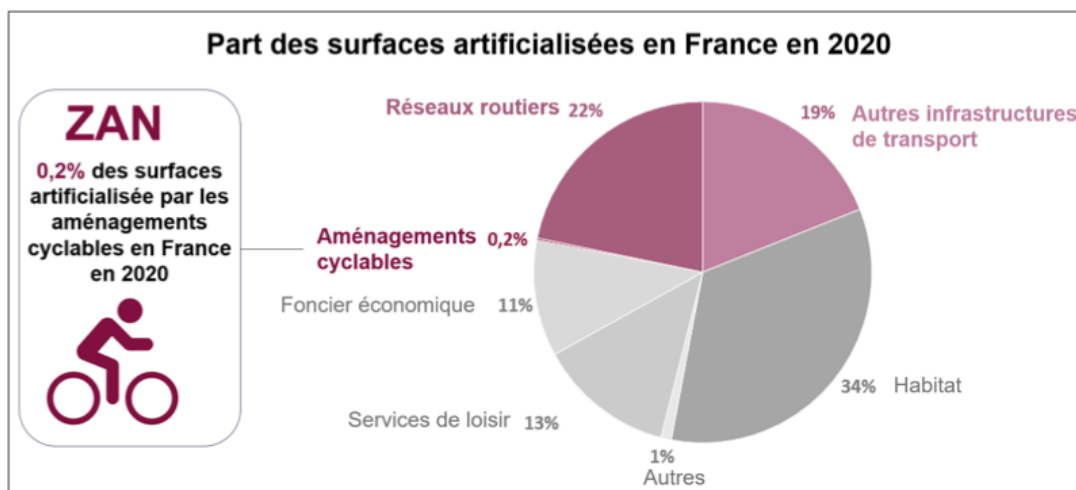
ciblés ont permis des baisses ponctuelles allant jusqu'à 4 à 6 dB (A) sur les tronçons améliorés (mise à 30 km/h, sens interdit, etc.).



Estimation : 6t et Explain

Le vélo constitue un complément efficace aux transports collectifs, en facilitant les trajets d'accès ou de rabattement vers les gares et arrêts, ce qui peut accroître la portée et l'attractivité des réseaux, notamment dans les zones périurbaines. Cette complémentarité offre un fort potentiel, à condition qu'elle soit soutenue par une planification coordonnée permettant de favoriser des synergies sur les courtes distances et de garantir une gestion fluide autour des pôles d'échanges, grâce à des infrastructures et services adaptés (stationnement vélo en gares ou à proximité des arrêts de bus, forfait mutualisé, VLS, etc.).

L'usage du vélo présente un impact quasi nul sur l'artificialisation des sols, les infrastructures nécessaires — pistes, bandes cyclables ou stationnements — mobilisant des surfaces limitées et souvent intégrées à l'espace public existant. En effet, il est estimé entre 0,2 % et 0,6 % des surfaces artificialisées par les aménagements cyclables en France d'ici 2030.²³ Par ailleurs, les aménagements cyclables offrent un potentiel mesurable de végétalisation, notamment lors de la requalification d'axes routiers ou de parkings automobiles, et peuvent, dans certains cas, contribuer à des processus de désartificialisation en réduisant la place consacrée aux surfaces imperméables dédiées à la voiture.

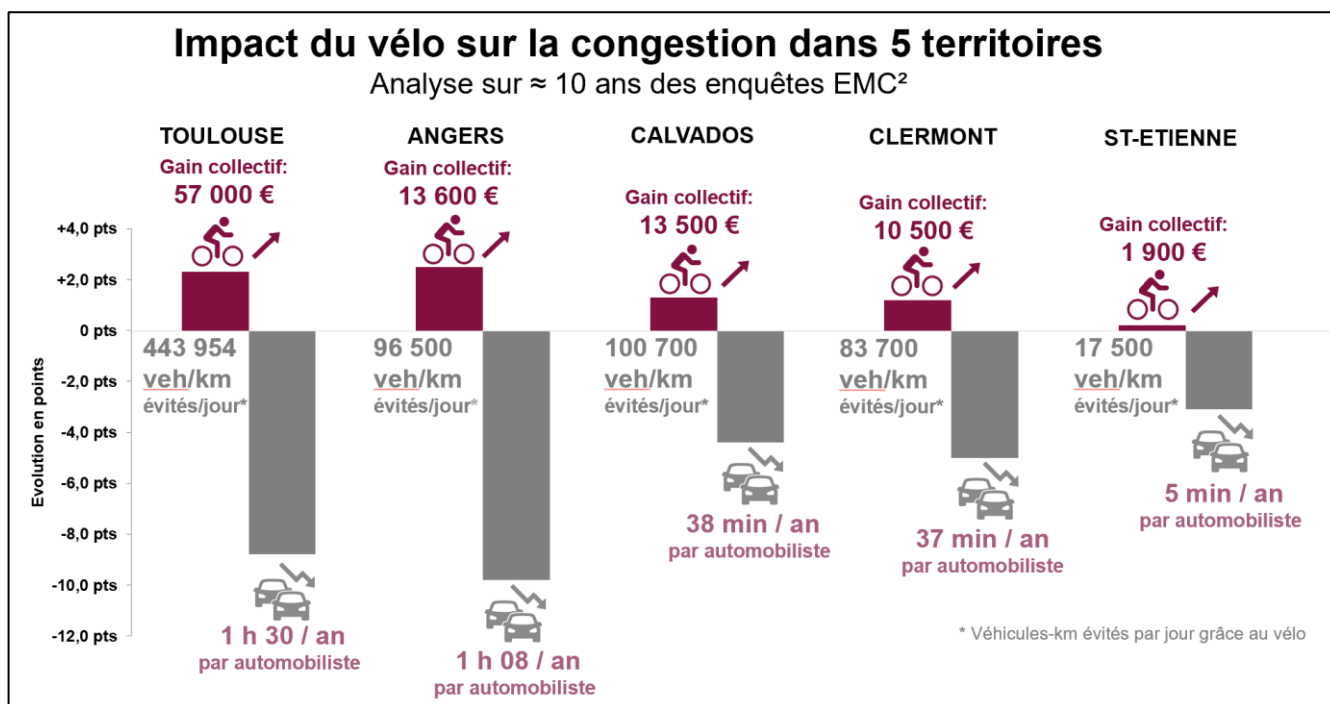


L'analyse comparée des cinq territoires — Angers Loire Métropole, le Calvados, Clermont-Ferrand, Saint-Étienne Loire Sud/Pilat et Toulouse Métropole — représentant une diversité de contextes urbains et de maturité des politiques cyclables, affiche des résultats sans équivoque : dans tous les territoires, l'essor du vélo se traduit par des

²³ BL Évolution, 2021. Les impacts environnementaux des aménagements cyclables

véhicules-kilomètres évités et une diminution du temps perdu dans les embouteillages. Toulouse et Angers concentrent les effets les plus marqués, avec respectivement plus de 440 000 et 95 000 véhicules-km évités par jour, soit des gains sociaux estimés entre 57 000 € et 13 600 € quotidiens respectivement, et un temps gagné par automobiliste atteignant jusqu'à 1 h 30 par an. Dans le département du Calvados ou les agglomérations moins denses comme Clermont-Ferrand, les bénéfices restent significatifs.

L'analyse comparative montre que les métropoles denses tirent le meilleur parti du report modal, chaque voiture retirée y ayant un impact élevé sur la congestion. Les villes intermédiaires prouvent qu'une dynamique cyclable même modérée peut générer des gains tangibles, tandis que dans les espaces plus diffus, le vélo joue un rôle de stabilisateur et de prévention des congestions futures. En somme, ces analyses confirment que le développement du vélo constitue un levier stratégique de désengorgement urbain, améliorant à la fois la performance des réseaux de transport et la qualité de vie, à condition qu'il s'inscrive dans une planification cohérente et intégrée de la mobilité.



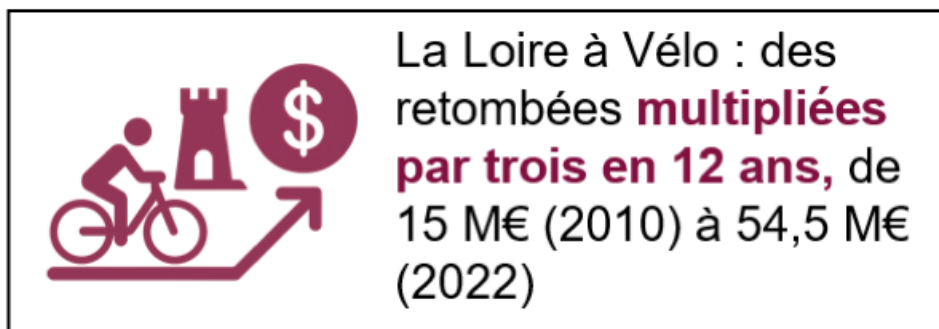
Source : EMC² Cerema, 2025b, traité par Explain

La littérature converge sur le fait que la création d'aménagements cyclables continus et sécurisés peut renforcer la désirabilité des quartiers et, dans certains contextes, se capitaliser sur les marchés immobiliers, avec des résultats toutefois variables selon la forme urbaine, la qualité et l'entretien des tracés (Asabere & Huffman, 2009 ; Krizek, 2006 ; Lindsey et al., 2004). Une évaluation au Royaume-Uni met également en évidence une amélioration de l'attractivité résidentielle dans des secteurs réaménagés (TfL, 2017). Ces effets semblent cumulatifs : plus le réseau cyclable est dense, continu et intégré, plus la probabilité de bénéfices d'attractivité et, selon les contextes, de capitalisation immobilière est élevée.

Le tourisme à vélo génère des retombées économiques locales significatives, en stimulant l'hébergement, la restauration, le commerce de proximité et les services liés aux loisirs. L'exemple emblématique de « La Loire à Vélo » illustre ce potentiel : selon l'enquête menée par le CRT Centre-Val de Loire et l'Agence Régionale des Pays de la Loire Solution&Co (2022) l'itinéraire attire près de 1,8 million de cyclistes par an, générant environ 54,5 millions d'euros de retombées économiques annuelles sur les territoires traversés²⁴. Des études comparables en Europe (European Cyclists' Federation, 2020) estiment que le tourisme à vélo représente plus de 44 milliards d'euros de

²⁴ CRT Centre-Val de Loire et Agence Régionale des Pays de la Loire Solution&Co, 2022.

chiffre d'affaires annuel à l'échelle de l'Union Européenne, confirmant son rôle structurant pour les économies locales et l'attractivité territoriale.



Le vélo renforce à la fois l'accessibilité à l'emploi et la productivité globale en améliorant la connectivité des territoires. En facilitant les déplacements de courte et moyenne distance, il permet de réduire les retards liés aux embouteillages. Pour les personnes en recherche d'emploi, le vélo élargit le périmètre d'accès aux opportunités professionnelles et sécurise les trajets quotidiens, notamment grâce à des dispositifs comme le forfait mobilités durables, les aides à l'achat, ou les programmes de location solidaire. Ces initiatives démontrent que l'amélioration de la connectivité cyclable n'est pas seulement un enjeu de mobilité : elle constitue un levier d'efficacité économique et sociale, en rapprochant les habitants de l'emploi tout en soutenant la vitalité des territoires.

Au-delà de ses effets économiques et environnementaux, le vélo s'impose aujourd'hui comme un symbole fort de modernité urbaine et de transition réussie. Les politiques cyclables deviennent des marqueurs d'attractivité et d'identité pour les territoires : elles incarnent une vision de la ville plus sobre, inclusive et résiliente. Le Baromètre vélo (FUB, 2021) illustre bien cette dynamique, en valorisant les collectivités qui associent qualité de vie, mobilité durable et participation citoyenne, à l'image de **Strasbourg, Grenoble ou Rennes, régulièrement au palmarès du baromètre**. Sur le plan international, des références comme **Amsterdam ou Copenhague** ont bâti une part essentielle de leur rayonnement urbain sur la culture du vélo. En France, l'exemple de « **Paris, ville du quart d'heure** » montre comment la mobilité cyclable peut devenir un levier politique et symbolique de transformation urbaine, traduisant dans l'espace public une ambition de proximité, d'équilibre et de durabilité. Ainsi, promouvoir le vélo ne revient pas seulement à faciliter les déplacements : c'est aussi affirmer une identité territoriale tournée vers l'avenir, où la mobilité devient un vecteur de cohésion, d'image et de rayonnement international.

4.2. Les effets sur le bien-être des individus

La pratique du vélo génère des externalités sanitaires positives majeures, touchant la santé physique, mentale et sociale. En 2019, elle aurait permis d'éviter 1919 décès prématurés²⁵ et 5963 maladies chroniques, dont 3743 cas de diabète de type 2 et 1578 maladies coronariennes²⁶. Ces bénéfices sont liés à l'activité physique régulière, qui procure un gain net de 3 à 14 mois d'espérance de vie,²⁷ bien supérieur aux pertes associées aux risques d'accident ou à l'exposition à la pollution (estimées respectivement à 5–9 jours et 0,8–40 jours). Au-delà des effets physiologiques, des bénéfices psychologiques et sociaux sont associés à la pratique du vélo : réduction du stress, amélioration du bien-être mental et maintien du lien social. Ces gains sont toutefois répartis de manière inégale : **75 % des bénéfices profitent aux hommes, plus nombreux à pratiquer**, tandis que les personnes âgées tirent un avantage particulier du caractère doux et accessible de cette activité, utilisable jusque dans les parcours de soins et de rééducation.

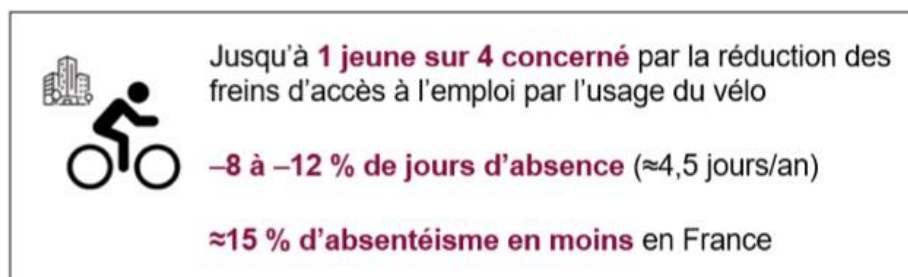
²⁵ Schwarz et al., 2024 (*The Lancet Regional Health - Europe*).

²⁶ Estimation des bénéfices sanitaires et économique via l'outil d'évaluation HEAT (Health Economic Assessment Tool) développé par l'OMS (2017)

²⁷ Johan de Hartog et al. 2010



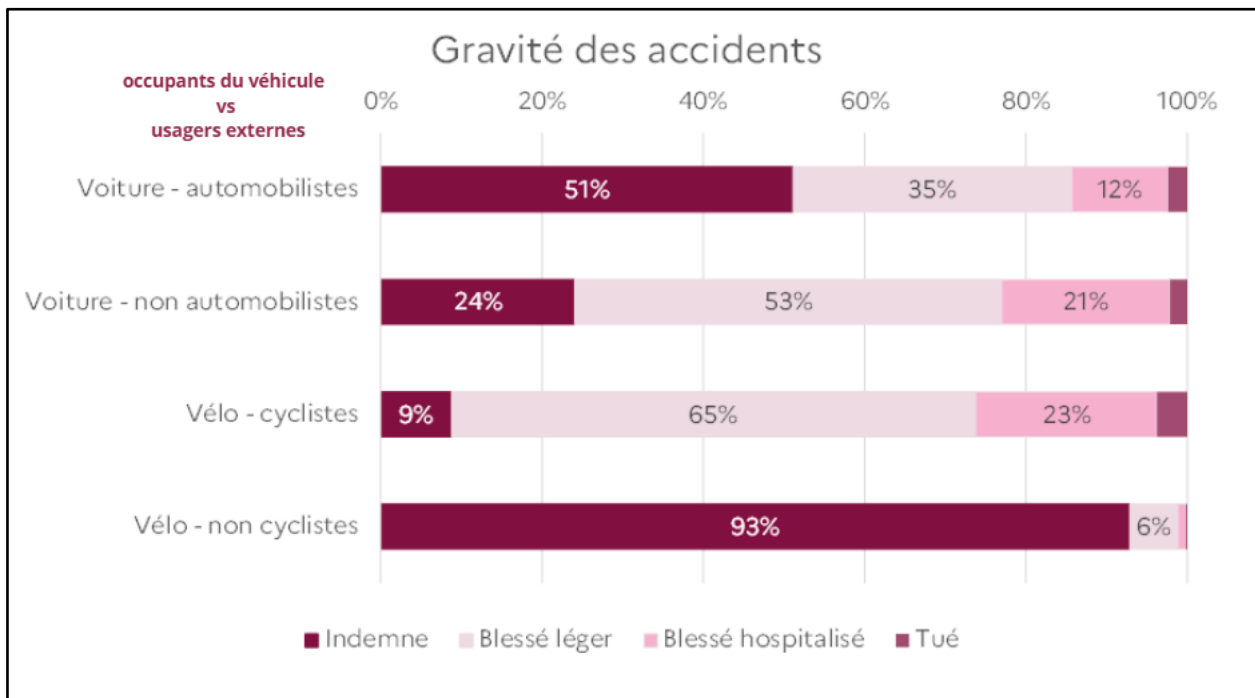
Un lien clair existe entre la pratique régulière du vélo et une réduction significative de l'absentéisme, avec des bénéfices directs sur la productivité. **Les cyclistes réguliers présentent en moyenne 15 % d'arrêts maladie en moins que les non-pratiquants²⁸**, un effet attribué à l'activité physique quotidienne qui renforce la condition cardiovasculaire, diminue le stress et améliore le bien-être général. **Cette meilleure santé globale se traduit par une présence accrue au travail, une réduction des coûts liés aux absences et un gain d'efficacité** organisationnelle pour les entreprises et les administrations. En outre, la pratique du vélo favorise une meilleure ponctualité en réduisant la dépendance aux conditions de circulation et aux aléas des transports motorisés, ce qui renforce la fiabilité des déplacements domicile-travail. Ces éléments font du vélo non seulement un moyen de transport durable, mais aussi un investissement productif pour les employeurs et la collectivité, contribuant à une économie plus performante et résiliente.



Selon les données de l'ONISR (2025), les automobilistes ressortent indemnes dans plus de la moitié des accidents impliquant une voiture, tandis que les cyclistes sont blessés dans 87 % des cas et décèdent dans 4 % des cas. Ces statistiques basées sur le fichier BAAC (base annuelle des accidents corporels) recensé par les forces de l'ordre sous-représentent les accidents indemnes impliquant des cyclistes. En termes économiques, le coût social des accidents impliquant la voiture est largement dominant, **atteignant 16,2 milliards d'euros par an, contre 2,2 milliards d'euros pour le vélo²⁹**, une différence à relier aux distances parcourues beaucoup plus importantes en automobile. Le risque de gravité est plus élevé pour l'usager impliqué à vélo que pour l'automobiliste, mais un accident de vélo expose nettement moins les tiers. Ce constat souligne une différence majeure dans **la distribution des risques imposés aux tiers selon les modes : la voiture tend à exposer davantage les usagers externes, tandis que, pour le vélo, le risque est davantage supporté par le cycliste lui-même.** Cette dynamique se reflète également dans la responsabilité présumée : 48% des présumés responsables dans des accidents se déplaçaient en voiture alors que c'est le cas seulement pour 8% des cyclistes, en cas d'accidents mortels, la responsabilité présumée augmente à 57% pour les automobilistes et diminue à 4% pour les cyclistes pour les accidents mortels.

²⁸ Etude ADEME et FUB ayant comme référence : Kalliolahti et al., 2024 et Hendriksen et al., 2010

²⁹ ONISR, 2025 a. Bases de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière - Années de 2005 à 2023. Observatoire national interministériel de la sécurité routière. Disponible à : <https://www.data.gouv.fr/datasets/bases-de-donnees-annuelles-des-accidents-corporels-de-la-circulation-routiere-annees-de-2005-a-2020/>.



Source : Gravité des accidents selon le véhicule impliqué en 2023 (ONISIR, 2025a)

Plus de la moitié des accidents impliquants des cyclistes surviennent hors aménagements cyclables suggérant une exposition au risque plus élevée sur les voies non aménagées. Cependant, ces données doivent être mises en relation avec l'exposition. Le développement des politiques cyclables renforce la sécurité routière et améliore la cohabitation entre modes. Il s'appuie sur des aménagements dédiés, tels que des pistes séparées, des zones 30 et des continuités sécurisées, qui réduisent la probabilité et la gravité des accidents.

5. Cadre méthodologique pour suivre l'évolution des politiques publiques et l'usage du vélo

Le développement des politiques cyclables gagne à s'appuyer sur un cadre de suivi lisible et fiable, utile au grand public comme aux décideurs. L'enjeu n'est pas d'additionner des chiffres, mais de forger un langage commun qui rende comparables les dynamiques locales et en retrace la trajectoire dans le temps. Ce langage repose sur un socle d'indicateurs descriptifs et de résultats (infrastructure, usages, budget, sécurité et ressources humaines) mis en perspective par des séries régulières qui assurent la comparabilité. Cette base a été décisive pour comprendre l'évolution des politiques ces dernières années, en croisant pratiques, aménagements, ressources et sécurité. Elle s'est progressivement enrichie de sources et volets d'analyse plus diversifiés et constitue désormais une fondation solide pour continuer à perfectionner la mesure, l'interprétation et la coordination des actions à toutes les échelles territoriales.

5.1. Un socle partagé, simple et lisible

Dans de nombreux territoires, les données locales, plus fines, dépassent ce que reflètent les référentiels nationaux en libre accès, qu'il s'agisse des comptages, des usages, des budgets et ressources ou du stationnement. S'agissant de l'infrastructure, une large part des analyses mobilise OpenStreetMap, utile pour la vue d'ensemble, mais parfois hétérogène selon les pratiques de saisie et avec des écarts territoriaux.

Une démarche pragmatique consiste à articuler ces gisements locaux avec les cadres standards et espaces de partage déjà existants, en les renforçant lorsque nécessaire, afin de converger vers un noyau commun minimal, simple et reproductible, garantissant la comparabilité dans le temps et entre territoires : pour le réseau, distinguer de manière homogène la nature de l'aménagement et sa qualité (par exemple la matérialisation d'une voie verte, la continuité ou la largeur) ; pour le stationnement, préciser la capacité, la typologie et la localisation avec un nombre restreint de champs robustes.

Selon les cas, la donnée devra être constituée "à partir de zéro" (bases inexistantes ou dispersées) ou mise à jour et fiabilisée lorsqu'un référentiel existe déjà, en l'adossant aux démarches structurantes (plans vélo, schémas directeurs cyclables, évaluations en cours) afin d'éviter la création de nouveaux processus qui nuiraient à la faisabilité. Cette exigence peut être formalisée dans les appels d'offres et portée par les bureaux d'études (constitution/recette, documentation, métadonnées, protocole de mise à jour), puis relayée par une capacité interne minimale (ETP, même partiel) permettant à un agent compétent de maintenir la base au fil de l'avancement des projets.

Dans cette logique, les coûts associés relèvent principalement de deux postes complémentaires : (i) un volume de jours de prestation d'un bureau d'études mobilisé dans le cadre de nouveaux projets liés aux politiques cyclables des collectivités ; et (ii) un ETP minimal dédié à la mise en œuvre de ces politiques, garantissant la qualité, la traçabilité et la continuité des séries dans le temps.

5.2. Des espaces de données qui convergent

La mise à disposition publique des données gagne en efficacité lorsque les points d'accès dialoguent et s'enrichissent mutuellement. **La nouvelle plateforme (l'observatoire du vélo dans les territoires) portée par Réseau Vélo & Marche et soutenue par l'Ademe illustre cette dynamique d'intégration progressive** : elle rapproche des indicateurs produits par divers acteurs (Insee, OpenStreetMap, France vélo tourisme, Réseau vélo et marche...) et les rend plus aisément mobilisables par les collectivités, les bureaux d'études et les associations. **L'esprit est celui de l'interopérabilité** : formats ouverts, métadonnées claires, accès simple. **Plus les indicateurs s'inscrivent dans un cadre unifié, plus il devient facile d'établir un diagnostic partagé** ; les documents de planification s'appuient alors sur un même socle analytique, gagnent en comparabilité et bénéficient de retours croisés avec d'autres référentiels, tout en préservant les spécificités de chaque territoire.

5.3. Rendre visibles les impacts pour convaincre et prioriser

Les évaluations de développement de projets cyclables gagnent en portée lorsqu'elles mettent en lumière ce que le vélo change concrètement : **temps perdus évités grâce à la baisse des flux automobiles, réductions de bruit et d'émissions**. Ces indicateurs peuvent être construits à l'échelle d'un territoire entier, comme exposé précédemment, et se traduire en gains collectifs, parfois **monétisés**, dont la lecture n'est pas toujours immédiate. Dans les territoires denses, lorsque des données de trafic et de vitesses **par tronçon** sont disponibles, une déclinaison **locale** à maille fine offre des **résultats plus précis** et plus parlants, directement mobilisables dans le dialogue avec les **élus** et les **riverains**, et utiles pour étayer les choix d'intervention .

5.4. De la description à l'action : des indicateurs qui aident à décider

Le socle d'indicateurs descriptifs ouvre la voie à des mesures véritablement opérationnelles. Des **indicateurs de proximité** aux services et aux aménagements cyclables, différenciés par profils d'utilisateurs, éclairent la priorisation des infrastructures par type et par volume d'usage, tout en intégrant la **dimension d'équité territoriale**. Dans le même esprit, l'introduction **d'un indice de « bikeability »** à l'échelle d'un territoire, **entendu comme un indicateur d'accessibilité** combinant une évaluation quantitative et, le cas échéant, qualitative du réseau et de son environnement, rend lisibles les opportunités d'accès aux emplois, aux équipements et aux services pour différents groupes de populations. Enfin, l'exploration **d'indicateurs de connectivité** mesurant les **discontinuités** et les **points**

de stress du réseau, inspirée des approches par **niveaux de stress (LTS)** adaptés aux profils d'utilisateurs, offre un **levier direct pour hiérarchiser les interventions**. Pris ensemble, ces outils formulent **des critères explicites, orientent les investissements** selon les publics visés et **permettent de prioriser spatialement** les opérations là où **l'impact attendu est le plus élevé**, tout en restant lisibles malgré une technicité accrue.

En réunissant ces pièces, un socle simple qui parle partout, des espaces de données qui convergent, des effets rendus visibles et des outils d'aide à la décision, le suivi des politiques cyclables gagne en clarté et en crédibilité. Les territoires disposent alors d'une grammaire commune pour décrire les progrès, comparer ce qui est comparable et orienter l'action là où elle produit le plus de valeur sociale.

6. Conclusion et perspectives

L'économie du vélo en France se révèle être une filière riche, en croissance et à fort potentiel de transformation, couvrant un large éventail d'activités allant bien au-delà de la seule mobilité. **La montée en puissance des services** (réparation, location, cyclologistique, tourisme) témoigne d'une **dynamique forte portée par les usages et, jusqu'à récemment, par les politiques publiques**. **En effet cette dynamique s'inscrit désormais dans un contexte de recul progressif des soutiens financiers de l'État, notamment en matière d'aides au développement des infrastructures cyclables**. **Malgré cela**, les collectivités investissent dans des aménagements cyclables et des stationnements, tandis que les retombées économiques et les emplois liés au vélo se renforcent dans de nombreux secteurs. Cette structuration progressive **fait du vélo un levier stratégique pour une transition écologique ancrée dans les territoires**.

Le vélo engendre de nombreuses externalités positives : son développement dans les villes réduit la congestion routière et la pollution sonore liée à la route grâce au report modal, il permet de renforcer la désirabilité des quartiers et l'attractivité territoriale, engendre de fortes retombées économiques sur les territoires à travers le tourisme à vélo notamment, renforce l'accès à l'emploi, génère des effets positifs sur la santé et le bien-être, et ses infrastructures n'ont quasiment aucun impact sur l'artificialisation des sols.

En 2019, la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens en France s'élevait à 3 %, soit un niveau nettement inférieur à la moyenne européenne estimée à 8 % (Union européenne, 2019). Pour rappel, la Stratégie Nationale Bas Carbone 2 (SNBC 2) avait l'objectif d'atteindre 12 %³⁰ de part modale en 2030. Toutefois, **certaines villes françaises se distinguent désormais** : en 2023, à Bordeaux ou à Strasbourg par exemple, le vélo représente plus de 20 % des déplacements (Commission européenne, 2023). Concernant le secteur du **tourisme, la France est bien identifiée à l'échelle européenne** : de nombreux itinéraires EuroVélo traversent son territoire, figurant parmi ceux dont la fréquentation a le plus progressé depuis 2019. Ces dynamiques illustrent le potentiel considérable du vélo pour transformer durablement les mobilités tout en constituant un moteur économique pour les territoires.

Ainsi, en soutenant l'essor du vélo, les pouvoirs publics investissent non seulement dans un mode de déplacement efficace et vertueux, mais aussi dans une filière d'avenir capable de **concilier compétitivité, santé publique et transition écologique**.

³⁰ <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/SNBC-2%20synthe%CC%80se%20VF.pdf>

Références bibliographiques

- AAVP, 2025. Rapport du vélo public, deuxième édition – novembre 2025.
- ADEME, 2016. Étude d'évaluation sur les services vélos.
- ADEME, 2021b. Location de vélos en libre-service. Disponible à : <https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/5032-location-de-velos-en-libre-service-et-de-longue-duree.html>.
- ADEME, 2021c. Location de vélos en longue durée. Disponible à : <https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/5032-location-de-velos-en-libre-service-et-de-longue-duree.html>.
- Commission Européenne, 2023. Qualité de vie dans les villes Européennes, Rapport. Disponible à : https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/maps/quality-of-life_en.
- Cerema, 2025. a. Base unifiée des EMC2 du Cerema. L'actualité des EMC² : enquêtes en cours et derniers résultats. Disponible à : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/actualite-emc2-enquetes-cours-derniers-resultats>.
- CRT Centre-Val de Loire et l'Agence Régionale des Pays de la Loire Solution&Co, 2022, Étude de fréquentation et de retombées économiques - 2022.
- DGE, 2020. Impact économique et potentiel du développement des usages du vélo en France.
- DGITM, 2025. Enquête nationale — usage du vélo - Résultats 2024.
- European Cycling Federation, 2024. State of the Cycling Tour Operators Industry. Disponible à : <https://pro.eurovelo.com/download/document/2024-CyclingTourOp-report.pdf>.
- EuroVelo, 2023. Usage Monitoring Report. Disponible à : <https://eurovelo.com/download/document/EuroVelo-2023-Usage-monitoring.pdf>.
- Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), 2025. Baromètre Vélo 2025. Disponible à : <https://www.barometre-velo.fr/2025/>.
- Forum Vies Mobiles, 2025. Évaluation du coût public et privé du « Système Voiture ». Disponible à : <https://forumviesmobiles.org/en/project/16378/combien-coute-le-systeme-voiture-en-france>.
- France Vélo, 2025. Emplois et formations dans la filière économique du vélo. Disponible à : <https://filierevelo.com/enquete-emploi-2022/>.
- La Loire à Vélo, 2023. Étude de fréquentation et de retombées économiques 2023. Disponible à : <https://www.loireavelo.fr>.
- La Vélo Francette, 2024. Étude de fréquentation et de retombées économiques 2023. Disponible à : <https://www.lavelofrancette.com>.
- La Véloodyssée, 2024. Etude 2023 de la fréquentation et des retombées économiques de la Véloodyssée.
- La Vélo maritime, 2024. Étude de fréquentation et de retombées économiques 2023. Disponible à : <https://www.lavelomaritime.fr>.
- La Véloscénie, 2024. Chiffres-clés - Étude de fréquentation 2023. Disponible à : <https://www.veloscenie.com>.
- Normandie Tourisme, 2024. Étude de fréquentation et de retombées économiques des véloroutes de Normandie. Disponible à : <https://www.normandie-tourisme.fr>.
- ONISR, 2025. Accidentalité routière 2024 en France, données définitives au 28 mai 2025.
- Région Grand Est, 2023. Fréquentation des itinéraires cyclables du Grand Est. Disponible à : <https://observatoire.art-grandest.fr>.
- Schwarz, E., Leroutier, M., De Nazelle, A., Quirion, P., & Jean, K, 2024. The untapped health and climate potential of cycling in France: A national assessment from individual travel data. The Lancet Regional Health - Europe, 39.
- SDES, 2022. Enquête mobilité des personnes 2018-2019 (mise à jour en juillet 2022). Disponible à : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-voyagent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes#:~:text=La%20voiture%20reste%20le%20premier,soit%2013%2C8%20%25%20des%20voyages>.
- Union Européenne, 2019. Eurobaromètre, Mobilité et Transports. Disponible à : https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/maps/quality-of-life_en.
- Union Sport et Cycle, 2025. Observatoire du Cycle, 2024. Les chiffres du marché. Disponible à : <https://www.unionsportcycle.com/les-actualites/2025-04-25/l-observatoire-du-cycle-2024#:~:text=Un%20recul%20conjuncturel%20du%20march%C3%A9,de%2012%20%25%20sur%20un%20an>.
- Vélo & Territoires, 2023. Observatoire du tourisme à vélo 2022 (édition 2023). Disponible à : <https://www.velo-territoires.org/publications/observatoire-du-tourisme-a-velo-edition-2023/>.
- Vélo & Territoires, 2024. a. Chiffres-clés du tourisme à vélo 2023. Disponible à : <https://www.velo-territoires.org>.
- Vélo & Territoires, 2024. b. Analyse des données de fréquentation cyclable 2023.
- ViaRhôna, 2023. Evaluation de la fréquentation et des retombées économiques.

RÉSUMÉ

Depuis la crise sanitaire, la pratique du vélo s'est durablement installée dans les habitudes de mobilité des Français. Cette étude vise à actualiser et élargir la connaissance sur les impacts socio-économiques de la pratique du vélo en France. La **fréquentation des aménagements cyclables a augmenté de 37 % entre 2019 et 2023**, portée par des politiques publiques ambitieuses et l'essor du vélo à assistance électrique. L'économie du vélo se diversifie : au-delà de la production et de la vente, les services de réparation, de location, de cyclologistique et le tourisme à vélo se développent rapidement. Le **secteur de la réparation**, modeste en valeur (113 millions €/an), joue un rôle structurant grâce à son maillage local et à l'économie solidaire qu'il soutient. **La location longue durée**, plus économique que le libre-service, constitue une solution stratégique pour les petites et moyennes collectivités. **Le tourisme à vélo s'affirme aussi comme un levier d'attractivité**, incitant les territoires à aménager des itinéraires agréables et sécurisés. **Le développement du vélo génère de nombreuses externalités positives** : il réduit la congestion routière et le bruit, favorise la santé, l'accès à l'emploi et l'attractivité des territoires, tout en ayant un impact négligeable sur l'artificialisation des sols. Ainsi, en soutenant l'essor du vélo, les pouvoirs publics investissent non seulement dans un mode de déplacement efficace et vertueux, mais aussi dans une filière d'avenir capable de concilier compétitivité, santé publique et transition écologique.

Ce document est diffusé par l'ADEME

ADEME

20, avenue du Grésillé

BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 2024MA000393

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : **6-t bureau de recherche et Explain**

Coordination technique — ADEME : BAYARD Maud

Direction/Service : Direction Villes et Territoires Durables —
Service Transports et Mobilité

CITATION DE CE RAPPORT

JANKE Julia, LOUVET Nicolas, PASTOR SERRANO Daniel, KABBADJ Nabil, 6T BUREAU DE RECHERCHE, OYARZUN Gabriel, JARDINIER Laurent, EXPLAIN. 2025. **Impact socio-économique des usages en France**. Rapport final 248 pages.

Cet ouvrage est disponible en ligne
<https://librairie.ademe.fr/>

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives