

Impact économique du vélo en 2030

avec un objectif de 10% de part modale



La problématique de l'impact économique du vélo est complexe tant elle touche à des domaines variés parfois difficiles à délimiter. L'analyse économique s'est basée sur la logique de la comptabilité nationale et celle des analyses d'impacts. La première décrit le poids du vélo dans l'économie sous la forme des flux monétaires. La deuxième compare les coûts, les impacts négatifs et positifs.

La base de l'analyse économique en 2030 est une situation où 10% des déplacements se font à vélo contre 1% aujourd'hui. Les estimations 2030 sont donc conditionnées à l'atteinte de cet objectif.

Cette augmentation importante de part modale repose sur l'hypothèse d'une augmentation significative du nombre de cyclistes ayant une pratique régulière et, corollairement, sur la nécessité d'investissements en infrastructures pour rendre les conditions de la pratique du vélo plus sûres et plus attractives. La situation intermédiaire entre 2012 et 2030 n'est pas analysée dans le cadre de cette étude.

La situation 2012 est estimée sur base des données disponibles, souvent partielles, et sur base d'une enquête auprès des cyclistes actuels réalisée par Pro Velo en 2014. Les chiffres sont exprimés en euro constant 2014.

Le cycliste wallon actuel et en 2030: utilitaire, loisirs ou sportif?

Même si un tiers des wallons possède un vélo, ils sont une faible part à l'utiliser régulièrement pour aller au travail, à l'école ou faire leurs courses. Faire du vélo est, pour la plupart, uniquement une activité de loisirs et la pratique sportive reste peu développée. Ainsi, de manière globale, à peine 1% des déplacements totaux se font à vélo.

En 2030, la pratique du vélo utilitaire s'intensifie fortement grâce à une politique volontariste. Cette politique améliore sensiblement l'expérience du cycliste via des aménagements cyclables, des réductions de la vitesse du trafic motorisé, une amélioration de la qualité de vie des centres urbains...

Près de 20% de la population wallonne utilise régulièrement un vélo dans ses déplacements quotidiens. Le bénéfice en matière de mobilité est important; dix fois plus de déplacements sont effectués à vélo.

A côté de cela, la moitié des wallons utilise le vélo pour les loisirs et 6% d'entre eux l'utilisent dans un but sportif.



La pratique du vélo a un effet sociétal positif

Le développement de la pratique du vélo a un impact sur la société wallonne dans son ensemble : la population est en meilleure santé, la pollution de l'air se réduit légèrement, les embouteillages diminuent, les transports en commun nécessitent une moindre contribution publique.

Mais ce développement a également un coût. Les pouvoirs publics doivent notamment investir davantage dans une politique structurée en faveur du vélo : nouveaux aménagements cyclables, entretiens et gestion des infrastructures, besoins en matière de stationnement, services divers...

Cela étant, en fonction des hypothèses envisagées, le bénéfice en rapport avec le coût est clairement positif : chaque euro investit en rapporte de 4 à 13 suivant le scénario privilégié et l'importance des investissements consentis.

L'économie ne s'en porte que mieux. On achète plus de vélos et le commerce du cycle se développe. Les cyclistes consomment plus de nuitées et mangent dans les haltes cyclistes. Les besoins en stationnement vélo et services vélo augmentent. Les aménagements cyclables doivent être construits, entretenus et l'ensemble doit être géré par du personnel au sein des administrations.

Les dépenses publiques en faveur du vélo

Les pratiques de loisirs et utilitaires sont deux façons distinctes d'utiliser un vélo. La Wallonie possède des réseaux cyclables développés à vocation plus touristique (comme le RAVeL) mais, à contrario, les parties de réseaux utilitaires à vocation plus locale restent faiblement développées.

Pour intensifier la pratique du vélo utilitaire, il est important d'avoir une politique globale et cohérente en faveur du vélo basée sur 4 axes : se déplacer à vélo, le stationner, promouvoir son usage et assurer la gestion de cet ensemble. Tous ces éléments ont un coût, financé principalement par les pouvoirs publics.



L'analyse de ces coûts, entre 2005 et 2012, a permis de calculer que tous pouvoirs publics confondus, les dépenses publiques étaient en moyenne inférieures à 2€ par an et par wallon. En infrastructures, cela représente la construction ou l'entretien d'à peine 1 cm de piste cyclable par wallon et par an. Sur base de l'hypothèse de pouvoirs publics investissant autant que nos voisins néerlandais, soit 24€ par habitant, nous bénéficierions de 14 cm par an de nouvelles infrastructures.



La santé, de loin le gain le plus important: presque 1 milliard d'euros économisés en 2030

Grâce aux effets sur la santé de la pratique du vélo, la Wallonie connaîtra chaque année presque 350 décès en moins (pour 30 en 2012). L'économie pour la collectivité peut donc être évaluée à presque 700 millions d'euros (suivant une méthodologie de l'Organisation Mondiale de la Santé). Une estimation très prudente estime par ailleurs les autres effets sur la santé (moins d'affections chroniques, moins d'hospitalisations, etc.) à encore presque 300 millions d'euros.

Par une réduction de l'insécurité routière, le développement du vélo en Wallonie pourrait s'opérer sans augmentation significative du nombre de tués sur la route. Elle pourrait par contre connaître 300 blessés graves et plusieurs milliers de blessés légers supplémentaires. Ce tribut relativement faible au niveau des victimes de la route est étroitement lié à une politique volontariste de la part des pouvoirs publics et à un effet important de « safety by numbers ».

En effet, un nombre plus important de cyclistes permet de familiariser les automobilistes à leur présence. Comme le montrent des exemples à l'étranger, une multiplication par 10 du nombre de cyclistes ne fera augmenter le nombre d'accidents que par un facteur de 2,5.

Une économie significative au niveau de l'exploitation des transports publics

La fréquentation des bus est à saturation aux heures de pointe et la fréquentation augmente toujours. Face à cette situation, l'exploitant doit investir dans de nouveaux véhicules s'il veut maintenir le niveau de service. Cela coûte cher.



L'augmentation du nombre de cyclistes dans le futur réduira l'augmentation de la fréquentation. Les transports en commun pourront ainsi maintenir un niveau de service identique sans coûts d'exploitation supplémentaires. En 2030, plus de 80 000 cyclistes navetteurs permettront une réduction des coûts d'exploitation de 50 millions d'euros; 30 millions de ce montant correspondant aux économies pour la Région subsidiant ce transport public.

Les ménages aussi font des économies

La possibilité d'utiliser facilement son vélo va influencer 15% des cyclistes à se séparer d'une voiture. Ce sera un gain direct qui se répercutera dans le budget des ménages, pouvant atteindre, suivant les cas, 3.000 euros par an.

Des gains limités pour l'environnement et la congestion

Les gains au niveau environnemental et congestion sont faibles. Ils peuvent être chiffrés aux alentours d'1 million d'euros en 2012 et de 15 millions d'euros en 2030.

Ces gains relativement faibles pour l'environnement et en matière de congestion s'expliquent par le fait que, d'une part, la technologie rend les voitures de plus en plus propres et, d'autre part, une bonne partie des cyclistes étaient marcheurs ou utilisateurs des transports publics avant de devenir cyclistes.

Le développement vélo crée de l'activité économique: 3 790 spécialistes du vélo en 2030

L'achat et l'entretien d'un vélo coûtent au cycliste mais sont aussi créateurs d'emplois. On estime actuellement à 400 emplois, répartis dans les 183 commerces de vente ou de réparation, l'activité liée aux cycles en Wallonie, pour un chiffre d'affaires approchant les 100 millions d'euros.

Avec une pratique intensifiée, le commerce du vélo créerait 2000 emplois supplémentaires en 2030. Le cycliste de loisirs ou sportif n'hésite pas non plus à goûter les spécialités locales, déguster une bière ou passer une nuit à l'hôtel ou en gîte. Les répercussions pour le secteur Horeca wallon sont déjà importantes (100 000 nuitées et une estimation de 113 emplois sur l'ensemble du secteur). En 2030, le vélotourisme génèrera cinq fois plus de nuitées et la création d'environ 500 nouveaux emplois.

Le développement des infrastructures d'ici 2030 implique la création de 130 emplois, tout comme la promotion, la sensibilisation, la formation et les services spécifiques aux cyclistes nécessiteront l'équivalent de 100 personnes.

Il est possible que l'importance de certaines autres activités économiques diminue. L'étude n'a pas permis d'estimer l'effet net de ces modifications économiques. Il y a néanmoins des indications pour affirmer que cet effet sera globalement positif :

- Les emplois par million d'euros de chiffre d'affaires est quatre fois plus élevé dans le secteur de l'achat et de l'entretien du vélo comparé au secteur de la vente (et entretien) de voitures et de carburant.
- Des études étrangères indiquent une part plus importante de dépenses locales dans le budget des cyclistes.



Impact écomonique du vélo : scénario volontariste à l'horizon 2030

Emploi dans le secteur entre 2012 et 2030



sensibilisation/
promotion



Infrastructures



Manager vélo



commerce de cycle



HoReCa

2012
624 emplois

X 6

2030
3 790 emplois

Amélioration de
la santé entre
2012 et 2030



2012 X 11 2030
84 millions € 1 milliard €

Dépenses publiques/an/hab.

2005-2012



1,55 €/an

2030



24 €

Augmentation
de la mortalité
entre 2012 et 2030



+1 personne /an

2012 X 15 2030
84 millions € 120 millions €

Intensification
par type de cyclistes
entre 2012 et 2030



X 10



X 5



X 1,6

(hypothèse : 10% des déplacements à vélo en 2030)

Infrastructures/an/hab.
entre 2012 et 2030



X 14

Gains sur l'exploitation
des transports publics



2012 X 11 2030
4,5 millions € 50 millions €

Augmentation des
ventes de vélos
entre 2012 et 2030



2012 X 3,5 2030
100 000 vélos 350 000 vélos

Répercussion sur
le milieu HoReCa
entre 2012 et 2030



2012 X 5 2030
11 millions € 61 millions €

Gains au niveau de
l'environnement et de
la congestion
entre 2012 et 2030



2012 X 15 2030
1 million € 15 millions €