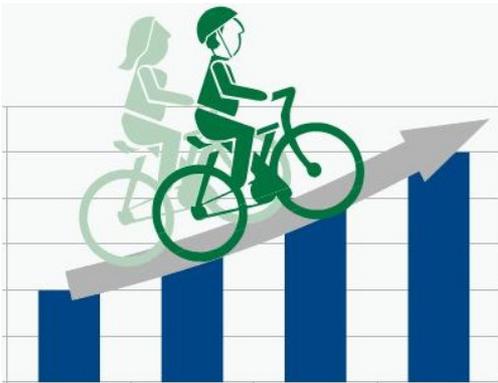


Vélo + économie = l'échappée belle ?



Le 14 mars 2017, le Conseil départemental de la Loire-Atlantique représenté par Mme Karine FOUQUET, Conseillère départementale en charge du vélo, et l'Observatoire Régional des Transports (ORT) des Pays de la Loire représenté par son président M. Yannick HAMONOU, accueillait les participants au mardi de l'ORT consacré au vélo accélérateur économique des territoires.

Ce mardi était animé par M. Didier VIVANT, directeur de l'ORT, autour d'une intervention d'un expert sur l'utilisation du vélo, de témoignages sur le vélo tourisme, et d'une table-ronde avec des acteurs économiques et associations, et avait pour objectif de mieux comprendre les aspects socio-économiques de l'utilisation du vélo, les difficultés, les leviers, les clés du succès et les perspectives.

PROGRAMME

Les aspects socioéconomiques de l'utilisation du vélo

Frédéric HÉRAN, économiste et urbaniste, maître de conférence, Université de Lille 1

Impacts économiques du vélo tourisme

Etude de fréquentation et de retombées économiques de la Loire à vélo en 2015

Cécile ONILLON-PATRON, responsable du Département tourisme, Agence Régionale Pays de la Loire

Stéphanie CHABOT, chef de projet vélo, Agence Régionale Pays de la Loire

Avancées et perspectives du nouveau schéma régional Véloroutes et Voies Vertes

Catherine LE BARS, chargée de mission du Pôle "Aménagements et Filières touristiques", Région Pays de la Loire

Table-Ronde : Le vélo, un levier économique pour les territoires ?

Laurent CHAILLOY, membre du collectif et administrateur de l'association des Boîtes à Vélo

François PASTRE, directeur d'ATAO à Saint-Herblain

Olivier ROUSSEAU, référent plan mobilité, Société VIF à La Chapelle-sur-Erdre

Annie-Claude THIOLAT, vice-présidente de la FUB

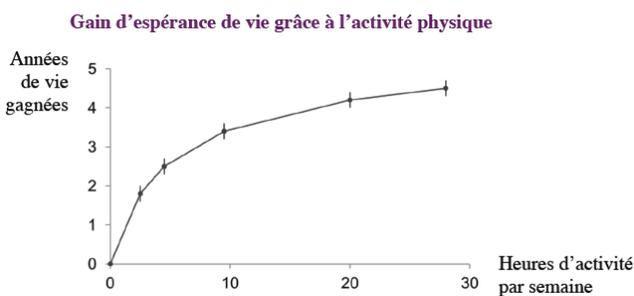
*Ce document consiste en une synthèse libre et n'engage pas les intervenants.
L'ensemble des présentations sont téléchargeables sur le site internet de l'ORT :*

www.observatoire-transports-pays-de-la-loire.fr

Le profil des cyclistes et les caractéristiques des déplacements à vélo

Les cyclistes urbains ont profondément évolué, du vélo du pauvre jusqu'au véhicule pour bobos, à travers des cultures vélos de plus en plus diverses et perméables (loisir, utilitaire, sport, ludique), avec des types de vélos toujours plus performants et rendant les espaces toujours plus accessibles (vélos légers, vélos à assistance électrique, vélos couchés, vélomobiles), tout en restant dans le monde réel (rapport à l'environnement, au corps, à la réalité).

Les déplacements à vélo se caractérisent par une faible sensibilité aux aléas (temps de trajet prévisible) et une forte sensibilité à la distance (peu de détours) ainsi qu'aux dénivelés et au vent.



Source : Moore et alii, 2012

Les bénéfices en matière de déplacement

Pour les particuliers, l'observation des coûts des déplacements à pied, à vélo et en voiture par personne transportée démontre que le vélo est surtout rentable s'il remplace une seconde voiture (le vélo coûte plus cher qu'on le croit, la voiture moins).

Pour les collectivités locales ou territoriales, l'observation des coûts des aménagements en faveur des piétons, cyclistes, voitures et transports collectifs démontre que les aménagements sont beaucoup moins coûteux pour la marche et le vélo.

De plus, une politique de déplacements sera d'autant plus efficace et économique qu'elle découragera l'automobile solo et encouragera les modes alternatifs.

Les bénéfices en matière de santé

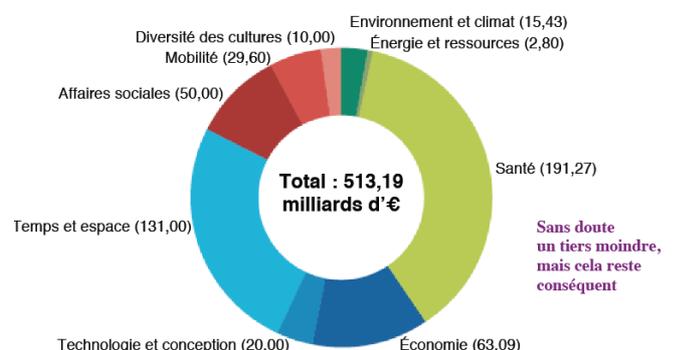
L'activité physique quotidienne des français se caractérise par une montée de la sédentarité (nombre d'heures divisé par 10 en 200 ans), pourtant les effets de l'activité physique ont fait leur preuve sur différentes pathologies, à condition d'une activité régulière et modérée, et permettent un gain d'espérance de vie.

La marche et le vélo constituent ainsi des activités préventives et des remèdes à de nombreuses maladies, et permettent un bilan de santé publique excellent, aux conséquences économiques positives sur les dépenses de santé notamment.

Les bénéfices globaux

Selon une étude de la fédération européenne des cyclistes de 2016, les bénéfices du vélo se chiffrent à plus de 500 milliards d'euros (santé, temps et espace, économie, affaires sociales, technologie et conception, environnement et climat...).

On observe un taux de croissance de l'utilisation du vélo pouvant aller de 5 à 14 % par an.



Impacts économiques du vélo tourisme

Etude de fréquentation et de retombées économiques de la Loire à vélo en 2015

Cécile ONILLON-PATRON, responsable du Département tourisme, Agence Régionale Pays de la Loire

Pays de la Loire

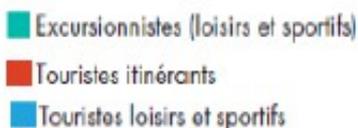
Stéphanie CHABOT, chef de projet vélo, Agence Régionale Pays de la Loire

L'agence régionale Pays de la Loire présente les résultats de l'étude de fréquentation et de retombées économiques de la Loire à vélo réalisée en 2015.

La fréquentation de l'itinéraire

La fréquentation annuelle est en forte progression. Elle s'élargit sur les ailes de saison.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION



La fréquentation par type de pratique

La répartition des usagers, entre excursionnistes et touristes, marque une forte progression de la clientèle des touristes. Ils sont aux 2/3 d'origine française et pour 1/3 d'origine étrangère (en croissance).

Le nombre d'itinérants a doublé depuis 2010, avec un impact fort sur la durée de séjour et les retombées économiques, plaçant l'itinérance comme un moteur de fréquentation.

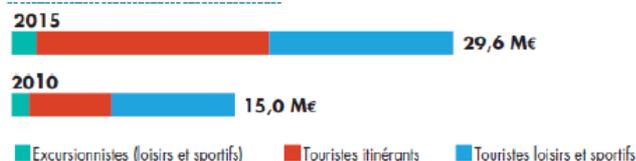
Une des caractéristiques est la pratique excursionniste ou sportive en loisirs au cours du séjour.

Le cycliste sur la Loire à vélo se caractérise par son mode d'utilisation (en couple, entre amis, en famille), son mode d'hébergement (camping, hôtel...), sa durée moyenne de séjour (8 jours), son attractivité (argument de choix : marque Accueil vélo) et sa demande de services (en amont, sur place).

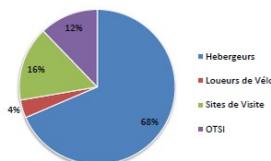
L'impact économique

Les retombées économiques ont doublé en 5 ans. Le réseau d'acteurs économiques proposant des services spécifiques pour l'accueil des touristes à vélo est très important. L'intermodalité favorise ce tourisme à vélo.

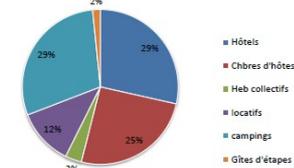
ÉVOLUTION DES RETOMBÉES



Répartition par catégorie AV



Répartition des hébergements AV



Les perspectives

Des études (tous les 5 ans, renouvellement du concept...), des aménagements (exemples : traversées urbaines en lien avec des boucles locales...) et de nouveaux produits et services (itinérance, intermodalité, créativité...).

RÉPARTITION DE LA FRÉQUENTATION PAR TYPE DE CYCLISTES (EN MILLIERS)



Impacts économiques du vélo tourisme

Avancées et perspectives du nouveau schéma Véloroutes et Voies Vertes

Catherine LE BARS, chargée de mission du Pôle "Aménagements et Filières touristiques", Région Pays de la Loire

Le conseil régional présente le schéma régional véloroutes et voies vertes (SR3V), outil d'aménagement du territoire en faveur de l'utilisation du vélo, du tourisme et de l'économie, depuis 2009.

La région est chef de file de sa réalisation, en lien avec les collectivités qui aménagent les itinéraires.

Le SR3V est mis à jour chaque année, afin d'assurer sa cohérence avec le schéma national dans lequel il s'insère. Il s'intègre au schéma régional de développement touristique et aux nouveaux schémas de planification (SRADDET, SREII) issus de la loi NOTRe.

En région Pays de la Loire, le SR3V représente plus de 2750 km de véloroutes et voies vertes.

Depuis le 1^{er} octobre 2015, plus de 6 millions d'euros ont été investis dans les aménagements cyclables, soutenus à 1,6 missions d'euros par la région.

La dernière mise à jour du SR3V date du 28 février 2017.

De nouveaux aménagements sont en cours de réalisation (exemple : La vélo francette, élue « Véloroute de l'année 2017 ») ou projetés (exemples : voie verte Segré/Pouancé/Chateaubriant, liaison cyclable ponts de Varades / Saint-Florent-le-Vieil, voie verte Les Mées/Chérancé connectée à « La Sarthe à vélo », ou encore l'évolution de la Loire à vélo dans la métropole de Nantes).

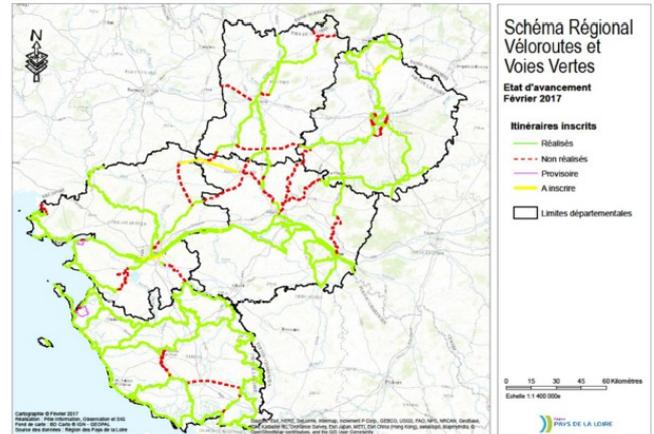


Table-Ronde : Le vélo, un levier économique pour les territoires ?

avec

Annie-Claude THIOLAT, présidente de l'association Place A Vélo (PAV) à Nantes, et vice-présidente de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB)

François PASTRE, directeur de l'association ATAO à Saint-Herblain (« Toujours » en langue bretonne), qui a pour but l'insertion sociale et professionnelle de personnes en situation de précarité ou d'exclusion, notamment autour du vélo sOLidaire (réparation/vente, formation, qualification pro, insertion, nouveaux services (bike up))

Laurent CHAILLOY, membre du collectif et administrateur de l'association des Boites à Vélo à Nantes, collectif vélo-porteur pour ceux qui entreprennent à vélo : les manuel(le)s, les poses gourmandes, les livreurs(seuses)

Olivier ROUSSEAU, référent plan mobilité au sein de l'entreprise VIF à La Chapelle-sur-Erdre, spécialisée dans l'édition de logiciels de référence pour les industriels de l'agroalimentaire, signataire d'un plan mobilité avec mise en place de l'indemnité kilométrique vélo (IKV)



A travers cette table-ronde, des acteurs de terrain ont témoigné, par rapport aux aspects socio-économiques de l'utilisation du vélo évoqués par M. HÉRAN, de leur visions, des difficultés, des leviers, des clés du succès et des perspectives.

Quelle vision de l'impact économique de l'usage du vélo, de ses services et de leur évolution ?

Pour la FUB : avenir devant lui, seul mode à pouvoir progresser, filière en création, se parler et s'organiser, pratiques trop segmentées et isolées, marché en développement, culture vélo, vélo transport, fabrication-vente, entretien-réparation, aménagement-équipement, associations pro-vélo, entreprises à vélo, assurance, formation, financement

Pour les Boites à Vélo : peut toucher tout type de service, diversification en marche, intérêts / coûts déplacements

Pour ATAO : nouveau modèle économique, économie circulaire, support réinsertion sociale, intervention en entreprise, formation (conseil, réparation, transfert compétence – « do it yourself », auto-réparation)

Pour VIF : pas d'avantage économique significatif, mais exemplarité, accompagnement économique, aménagements (abri fermé, vélos pliants mis à disposition domicile-travail...)

Quelles difficultés / contraintes freinent l'usage du vélo ?

Pour la FUB : dangerosité, sécurisation, habitat, entretien, opposition/motorisés, réflexe/culture, motorisation, vélo loisir, communication entre acteurs, oubli du vélo, méconnaissance bienfaits

Pour ATAO : marché captif en évolution, manque de services

Quelles accélérateurs et leviers pour le développement de l'utilisation du vélo ?

Pour la FUB : apprentissage obligatoire école, plans de déplacements entreprises, indemnité kilométrique vélo, stationnements sécurisés, vélo-écoles, location longue durée de vélos / vélos à assistance électrique, aide acquisition, bicycode, intermodalité, complémentarité voiture-vélo, vélos en libre-service, argumentation santé, plus d'itinéraires cyclables, plus de stationnements sûrs/abrités en gare, plus de garages sûrs/accessibles en immeubles

Pour les Boites à Vélo : communication, promotion, incitation économique

Quelles clés du succès, pour que cette échappée belle du vélo soit gagnante ?

Pour la FUB : communication / promotion vélo, développement argumentaire économique, valorisation bienfaits santé, liberté vélo, développement services et stationnement sécurisé, abaissement vitesse en ville, plans mobilité entreprises avec vélo, généraliser l'indemnité kilométrique vélo, rendre le vélo facile

Quelles perspectives d'évolution ?

Pour la FUB : recours à la simplicité, éducation, intermodalité

Pour ATAO : partenariats avec entreprises et autres acteurs, nouveaux services

Pour les Boites à Vélo : reproduction ailleurs, franchises / autres villes

Pour VIF : comptabilisation, objectifs ambitieux, évolution des pratiques et appui financier