



FILIÈRE ÉCONOMIQUE DU VÉLO

SYNTHÈSE

GUILLAUME GOUFFIER-CHA
DÉPUTÉ DU VAL-DE-MARNE



Crédits

- Synthèse et graphisme : Léry Jicquel
- Illustration de couverture : Quentin Mansard
- Photos : Equipe de Guillaume Gouffier-Cha

POURQUOI CETTE MISSION?

Depuis 2018 et la présentation du plan vélo, beaucoup a été fait pour mettre en place le début d'une réelle politique cyclable dans notre pays avec l'objectif que la part modale du vélo atteigne 9% des déplacements d'ici 2024, puis 12% en 2030.

Si nous poursuivons cette politique, ce que je préconise et ce que je souhaite au regard des enjeux écologiques, économiques et de santé qui sont devant nous, nous devons aussi examiner les opportunités que cela peut générer pour nos entreprises et tous les acteurs de ce secteur. Nous devons aujourd'hui nous poser la question de la reconstruction d'une filière des acteurs économiques du vélo en France.



« L'économie du vélo est un exemple parmi d'autres des erreurs de notre politique de désindustrialisation que nous avons menée au cours des cinquante dernières années et des perspectives nouvelles qui s'ouvrent à nous aujourd'hui »

C'est dans le cadre de cette réflexion que **je me suis vu confier le 5 octobre dernier par le Premier ministre Jean Castex une mission sur la structuration d'une telle filière dans notre pays.** C'est une des missions les plus engageantes que j'ai eu à conduire depuis 2017 après le Grenelle des violences conjugales en 2019.

Pour mener à bien ces travaux dans des délais restreints, j'ai rencontré au cours des trois derniers mois plus d'une centaine d'acteurs industriels et économiques qui travaillent sur le vélo. J'ai pu visiter des dizaines de sites et d'usines, rencontrer des associations et des collectivités territoriales. J'ai sollicité toutes les parties prenantes de ce secteur tout en observant ce qui se passe au même moment chez nos voisins européens.

L'économie du vélo est un exemple parmi d'autres des erreurs de la politique de désindustrialisation que nous avons menée au cours des cinquante dernières années et des perspectives nouvelles qui s'ouvrent à nous aujourd'hui. Sachons les saisir. Sachons faire confiance aux acteurs impliqués et souvent passionnés qui sont prêts à totalement développer ce secteur. Sachons croire en 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 et dont est issue cette synthèse.

GUILLAUME GOUFFIER CHA
DÉPUTÉ DU VAL-DE-MARNE

LA MISSION EN QUELQUES CHIFFRES

24

*visites sur le terrain en
France et au Portugal*

58

*auditions en présentiel et
en visioconférence*

130

*personnes auditionnées
dans tout l'écosystème vélo*

3

*mois de mission entre octobre
2021 et janvier 2022*





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.

Le vélo est 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 de 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.

Le vélo, une réelle opportunité industrielle

La révolution des pratiques que nous observons aujourd'hui entraîne un **besoin en équipements de qualité**.

En outre, ce besoin 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 pour les industriels français.**

25%

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

690 000

*Nombre de vélos assemblés en
France dont 40% de VAE*

120

*entreprises spécialisées dans
l'industrie du cycle*

707€

*Prix moyen d'un vélo.
En augmentation de 25%
depuis 2019*

Reconstruire les fondements d'une industrie du vélo

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.**

Dans le même temps, nous devons **investir dans l'innovation** afin d'identifier les futures ruptures technologiques du vélo.

Nous devons **développer la coopération 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 vélos en France, qui est écologiquement et socialement plus vertueuse, doit être reconnue à travers la mise en place d'un **label France Vélo.** Il importe aussi de structurer 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. Plus de 100 000 emplois pourraient y être créés d'ici à 2050 selon certaines 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.

Renforcer et accélérer le plan vélo

Pour cela, je propose 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. Cela nous donnera tous les outils pour poursuivre le développement du vélo. Je propose de porter le fonds mobilités actives à 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.

100 000

*Nombre d'emplois créés dans
la filière d'ici 2050*

30€

*Dépense par an et par
habitant pour faire de la
France un pays cyclable*

5 millions

*Estimation du nombre de vélos
vendus en 2030 contre 3 millions
aujourd'hui*

10 MESURES...



1

POURSUIVRE LA
RECONNAISSANCE DU VÉLO
COMME MODE DE TRANSPORT

2

CRÉER UN LABEL FRANCE VÉLO
QUI INTÈGRE DES CRITÈRES
SOCIAUX, ENVIRONNEMENTAUX
ET ÉCONOMIQUES

3

MODERNISER ACTIVEMENT LES
OUTILS INDUSTRIELS

4

CRÉER UN COMITÉ DE FILIÈRE
VÉLO AVEC LES ACTEURS
INDUSTRIELS ET ÉCONOMIQUES
DU VÉLO

5

LANCER DES ÉTATS GÉNÉRAUX
DES ACTEURS ÉCONOMIQUES
DU VÉLO DANS LES PROCHAINS
MOIS

...POUR UNE FILIÈRE VÉLO

6

DÉVELOPPER LES OUTILS
POUR RENFORCER LE
TRAVAIL INTRA-FILIÈRE ET
INTER-FILIÈRES

7

STRUCTURER UN MARCHÉ DE
SECONDE MAIN

8

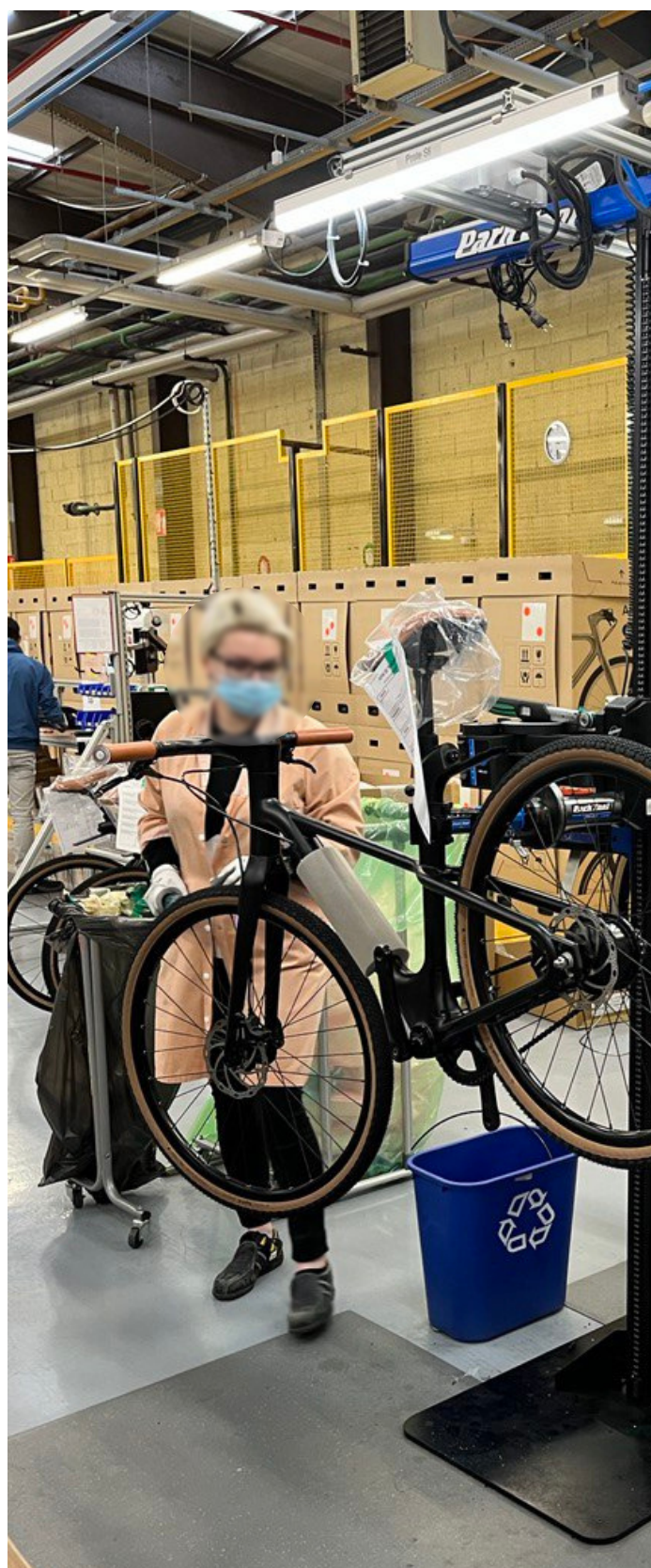
RENDRE LA TVA DÉDUCTIBLE
POUR L'ACHAT DE VÉLOS
POUR LES PROFESSIONNELS

9

CRÉER DE NOUVELLES
FORMATIONS DIPLÔMANTES
POUR TOUS LES MÉTIERS DU
CYCLE

10

ACTUALISER LE PLAN VÉLO
DÈS 2022 ET PROPOSER UN
FONDS DE MOBILITÉ ACTIVE
DE 400 MILLIONS D'EUROS
PAR AN



**LE RAPPORT COMPLET
EST À RETROUVER SUR**

GUILLAUME.GOUFFIER-CHA.FR