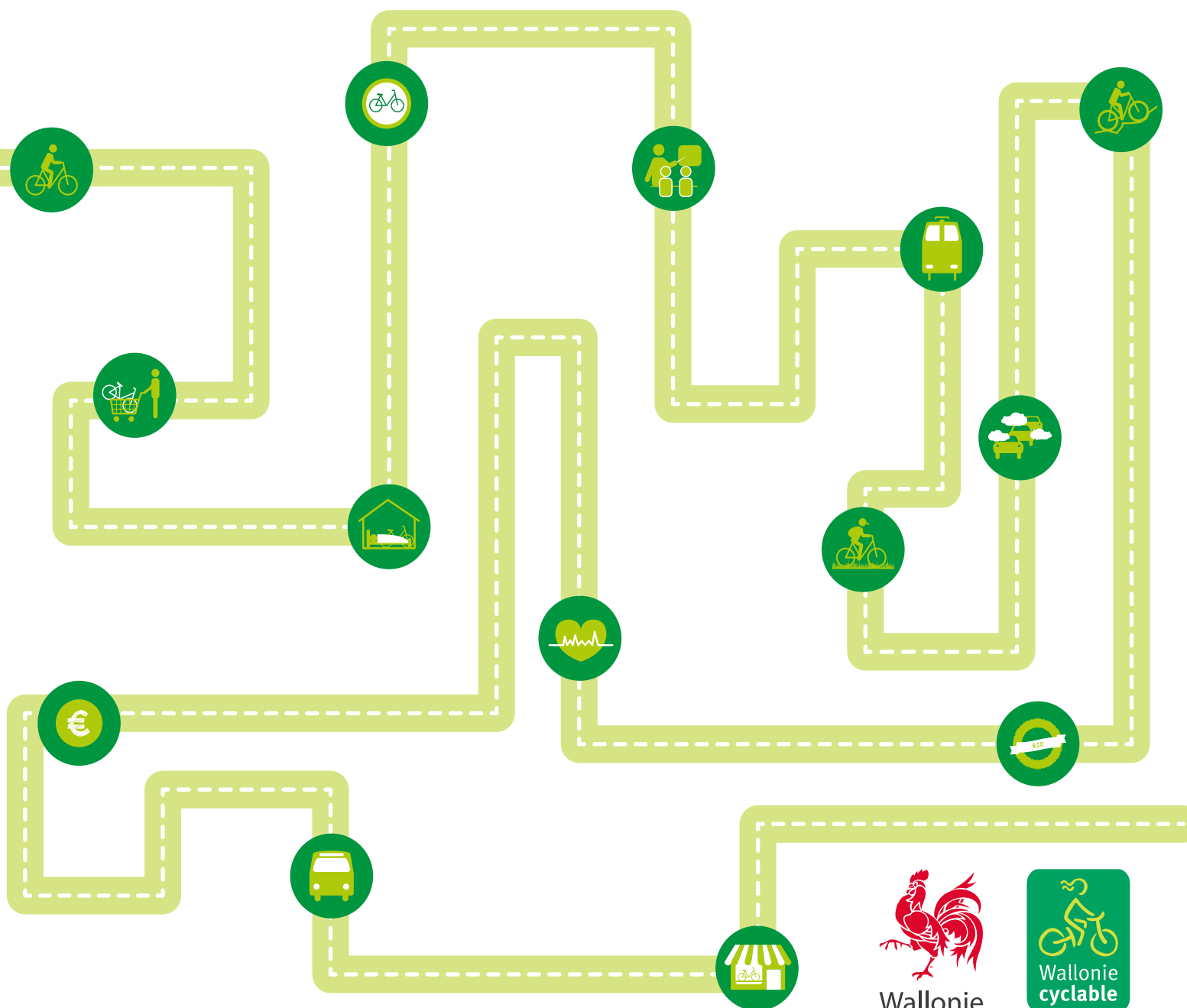


Évaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie

résumé

- > Diagnostic de la situation actuelle du vélo en Wallonie
- > Dépenses publiques en Wallonie en faveur du vélo depuis 2005
- > Évaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie aujourd'hui
- > Proposition d'études de cas



A la demande du Service Public de Wallonie



Département de la stratégie de la mobilité
Direction des impacts économiques et environnementaux
Boulevard du Nord 8
B-5000 Namur

23/05/2014

Auteurs :

Bruno Van Zeebroeck, *TML*
Julie Charles, *Pro Velo a.s.b.l.*
Etienne Holf, *Pro Velo a.s.b.l.*



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 par rapport à ce qu'on constate chez certains de nos voisins. Ainsi en 2012, de manière globale, à peine 1% des déplacements totaux se font à vélo.

Estimation vélo Wallonie 2012			
	déplacements/ cycliste/semaine	nombre annuel de km effectués (millions)	nombre de cyclistes
Cyclistes utilitaires			
Cyclistes quotidiens actifs	15	43	17.000
Cyclistes quotidiens non actif	9	19	11.500
Cycliste quotidiens étudiants	13	14	8.000
Cyclistes occasionnels	3	19	35.000
Cyclistes non utilitaires			
	déplacements/an (millions)	nombre annuel de km effectués (millions)	nombre de cyclistes
Cyclosporifs	60	126	45.000
Cyclistes loisirs	20	109	125.000
Cyclistes loisirs très occasionnels	5	90	900.000

Tableau 1 : Estimation de la pratique du vélo et du nombre de cyclistes en 2012

Méthodologie

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 avec une pratique régulière et, corollairement, sur la nécessité d'investissements en infrastructures pour rendre les conditions de la pratique du vélo plus sûre et plus attractive. 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 menée auprès des cyclistes par Pro Velo au, printemps 2014. Les chiffres sont exprimés en euro constant 2014.

Nous supposons une part modale du vélo de 10% en 2030, hypothèse réaliste au regard d'expériences en Allemagne ou en Suisse. Y arriver nécessite une politique volontariste. Celle-ci améliore sensiblement l'expérience du cycliste par 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 ses loisirs et 6% d'entre eux l'utilise dans un but sportif. Bien entendu, un cycliste utilitaire, la semaine peut se transformer en cycliste sportif ou de loisirs le week-end, ou un voyageur à vélo en vacances.

Estimation vélo Wallonie 2030 (ambition)			
	déplacements/ cycliste/semaine	nombre annuel de km effectués (millions)	nombre de cyclistes
Cyclistes utilitaires			
Cyclistes quotidiens actifs	15	407	150.000
Cyclistes quotidiens actifs-VAE*	15	161	40.000
Cyclistes quotidiens non actifs	9	171	100.000
Cyclistes quotidiens non actifs VAE*	9	68	25.000
Cycliste quotidiens étudiants	16	154	90.000
Cyclistes occasionnels	3	170	310.000
Cyclistes occasionnels VAE*	3	67	80.000
Cyclistes non utilitaires			
	déplacements/an (millions)	nombre annuel de km effectués (millions)	nombre de cyclistes
Cycloportifs	60	1698	250.000
Cyclistes loisirs	40	482	550.000
Cyclistes loisirs VAE*	40	121	140.000
Cyclistes loisirs très occasionnels	10	100	1.000.000

Tableau 2 : Estimation de la pratique du vélo et du nombre de cyclistes en 2030

*VAE = vélo à assistance électrique

Pays-Bas	28
Amsterdam	40
Allemagne	12
Suède	12
Munich	20
Bern	20
Dresden	17
Strasbourg	12
Breme	23
Bâle	17

Tableau 3 : Part modale du vélo en % dans quelques pays et villes européens (source Copenhagize 2009 basé sur différents rapports des communes, mobiliteitsonderzoek Nederland 2007 et Gallup, 2011 dans OECD, International Transport forum, 2013)

La part du vélo à assistance électrique (VAE) en 2030

Aujourd'hui, déjà 12.5% des vélos vendus, soit 1 sur 8, sont des vélos à assistance électrique. Au regard de l'évolution des ventes aux Pays-Bas et en Allemagne et des améliorations technologiques à venir, nous estimons que la part des vélos électriques augmentera également en Wallonie. La part de marché pourrait ainsi atteindre 20% en 2020 et 20% du parc vélo pourrait être VAE en 2030.



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, pour une politique volontariste, le bénéfice en rapport avec le coût est clairement positif en 2030: chaque euro investi en rapporte de 5 à 12 € suivant l'importance des effets sur la santé et la sécurité routière pris en compte (voir cadre) .

A l'analyse de la figure 1, on y lit la répartition entre les différents gains et coûts en fonction de la situation actuelle (1), d'une situation 2030 en l'absence de politique volontariste (2) et d'une situation 2030 conséquente à une politique ambitieuse (3).

Les gains additionnent les impacts de l'amélioration de la santé, la réduction des coûts d'exploitation des transports publics, les économies dans les budgets des ménages, les réductions des émissions polluantes et de la congestion,

Les coûts comprennent l'augmentation des victimes de l'insécurité routière et les dépenses publiques consacrées à la politique cyclable.

Sur base de méthodes économiques classiques et des hypothèses souvent conservatrices, les bénéfices sociétaux de la pratique du vélo dépassent systématiquement les coûts sociétaux.

Les différents scénarios :

1. « 2012 » estime la situation en 2012;
2. « 2030 au fil de l'eau » estime la situation en 2030 à politique inchangée;
3. « 2030 ambition » estime les effets d'une politique volontariste qui améliore sensiblement la sécurité routière des cyclistes;

La prise en compte de l'incertitude au niveau "santé et accidents":

- La pratique du vélo influence la mortalité au niveau de la santé et au niveau des accidents. Les estimations sur la mortalité sont plutôt fiables. (voir Figure 1, page 6)
- La pratique du vélo a également des effets au-delà de la mortalité aussi bien au niveau de la santé qu'au niveau des accidents.
 - o Les risques de contracter une maladie (morbidité) diminuent par la pratique du vélo. L'effet estimé par une méthode fortement simplifiée sous-estime probablement les effets globaux.
 - o La pratique du vélo augmente le risque d'accidents avec blessés. Les statistiques officielles sont néanmoins de mauvaises qualités ce qui nous a amené à proposer une fourchette d'estimations :
 - Une estimation basse, basée sur les statistiques officielles, (voir Figure 2, page 6)
 - Une estimation haute, basée sur une correction des statistiques officielles. (voir Figure 3, page 6)
 - o La sous-estimation est due à un mauvais enregistrement des accidents. Une partie des accidents avec blessés n'est pas enregistrée.

Aperçu des impacts de la pratique du vélo utilitaire en Wallonie en millions d'euros

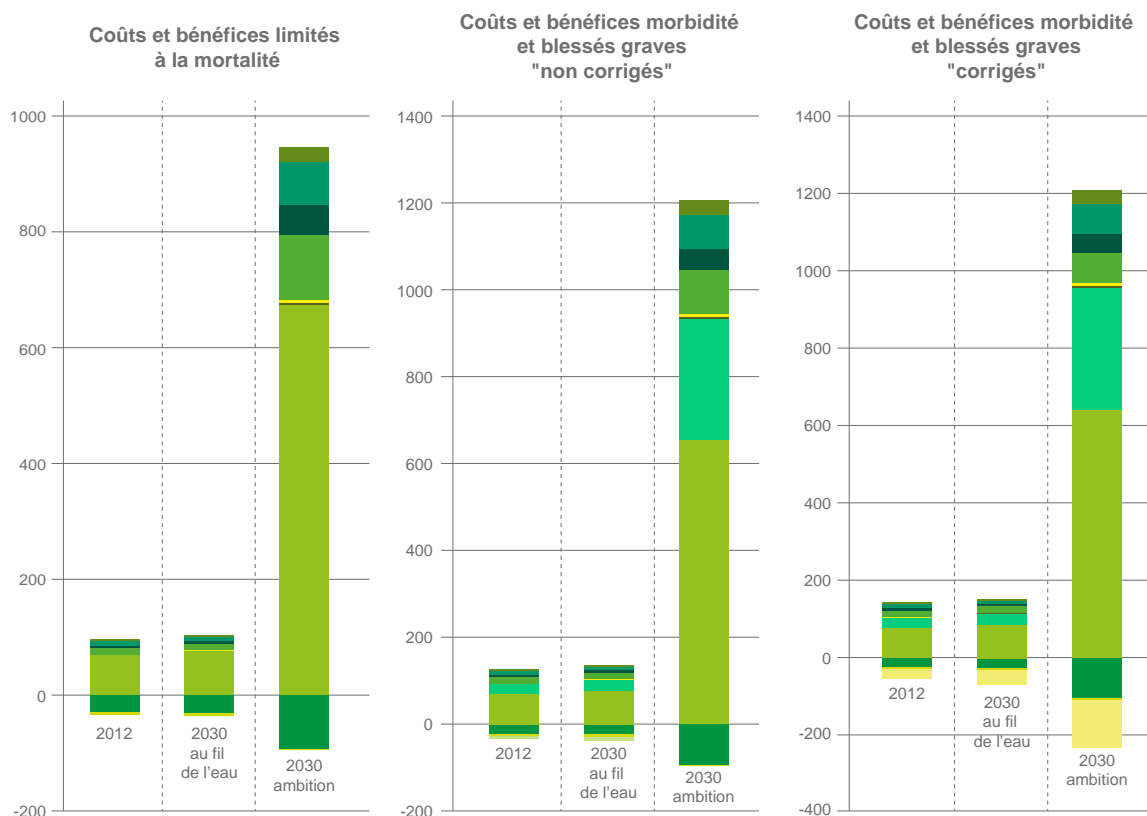
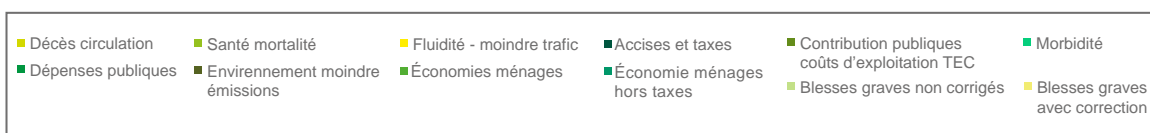


Figure 1 : Limité à la mortalité

Figure 2 : Avec prise en compte de la morbidité et des statistiques d'accidents non corrigées

Figure 3 : Avec prise en compte de la morbidité et des statistiques d'accidents corrigées

La morbidité reprend un estimation prudente des maladies liées à l'inactivité.



Plusieurs constats:

- Si on ne considère que les estimations les plus fiables qui ne prennent que la mortalité en compte, les gains sont au moins 9 fois supérieurs aux coûts dans le scénario avec politique ambitieuse (2030 ambition). Les bénéfices sociétaux sont de 700 millions €. Aujourd'hui ou en 2030 au fil de l'eau (sans politique ambitieuse), les gains sont également presque 4 fois plus élevés que les coûts, mais ils ne sont plus que de 70 millions €.
- Les bénéfices sociétaux sont plus importants si on inclut l'effet morbidité au niveau de la santé (gain) et les blessés graves (coûts). Pour le scénario ambitieux en 2030, les bénéfices se situent entre 800 et 1000 millions €. Les gains sont entre 5 et 12 fois plus importants que les coûts. Aujourd'hui ou en 2030 au fil de l'eau, les gains ne sont que de 30 à 80 millions € et ne dépassent que d'un facteur 1.3 à 4 les coûts.
- La variabilité dans les résultats prenant en compte les accidents est due aux incertitudes liées à leur estimation (voir encadré page 5).
- Ces résultats ne prennent pas en compte des effets positifs de la pratique du vélo qui, bien qu'étant difficiles à quantifier ou monétariser n'en demeurent pas moins bien réels: comme l'impact sur la convivialité en ville et dans les villages, sur la santé mentale, sur le bien-être psychique et sur les gains d'espaces publics et privés qui ne doivent plus être consacrés au stationnement des voitures.



Les coûts du ratio: les dépenses publiques en faveur du vélo

Pour estimer au mieux les coûts, il est important de passer en revue les différentes dépenses publiques et les différents contributeurs. L'étude a analysé les différentes dépenses publiques de 2005 à 2012. La Wallonie possède des réseaux cyclables développés à vocation plus touristique (comme le RAVeL) et, à contrario, les parties de réseaux utilitaires à vocation plus locale restent faiblement développées. Pour analyser plus spécifiquement l'usage utilitaire du vélo, nous avons donc distingué les investissements consentis en faveur du RAVeL et la promotion touristique, et les dépenses effectuées dans les autres cas.

Les dépenses RAVeL ont fortement varié en fonction des années, avec des dépenses « record » en 2007 et une moyenne annuelle de 9.718.000 € par an

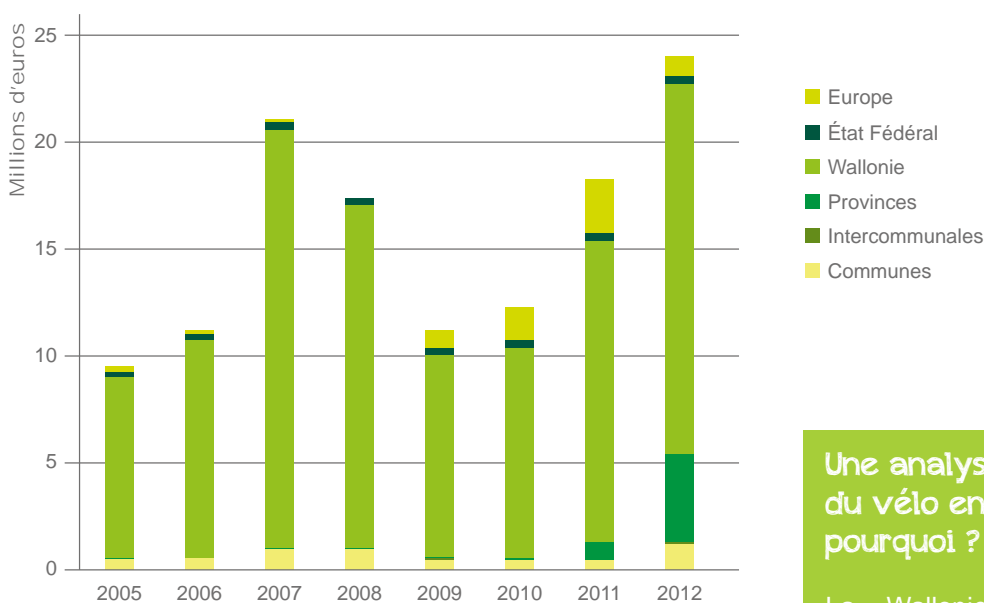


Figure 4: Evolution des dépenses publiques en fonction des niveaux de pouvoirs en euros (2005-2012)

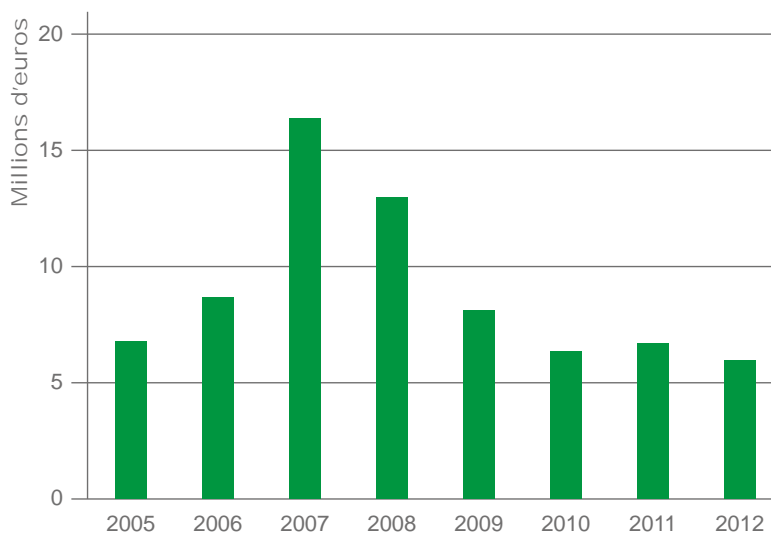


Figure 5: Évolution du budget RAVeL de 2005 à 2012 en millions d'euros

Une analyse économique du vélo en Wallonie, pourquoi ?

La Wallonie développe et étend sa politique cycliste. Elle travaille sur l'élimination des points noirs pour les cyclistes, elle investit dans des infrastructures cyclables de qualité, elle investit des moyens dans les communes...

Dans le futur, la Wallonie souhaiterait augmenter les investissements en faveur du vélo. Les principes de bonne gouvernance demandent qu'une augmentation des dépenses publiques soit compensée par des retombées sociétales positives. Ceci est encore plus vrai dans un contexte budgétaire difficile.

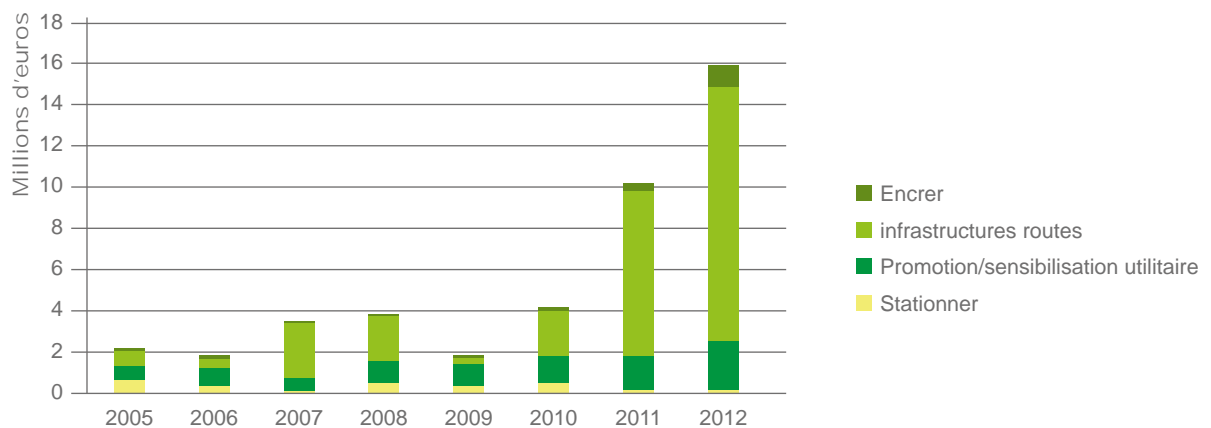


Figure 6: Répartition et évolution des dépenses publiques en fonction des axes de la politique vélo utilitaire (2005-2012)

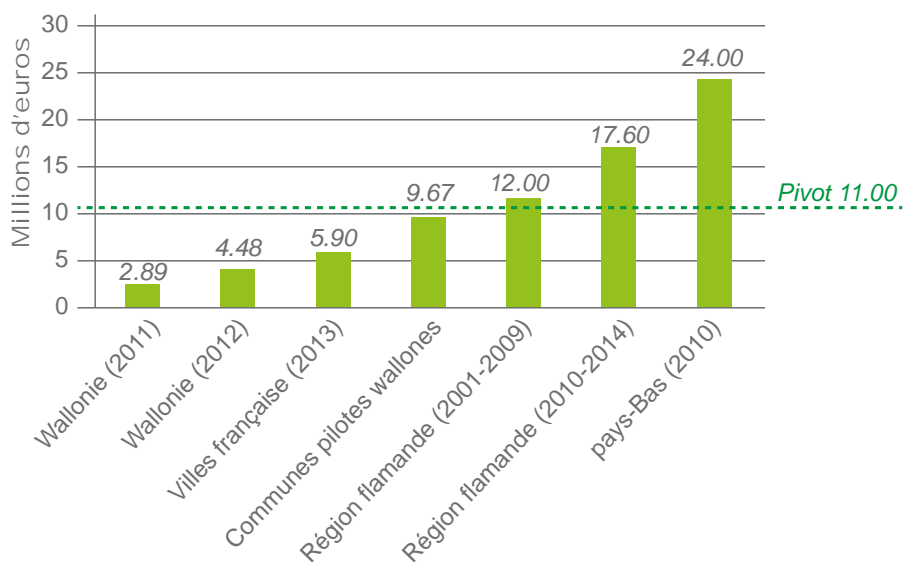


Figure 7: Comparatif des dépenses publiques par habitant en Wallonie et chez nos voisins.

L'analyse des dépenses en mobilité vélo utilitaire, 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 de 1 cm de piste cyclable par wallon et par an. L'entrée en vigueur du Plan Wallonie cyclable en 2011 et 2012, ainsi que l'engagement de la Province du Brabant wallon à dépenser un budget exceptionnel, marquent les années 2011-2012.

Pour pouvoir relativiser ces dépenses publiques en région wallonne, il est intéressant de les comparer avec les politiques de voisins immédiats (cf. figure 7). En 2012, la dépense moyenne par habitant wallon était de 4,48€, mais plus spécifiquement dans le cadre du projet « Communes pilotes cyclables », on approche les 9.67€. Cette dépense est nettement inférieure aux dépenses consenties par nos voisins, même si les communes pilotes investissent plus que la moyenne des villes françaises.

L'analyse des politiques cyclistes d'autres régions démontre que la pratique du vélo est liée aux investissements consentis. On ne voit augmenter de manière significative l'utilisation du vélo que si des dépenses publiques régulières et importantes sont consenties. Il y a peu de changement important en-dessous de 11€ par habitant

En 2030

Si dans les scénarios 2030, on espère atteindre 10% de part modale en Région wallonne, il sera certainement nécessaire d'investir dans des réseaux cyclables de qualité et d'un niveau de sécurité important, en mettant l'accent sur les zones urbaines et péri-urbaines. Nous prenons comme hypothèse que les pouvoirs publics investissent autant par wallon que nos voisins néerlandais et sur base d'une même répartition des dépenses publiques, soit 24€ par habitant. Nous aurons une répartition des budgets sous la forme du tableau ci-après.

Aux Pays-Bas, les investissements en infrastructures restent importants malgré une culture du vélo bien ancrée. En Région wallonne, les investissements dans le changement de comportement nécessiteront des moyens financiers vraisemblablement aussi importants (plus que les 3 % envisagés aux Pays-Bas).

Ces dépenses publiques, nous le verrons plus loin, sont également génératrices d'emploi et créatrices de richesses économiques.

Dépenses publiques Wallonie 2030 volontariste	%	Part/habit	Budget 2030
Politique générale	1%	0,20 €	796.172
Promotion, sensibilisation et éducation	3%	0,61 €	2.411.932
Infrastructures TVAC	57%	13,86 €	54.444.097
Stationnement TVAC	13%	3,24 €	12.738.748
Administration (gestion entretien)	27%	6,52 €	25.617.996
Total	100%	24 €	96.008.945
Nombre d'habitants en Wallonie en 2030			3.927.000

Tableau 4 : Dépenses des pouvoirs publics en 2030 dans l'hypothèse d'une ventilation budgétaire semblable à celle de la politique cycliste des Pays-Bas en 2010.

Un exemple : les dépenses publiques aux Pays-Bas.

Nous connaissons tous le succès du vélo aux Pays-Bas. La part modale (tous déplacements) y est en moyenne de 27% (avec des variations entre communes de 22% à 46%). Est-ce simplement une question de culture ou le résultat d'un investissement conséquent dans une politique en faveur du vélo ? Une étude complète sur les dépenses publiques aux Pays-Bas en 2010 donne des résultats comparatifs intéressants. Déjà en 1992, le budget annuel moyen (indexé 2010) était de 233 millions. Actuellement, il est de 410 millions €, soit une moyenne de 24€ par habitant et par an. L'augmentation entre 1992 et 2010 a été de 75%.

Cette estimation des dépenses en faveur du vélo est probablement une sous-estimation parce que 2 postes n'ont pas été repris ;

- les infrastructures vélo qui ne sont pas spécifiquement identifiées lors de l'aménagement de nouveaux quartiers résidentiels
- les infrastructures vélo qui font partie de projets plus larges de réaménagement et d'entretien substantiel du réseau routier

Lorsqu'on analyse la répartition des investissements, alors que les Pays-Bas ont déjà un réseau fonctionnel de plusieurs milliers de km, les investissements en infrastructures cyclables restent extrêmement importants. Le stationnement des milliers de vélo en circulation devient un défi et nécessite des moyens adaptés. La gestion et l'entretien du réseau mobilise donc une part importante des budgets. La promotion, la sensibilisation et l'éducation constituent une partie peu importante du budget.



La santé, de loin le gain le plus important : presque 1000 millions d'euros économisés en 2030

La pratique du vélo (utilitaire) induit une activité physique régulière. Cette activité physique améliore la santé de manière impressionnante. A tout âge, le risque de mortalité est réduit de 28%. La monétarisation de l'effet sur la mortalité se base sur la valeur d'une vie et des hypothèses de l'Organisation Mondiale de la Santé. Par ailleurs, la morbidité ou le risque d'affection de longue durée et d'hospitalisation liées à un manque d'exercice physique sont également sensiblement diminués.

Aujourd'hui, le gain sociétal est estimé à près de 100 millions €. Il s'agit d'une sous-estimation car tous les bienfaits de la pratique du vélo ne sont pas encore suffisamment connus pour être monétarisés. Ainsi, les effets bénéfiques de l'exercice physique sur la santé mentale sont réels, mais pas monétarisés, faute de modèle existant. La monétarisation se base seulement sur une méthode de calcul fortement simplifiée qui estime les effets sur la morbidité à 40% des effets sur la mortalité.

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) dont l'économie pour la collectivité peut être évaluée à presque 700 millions €. Une estimation très prudente établit par ailleurs les autres effets sur la santé (moins d'affections chroniques, moins d'hospitalisations, etc.) à encore presque 300 millions €.



L'insécurité routière ne constitue pas toujours un coût sociétal important

Rouler à vélo présente plusieurs risques pour la santé liés à l'équilibre et notamment aux risques de chute ou collisions avec un véhicule.

Aujourd'hui le coût de l'insécurité routière au niveau de la mortalité est faible (2 millions EUR) Les gains en termes de santé publique, 60 millions EUR, dépassent largement ce coût. Par contre, si l'on intègre les coûts liés aux blessés graves (avec une correction pour le sous-enregistrement des accidents), les coûts totaux deviennent importants (47 millions EUR).

En 2030

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, « plus de cyclistes » permet de familiariser les automobilistes à leur présence à tel point qu'une multiplication par 10 du nombre de cyclistes ne fera augmenter le nombre d'accidents que par un facteur de 2,5 comme le montrent des exemples à l'étranger.

Le principe "Safety by numbers"

Le principe "Safety by numbers" est un principe baptisé ainsi par Jacobson (Jacobson, 2003). Il estime que le risque d'une collision avec un véhicule motorisé diminue avec l'augmentation de la pratique du vélo. Un doublement des cyclistes augmenterait seulement de 30% le nombre d'accidents (collisions).

2 remarques importantes s'imposent ici :

- Le principe de safety se base en premier lieu sur une corrélation entre une augmentation de la pratique du vélo et une réduction du risque de collision avec un véhicule motorisé et pas nécessairement un lien causal.
- Le principe safety by numbers a été observé pour des collisions entre cyclistes et véhicules motorisés. Mais 80% des accidents vélo sont des accidents « vélo seul », où aucun autre utilisateur de la route n'est impliqué. Les accidents les plus graves sont néanmoins généralement des accidents avec un autre véhicule motorisé.



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

Le taux de couverture du groupe TEC, c'est-à-dire la partie du coût d'exploitation qui est couverte par les recettes, se situe aux alentours de 30%. Le solde, appelé déficit d'exploitation (près de 70%) doit être financé par la collectivité. Malgré une augmentation importante du nombre d'usagers du bus (doublement en 10 ans) et un encombrement grandissant des bus à l'heure de pointe, le taux de couverture ne s'améliore que marginalement. Cela s'explique par le fait que l'augmentation d'usagers se fait essentielle sur les lignes vers les centres villes et durant les heures de pointes, à un moment où l'ensemble du parc de bus disponibles est sur la route. Répondre à cette demande implique pour les TEC de faire des investissements importants sous forme de matériel roulant supplémentaire dont l'amortissement génère de nouveaux coûts d'exploitation qui ne sont couverts que partiellement par les recettes supplémentaires.

Les cyclistes-navetteurs circulent en général en heure de pointe et peuvent donc faire diminuer les coûts d'exploitation des TEC et la contribution publique qui y est liée. Sur base d'une première estimation, les cyclistes feraient économiser 4.5 millions € en 2012 aux TEC.

En 2030

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



Les ménages aussi font des économies

Les bénéfices pour les ménages comprennent une amélioration de leur santé, une diminution de leurs dépenses en transports, une légère amélioration de la propreté de leur environnement et un trafic légèrement plus fluide.

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.

Gains et coûts directs pour un ménage :

Le cycliste quotidien qui peut se passer d'une voiture à essence

- fait en moyenne une économie de 2800 €/an sur ses frais de voiture
- fait en moyenne une petite économie sur ses dépenses pour les transports publics de 100 €/an
- débourse en moyenne 227 €/an pour son vélo
- fait au total un gain de presque 2700 €/an

Le cycliste quotidien qui ne peut pas se passer d'une voiture et fait en moyenne 2300 km/an à vélo

- fait une économie de plus ou moins 100 €/an sur les frais variables de sa voiture
 - 100 EUR/an sur les dépenses pour les transports publics
 - débourse 227 €/an pour son vélo
 - fait au total une petite perte de 17 €/an. La raison de la perte est la combinaison d'un nombre relativement limité de km annuel parcouru et le coût limité des frais variables de la voiture et des transports en commun
- Ceci montre que pour équilibrer la balance des transports, les coûts fixes des voitures devraient en partie devenir variables (ex : assurance et taxe de circulation au km)

Le cycliste étudiant

- fait un gain de 100 € sur son abonnement de transport public
- débourse 166 €/an pour son vélo
- fait au total une petite perte de plus ou moins 60 €/an. La raison est le tarif très bas (fortement subsidié) des transports en commun.

Moins d'absentéisme au travail, un gain pour les entreprises

TNO, institut de recherche Néerlandais, a calculé qu'un travailleur utilisant régulièrement son vélo est absent en moyenne 1,3 jour /année (TNO, 2009). L'étude définit les cyclistes comme pratiquant au moins trois fois par semaine 6 km aller-retour ou 4 fois par semaine 4 km aller-retour. Le non-cycliste fait du vélo moins d'une fois par semaine.

Le coût direct d'une journée d'absence pour un employeur en Belgique est en moyenne de 249 €. Il correspond au salaire que l'employeur paie. Le coût total d'une journée d'absence, en tenant compte des pertes de productivité (coûts indirects) est bien plus important et en moyenne de 871 € (Securex, 2009 et calculs de TML). Les coûts économisés par les employeurs wallons se situeraient alors entre 40 (seuls les coûts directs) et 150 millions € (coûts directs + indirects) en 2030 ambition. Aujourd'hui, les gains sont évalués à entre 4 et 13 millions €.



Des gains limités pour l'environnement et la congestion

Les cyclistes diminuent le nombre de km parcourus par les véhicules motorisés. Cela implique moins de congestion et un trafic plus fluide à de nombreux endroits, notamment dans les régions urbaines. Les automobilistes gagnent du temps.

Néanmoins, les gains au niveau environnemental et de congestion restent faibles, essentiellement pour trois raisons :

- Les cyclistes ne choisissent pas uniquement la voiture en absence de vélo. Il n'y a que 40 % des km parcourus à vélo qui le seraient en voiture en l'absence de vélos. Dans cette situation, les autres choisissent la marche ou les transports publics,
- Le réseau routier wallon est peu saturé. Nous n'avons pu prendre en compte le fait que probablement plus de km à vélo sont effectués en ville plutôt qu'à la campagne alors que la congestion se situe essentiellement en ville.
- La technologie rend les voitures de plus en plus propres. A cela s'ajoute, pour 2012, un nombre de cyclistes plutôt faible : seulement 1% de tous les déplacements en Wallonie.

Ces gains se chiffrent aux alentours d' 1 million € en 2012 et de 15 millions € en 2030.

Faire de vélo et la pollution atmosphérique

Les études sur l'impact de la pollution sur la santé du cycliste démontrent un impact marginal comparé à l'impact positif de l'exercice physique.

- De Hartog (2010) estime l'augmentation du risque de mortalité du cycliste dans une zone polluée à 0.4%, tandis que la réduction du risque de mortalité du cycliste grâce à l'exercice physique est de 28%.
- Rable et de Nazlle valorisent le risque de mortalité du cycliste lié à la pollution à 19 €, le gain en santé améliorée à 1300 €. L'étude prend en compte le métabolisme plus important pendant l'effort du cycliste ce qui fait qu'il respire plus de polluants.
- Dans les deux cas, le risque supplémentaire de mortalité lié à la pollution n'est que de 1.4% de la diminution du risque de mortalité grâce à l'activité physique.

Ces chiffres se basent sur une comparaison entre un cycliste et un automobiliste. L'étude ne donne pas une comparaison avec les utilisateurs de transports publics, mais l'exposition à la pollution pourrait être pire. La concentration de particules dans un bus est sensiblement plus élevée que dans une voiture. Dans des gares souterraines des transports publics les concentrations de particules sont également sensiblement plus élevées qu'à l'extérieur.

Le projet de recherche belge, Shapes, conseille aux cyclistes de choisir des rues avec peu de trafic afin de limiter au maximum l'inhalation de particules.

Il est également important de signaler que les décès suite à la pollution sont également compris dans l'outil HEAT de l'OMS (que nous avons utilisé pour le calcul des impacts santé). Cet outil prend en compte la « all cause mortality » donc forcément les décès liés à la pollution.



Le développement du vélo crée de l'activité économique: 3 780 spécialistes du vélo en 2030

L'achat et l'entretien d'un vélo coûtent au cycliste mais sont créateurs d'emplois.

Pour l'analyse de ce secteur économique, nous avons distingué la pratique utilitaire de la pratique sportive et de loisirs. En fonction de ces différentes pratiques, la valeur d'achat de ces vélos va varier fortement. Plus le cycliste devient régulier et passionné par sa pratique, plus il n'hésitera pas à dépenser pour avoir un vélo de qualité. Ainsi le prix moyen d'achat varie de 250 € à 2000 € entre une pratique de loisirs de balade et une pratique sportive. Souvent le cycliste possède plus d'un vélo. Le sportif le remplacera régulièrement (3,6 ans), le touriste de balade tous les 6,7 ans et l'utilitaire toutes les 7,45 années. Sur cette base, en ajoutant la fréquence d'entretien et les dépenses en pièces détachées et équipements annexes et en pondérant par rapport aux données de la Banque Nationale de Belgique, nous avons pu calculer un chiffre d'affaires du secteur.

On estime actuellement à 398 emplois, répartis dans les 183 commerces de vente ou de réparation en Wallonie, pour un chiffre d'affaires approchant les 100 millions d'euros hors TVA.

En 2030

Sans aucune impulsion volontariste d'augmenter la pratique du vélo, le secteur aurait une croissance naturelle de 10% en 15 ans.

Avec une pratique intensifiée, le commerce du vélo créerait 2100 emplois supplémentaires en 2030, pour un chiffre d'affaires annuel approchant les 600 millions €.

Une enquête auprès des cyclistes wallons.

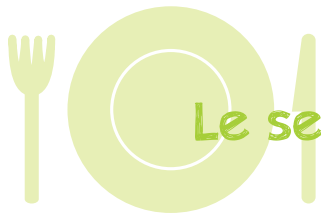
Face à la difficulté de trouver des chiffres et des données spécifiques au secteur du commerce du vélo en région wallonne, Pro Velo a mené une enquête auprès des cyclistes wallons afin d'analyser leurs habitudes d'achats en relation avec leurs pratiques.

Elle a été effectuée du 5 au 25 février 2014, par internet via un formulaire d'enquête. 863 personnes ont répondu à cette enquête dont 37% de femmes et 63% d'hommes, 87% ont une formation supérieure à universitaire, 79% ont un emploi et 10% sont (pré)pensionnés.

La pratique du vélo des répondants :

- 81 % des répondants utilisent le vélo pour un motif utilitaire.
- 66 % des répondants utilisent le vélo pour un motif sportif.
- 62 % des répondants utilisent le vélo pour un motif de balade.

Les réponses à cette enquête ont permis de mieux quantifier les habitudes d'achats et de recouper des informations obtenues par ailleurs (ex : enquête O2 Bikers).



Le secteur Horeca, l'autre gagnant

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 actuellement (100 000 nuitées et une estimation de 113 emplois sur l'ensemble du secteur). Nous avons calculé ces chiffres sur base de l'enquête faite auprès des cyclistes, sur leurs habitudes de loisirs et sportives. En l'absence de sources fiables d'analyse des habitudes de consommation des touristes cyclistes étrangers, les répercussions sur l'Horeca du potentiel important de développement touristique pour ceux-ci ne sont pas prises en compte.

En 2030

Sans investissement, le secteur connaîtrait une croissance annuelle à peine supérieure à 1%.

Avec une politique volontariste de développement de l'offre touristique, sur base d'investissements spécifiquement sur des réseaux à vocation touristique (50% du territoire wallon couvert par un réseau à points-nœud et des itinéraires longues-distance finalisés), le vélotourisme générera cinq fois plus de nuitées et la création de 512 nouveaux emplois.



Les pouvoirs publics investissent et créent de l'emploi

Les infrastructures

Pour rouler à vélo, il faut des infrastructures adaptées et sécurisantes en fonction des conditions du trafic routier, mais aussi permettre de stationner son vélo en sécurité.



Les budgets prévus en 2012 pour la réalisation des infrastructures, aussi bien dans le réseau Ravel qu'en voirie et en matière de stationnement, représentaient 16,5 millions d'euros. Nous l'avons vu précédemment, cette année 2012 est exceptionnelle en terme d'investissements par rapport aux années précédentes. De plus, le budget 2012 ne sera réellement dépensé que les années suivantes étant donné que le délai entre l'affectation budgétaire et la réalisation effective peut prendre plusieurs années. Néanmoins, cette année sera prise comme l'année de référence. En analysant les taux d'emploi dans le secteur des travaux publics, nous pouvons en déduire un niveau d'emploi atteignant 50 emplois.

En 2030

A politique inchangée, et en neutralisant l'effet «exceptionnel 2012», le nombre d'emploi diminuerait de 10 unités.

Pour atteindre une part modale de 10%, il sera nécessaire d'investir beaucoup plus dans un réseau d'infrastructures de qualité. En prenant comme base des investissements similaires aux Pays Bas (24€/hab) pour l'ensemble de la politique vélo, les investissements en nouveaux aménagements et entretiens devraient être de l'ordre de 54,5 millions en infrastructures utilitaires TVAC (de 30 millions € si on ne considère que les zones urbaines et péri-urbaines, soit 54% de la population wallonne), 7,5 millions en réseau touristique TVAC et 10 millions dans les infrastructures de stationnement.

Ces investissements impliquent la création de 130 emplois.

La promotion, la sensibilisation, la formation et les services spécifiques aux cyclistes

Les infrastructures ne sont pas le seul levier pour augmenter la pratique du vélo. Un ensemble d'actions d'accompagnement sont indispensables pour accompagner les personnes prêtes à changer leurs habitudes de mobilité, mais aussi pour les cyclistes réguliers : la promotion, l'information, la formation à l'utilisation du vélo, la gestion de stations vélo, la location de vélos, les campagnes de sensibilisation au niveau des écoliers, étudiants, entreprises et particuliers.

Les dépenses publiques de cet axe de la politique cycliste se présentent sous deux formes : le subventionnement d'acteurs de terrain via des subventions directes des différentes entités administratives ou des aides à l'emploi et des marchés de services vers des entreprises. Pour estimer les dépenses actuelles, toutes les subventions ont été comptabilisées ainsi que les emplois des différentes associations subventionnées. Les montants des marchés publics passés en 2012 sont accompagnés d'une estimation en termes d'emplois, basée sur le taux d'emploi du secteur de la publicité. L'ensemble représente, en 2012, 42 équivalents temps plein.



En 2030

A politique inchangée, l'emploi reste stable.

Le développement d'une politique volontariste nécessitera l'équivalent de 60 personnes supplémentaires, dont une bonne part pour assurer les services liés aux stations vélo.

Ces chiffres sont très certainement sous-estimés : pour arriver à 10% de part modale, il faudra certainement se fixer des objectifs plus ambitieux aussi bien en termes de formation et de sensibilisation qu'en matière de services vélos.

Exemples divers d'hypothèses susceptibles d'influencer l'augmentation d'emplois :

- Si effectivement, plusieurs villes décident de mettre sur pied à large échelle les systèmes VLS, soit il y aura un manque à gagner pour ces villes (via la non-perception de recettes publicitaires), soit elles devront investir. De toute façon, cela aura des répercussions sur la création de nouveaux emplois.
- Si les pouvoirs publics décident que l'ensemble des écoliers wallons doivent bénéficier du Brevet du Cycliste, cela se traduira par multiplier par 5 le nombre de formateurs nécessaires.

La gestion des politiques en faveur du vélo

Pour mettre en œuvre les plans vélo ou autres politiques cyclistes, les administrations publiques (communes et région), doivent s'appuyer sur un personnel spécialisé dans ce domaine. L'estimation du nombre d'emploi actuel s'est fait sur base du nombre d'ETP engagés spécifiquement pour mettre en œuvre le Plan Wallonie cyclable à la Région et dans les communes participantes, soit une estimation de 20 ETP.

En 2030

A situation inchangée, l'emploi reste identique.

Dans le cadre d'une politique volontariste, il sera nécessaire d'avoir une équipe de 12 ETP au niveau de la Région et, en moyenne, 1,5 ETP pour chaque commune.

Récapitulatif	2012		2030 Au fil de l'eau		2030 volontariste	
Dépenses directes	EMPLOI	ETP	EMPLOI	ETP	EMPLOI	ETP
Commerce du cycle	99.502.986 €	398	109.891.594 €	440	584.901.966 €	2.492
Horeca	11.065.109 €	113	12.209.856 €	125	61.221.347 €	624
Infrastructures	16.585.237 €	50	13.016.529 €	40	59.615.781 €	181
Promotion-services	2.662.616 €	42	2.800.000 €	44	4.958.600 €	99
Fonctionnement	1.170.722 €	20	1.175.000 €	20	26.413.000 €	382
TVA	24.359.110 €		25.791.536 €		132.534.501 €	
Total	155.345.780 €	623	164.884.514 €	668	869.645.195 €	3.779
	RESSOURCES		RESSOURCES		RESSOURCES	
Pouvoirs publics	23.901.475 €		19.725.000 €		103.506.695 €	
Ménages	131.444.305 €		145.159.514 €		766.138.499 €	
Total	155.345.780 €		164.884.514 €		869.645.195 €	

Tableau 5 : Tableau récapitulatif de l'évolution de l'emploi (EPT) et des ressources liés à l'économie du vélo en Région wallonne

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

- Les emplois par million d'euros de chiffre d'affaires est quatre fois plus élevé dans le secteur du cycle que dans celui de l'automobile. (Banque Nationale et enquête Pro Velo)
- Des études étrangères indiquent une part plus importante de dépenses locales dans les dépenses des consommateurs cyclistes par rapport au consommateur classique. Les cyclistes dépensent moins par achat, mais font des achats plus fréquents dans des magasins de proximité (plus chers). Les cyclistes, grâce aux économies sur leur budget transport, dépenseraient-ils plus dans les commerces et horeca de proximité ? C'est certainement une hypothèse qui mérite une investigation plus approfondie.

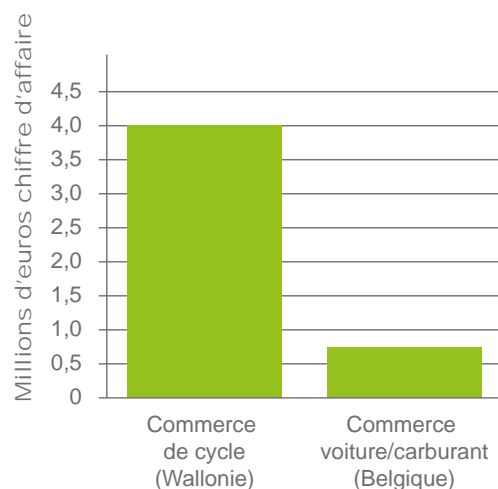


Figure 8 : Calcul du nombre d'emplois par millions de chiffre d'affaires du secteur du commerce du cycle par rapport au secteur du commerce de l'automobile. (Banque Nationale de Belgique 2012)

Financement d'une politique cycliste

Les bénéfices sociétaux de la pratique du vélo sont importants. Une politique cycliste mérite d'être financée. Plusieurs possibilités de financement existent. Chaque piste est envisageable en Wallonie :

- Les financements via les « moyens généraux » c'est-à-dire l'ensemble des dépenses publiques. C'est l'option choisie aux Pays-Bas, en Flandres, expliquée dans le cadre « un exemple : les dépenses publiques aux Pays-Bas » ci-dessus.
- Financement via des « sources spécifiques » (une source de financement est spécifiquement réservée au financement de la politique vélo).
 - o La Fédération Suisse a créé une fondation gérant les ressources financières pour le vélo. Une dizaine d'acteurs très divers se sont associés en 1995 pour créer une fondation basée sur un partenariat public-privé. L'objectif était de mettre sur pied et promouvoir un réseau touristique d'itinéraires pour le vélo. Aujourd'hui, l'organisation est couronnée de succès. Un budget annuel de presque 3 millions € hors réalisations d'infrastructures et des retombées économiques au-delà de 200 millions €.
 - o Aux Royaumes Unis, la Loterie Nationale octroie un financement important (35 millions €) à Sustrans, association gestionnaire du réseau cyclable anglais. En Belgique, au niveau fédéral, la Loterie Nationale a pour objectif de subventionner des projets durables. Il serait donc envisageable que celle-ci subsidie de grands projets de mobilité durable (vélo) en Wallonie.
 - o A Graz, Nottingham, Oxford... et plusieurs autres villes européennes, une part des recettes des parkings payants paie une politique de mobilité durable. Il s'agit d'une idée intéressante et répandue parce qu'elle procure un double dividende. Par le coût du parking, moins de citoyens prennent leur voiture pour éviter de devoir payer une place de parking. De ce fait, les routes deviennent plus accueillantes pour les cyclistes. Et cette politique génère également des moyens investis dans de meilleurs aménagements cyclables. A Nottingham la contribution des entreprises pour leurs places de parking rapporte 8 000 000 €/an.
- Financement via des « non dépenses ».

En privilégiant certains types d'aménagements ou en créant des conditions propices à la pratique du vélo dans un cadre suffisamment large, les budgets nécessaires pour une politique vélo peuvent être réduits.

 - o Une réduction généralisée de la vitesse du trafic via aménagements et/ou aménagements de zone 30, coupure de routes pour le trafic motorisé...
 - o Intégration des infrastructures cyclables dans des projets plus vastes comme l' (ré) aménagement d'une nouvelle route ou quartier
 - o Analyse des besoins des différents groupes cibles parmi les cyclistes et prévoir une infrastructure adaptée à chaque groupe. Souvent les différents groupes de cyclistes ne circulent pas aux mêmes endroits et n'ont pas les mêmes exigences au niveau des infrastructures. L'infrastructure pourra donc être différente en fonction du lieu et des groupes circulant dans ces lieux. Cette idée a été appliquée à Oxford (150.000 habitants). 20% des Oxfordiens vont au travail en vélo et 30% utilise le vélo au moins une fois par semaine.

En conclusion

La pratique du vélo a un ratio bénéfices /coûts sociétaux élevés. Les bénéfices dépassent de 5 à 12 fois les dépenses dans le cas d'une politique volontariste d'augmentation de l'usage du vélo. Cette politique volontariste se traduirait par une augmentation significative de sa part modale pour atteindre 10% des déplacements totaux en 2030.

L'utilisation du vélo crée également une activité économique importante : 4000 emplois à l'horizon 2030. La vente, la réparation et l'entretien du vélo nécessitent 4 fois plus d'emplois pour chaque million de chiffre d'affaires que le secteur automobile. L'usage du vélo est également bénéfique pour l'économie locale puisque les cyclistes dépensent plus dans les commerces locaux que les automobilistes.

Selon les règles de bonne gouvernance, il semble donc tout à fait logique d'intensifier une politique volontariste de promotion du vélo avec un accent particulier sur l'amélioration de la sécurité subjective et objective des cyclistes, par des investissements au moins égaux à ceux de nos voisins.

Que faut-il garder à l'esprit pour interpréter correctement cette étude ?

- Seuls les gains exprimés en euro ou exprimables en euro ont été pris en compte.
 - o Les gains exprimés en euro sont les économies des ménages et les économies des transports publics.
 - o Les gains exprimables en euro sont les effets liés à la santé, à l'environnement, à la congestion, aux accidents de la route en moins. Ces effets s'expriment à l'origine en valeur physique. Ils sont transformés en euro par des méthodes économiques éprouvées.
 - o Les coûts exprimés en euro concernent les dépenses publiques.
 - o Les coûts exprimables en euro concernent et les accidents supplémentaires de la route. Ils sont transformés en euro par des procédures économiques classiques.
- Les gains et les coûts sont calculés en comparant une situation avec une part modale de 10% en 2030 pour les scénarios ambitieux (1% pour le scénario au fil de l'eau) et une situation hypothétique de référence sans cyclistes.
- Les effets très difficilement monétarisables et/ou estimables n'ont pas ou partiellement été pris en compte. Il s'agit des impacts au niveau
 - o de la convivialité des villes,
 - o du bien-être physique,
 - o de l'utilisation de l'espace public,
 - o de la (petite) partie de chaque investissement routier qui est également utilisé par les cyclistes.

Évaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie

résumé

- > Diagnostic de la situation actuelle du vélo en Wallonie
- > Dépenses publiques en Wallonie en faveur du vélo depuis 2005
- > Évaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie aujourd'hui
- > Proposition d'études de cas