

Communiqué de presse

mardi 8 février 2022

J'ai remis ce mardi 8 février à Jean-Baptiste Djebbari, ministre des transports, et à Agnès Pannier-Runacher, ministre de l'Industrie, le rapport qui conclut la mission sur la filière économique du vélo en France. En toute transparence, vous pouvez retrouver le rapport complet et la synthèse du rapport sur mon site internet.

[rapport filière vélo](#)

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 des 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.

C'est pourquoi le Premier ministre m'a confié une mission sur la structuration de la filière économique du vélo en octobre 2021. Pendant les trois mois de cette mission, j'ai réalisé une soixantaine d'auditions et une vingtaine de visites de terrain en France et au Portugal, qui m'amène à faire une soixantaine de propositions.

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 (VAE) 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.

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. Malgré une histoire industrielle forte du vélo, la France produit à ce jour l'équivalent du quart des vélos vendus sur son territoire. Dans une période de réindustrialisation, les vélos de moyen ou haut de gamme représentent de réelles opportunités de développement pour les industriels français.

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 le travail 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 les filières automobile et aéronautique ou le décolletage 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 le 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 bien 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, 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. Pour cela, je propose la **création d'un comité de filière rassemblant l'ensemble des acteurs économiques du vélo.**

Renforcer et accélérer le plan vélo

Pour développer l'économie du vélo, il faut favoriser sa pratique et je souhaite donc **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.

L'économie du vélo est un exemple parmi d'autres des erreurs de notre politique de désindustrialisation ces 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 63 propositions que je formule dans ce rapport.

En synthèse : 10 principales mesures pour une filière vélo

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
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