



**MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Impacts socio-économiques des dépenses vélo des collectivités territoriales françaises



en partenariat avec



Rapport final

27/09/2021

Contact : jcmartin@vertigolab.eu

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	1
Remerciements.....	4
Liste des acronymes	5
1 Une étude réalisée dans le contexte de la Stratégie Nationale Bas-Carbone	6
2 Principales conclusions de l'étude.....	9
3 Présentation de la méthodologie.....	10
3.1 Présentation générale de la méthodologie et des principaux concepts mobilisés dans cette étude	10
3.2 Phase 1 : Evaluation des impacts socio-économiques des dépenses actuelles des collectivités territoriales en faveur du vélo.....	13
3.2.1 Construction d'une typologie des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo	13
3.2.2 Réalisation d'une enquête pour récupérer les données des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo.....	15
3.2.3 Extrapolation des données d'enquêtes, construction du modèle ImpacTer et évaluation des impacts socio-économiques.....	18
3.2.4 Construction du modèle ImpacTer et évaluation des impacts socio-économiques	21
3.3 Phase 2 : Evaluation des impacts socio-économiques des dépenses des collectivités territoriales d'ici à 2030	22
3.3.1 Estimation du montant des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo en 2030	23
3.3.2 Estimation des impacts socio-économiques pour 2030 (impacts directs, indirects et induits)	25
4 Impact des dépenses vélo des collectivités territoriales françaises en 2019.....	26
4.1 Impacts des dépenses directes des collectivités territoriales en 2019.....	27
4.1.1 Impact des dépenses de fonctionnement des collectivités territoriales en 2019.....	27
4.1.2 Impact des dépenses d'investissement des collectivités territoriales en 2019	29
4.2 Impacts réels des financements des collectivités territoriales	30
4.2.1 Impacts des ressources de fonctionnement.....	33
4.2.2 Impacts des ressources d'investissement	34
5 Détail des impacts socio-économiques par catégorie de collectivité territoriale.....	36
5.1 Impacts socio-économiques des EPCI inférieurs à 100 000 habitants.....	36
5.1.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	36
5.1.2 Les impacts socio-économiques associées au budget d'investissement	37
5.2 Impacts socio-économiques des EPCI compris entre 100 000 et 200 000 habitants.....	39



5.2.1	Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	39
5.2.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement	40
5.3	Impacts socio-économiques des EPCI compris entre 200 000 et 500 000 habitants.....	41
5.3.1	Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	41
5.3.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement	42
5.4	Impacts socio-économiques des EPCI supérieurs à 500 000 habitants	43
5.4.1	Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	43
5.4.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement	44
5.5	Impacts socio-économiques des Départements français	45
5.5.1	Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	45
5.5.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement	46
5.6	Impacts socio-économiques des Régions françaises	47
5.6.1	Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	47
5.6.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement	48
6	Détail des impacts socio-économiques associés à la mise en œuvre de la SNBC.....	49
6.1	Impacts socio-économiques des EPCI inférieurs à 100 000 habitants.....	51
6.1.1	Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	51
6.1.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement	51
6.2	Impacts socio-économiques des EPCI compris entre 100 000 et 200 000 habitants.....	52
6.2.1	Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	52
6.2.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement	52
6.3	Impacts socio-économiques des EPCI compris entre 200 000 et 500 000 habitants.....	53
6.3.1	Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	53
6.3.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement	53
6.4	Impacts socio-économiques des EPCI supérieurs à 500 000 habitants	54
6.4.1	Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	54
6.4.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement	54
6.5	Impacts socio-économiques des Départements français	55
6.5.1	Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	55
6.5.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement	55
6.6	Impacts socio-économiques des Régions françaises	56
6.6.1	Les impacts socio-économiques associées au budget de fonctionnement.....	56
6.6.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement	56
7	Données pertinentes pour la mise en place de politiques vélo.....	57
7.1	Construction d'une piste ou bande cyclable	57



7.2	Mise en place d'arceaux de stationnement.....	57
7.3	Location humanisée de vélos et vélos à assistance électrique.....	57
Annexe A	Présentation détaillée d'ImpacTer.....	59
Annexe B	Guide d'entretien transmis aux collectivités interrogées.....	62
Annexe C	Canevas à compléter par les collectivités interrogées.....	65
Annexe D	Part du budget alloué à chaque type de dépense en fonction de la catégorie de chaque collectivité	66
Annexe E	Multiplicateurs socio-économiques.....	67
Annexe F	Détail des impacts socio-économiques associés au scénario Shift Project.....	70
Annexe F.1	Impacts socio-économiques des EPCI inférieurs à 100 000 habitants.....	72
Annexe F.1.1	Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	72
Annexe F.1.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement.....	72
Annexe F.2	Impacts socio-économiques des EPCI compris entre 100 000 et 200 000 habitants	73
Annexe F.2.1	Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	73
Annexe F.2.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement.....	73
Annexe F.3	Impacts socio-économiques des EPCI compris entre 200 000 et 500 000 habitants	74
Annexe F.3.1	Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	74
Annexe F.3.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement.....	74
Annexe F.4	Impacts socio-économiques des EPCI supérieurs à 500 000 habitants.....	75
Annexe F.4.1	Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	75
Annexe F.4.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement.....	75
Annexe F.5	Impacts socio-économiques des Départements français.....	76
Annexe F.5.1	Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement.....	76
Annexe F.5.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement.....	76
Annexe F.6	Impacts socio-économiques des Régions françaises.....	77
Annexe F.6.1	Les impacts socio-économiques associées au budget de fonctionnement....	77
Annexe F.6.2	Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement.....	77



Remerciements

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de cette étude. A notre connaissance, ce travail constitue le premier de ce type en France et il n'aurait pas été possible de le réaliser sans elles.

Nous remercions tout d'abord les associations Club des Villes et Territoires Cyclables, et Vélo & Territoires pour avoir non seulement joué un rôle essentiel d'intermédiaire et de facilitateur auprès des collectivités participantes à l'étude, mais également pour leur précieuse contribution à la collecte de données.

Nous tenons également à remercier les collectivités participantes sans lesquelles ce travail n'aurait pas pu être mené : la Communauté de Communes de Sélestat ; la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres ; la Communauté de Communes Sèvre et Loire ; Grand Chambéry ; Dracénie Provence Verdon Agglomération (DPVA) ; Rennes Métropole ; Versailles Grand Parc ; la Métropole européenne de Lille ; Toulouse Métropole ; le Département de l'Eure ; le Département du Calvados ; Région Pays de la Loire ; la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Pour finir, nous souhaitons remercier tous les membres du comité de pilotage dont l'expertise précieuse aura permis de conduire à bien cette étude : les services l'ADEME ; de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (mandataire de l'étude) ; du CEREMA ; de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer ; et du Ministère de la Transition écologique.



Liste des acronymes

CVTC : club des villes et territoires cyclables

EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale

PIB : Produit Intérieur Brut

V&T : Vélo et territoire



1 Une étude réalisée dans le contexte de la Stratégie Nationale Bas-Carbone

En 2018, la France s'est dotée d'un plan vélo¹ afin d'en faire un mode de transport à part entière et de rattraper son retard par rapport aux autres pays européens. Ce plan, appelé « Plan Vélo et mobilités actives », vise à tripler d'ici 2024 la part du vélo dans les déplacements pour atteindre 9 % (actuellement à 3 % en France contre 7 % pour l'ensemble des pays de l'Union Européenne).

Dans ce contexte, une étude sur l'impact économique et le potentiel de développement des usages du vélo en France a été réalisée par les cabinets Inddigo et Vertigo Lab en 2020 à la demande de la Direction Générale des Entreprises (DGE), la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), l'Agence de la Transition Ecologique (ADEME) et la Fédération Française de Cyclisme (FFC)². Cette dernière a montré les bénéfices économiques générés par le vélo relativement aux autres modes de transport motorisés. Un kilomètre parcouru en vélo génère un bénéfice social³ de 0,58 € tandis qu'un kilomètre parcouru en voiture provoque un coût social compris entre 0,38 € et 0,44 €. De plus, la crise actuelle du COVID-19 a démontré que le vélo était un mode de transport résilient, capable de s'adapter aux différents chocs (dont des chocs sanitaires).

Malgré d'importants efforts d'investissements réalisés au cours des dix dernières années, il a été démontré que le développement du vélo ne peut être atteint sans une mobilisation encore renforcée des collectivités territoriales et l'engagement de moyens financiers à la hauteur de cette ambition. Au regard de leurs compétences, ces dernières activent d'importants leviers pour développer le vélo au sein de leurs territoires tels que :

- La construction d'infrastructures pour le vélo (stationnement, pistes et bandes cyclables) ;
- L'octroi de subventions en faveur des associations locales de promotion du vélo (manifestations pour encourager l'utilisation du vélo, présence d'une vélo-école, propositions d'aménagement à destination des décideurs politiques locaux) ;
- Les aides accordées aux salariés des collectivités territoriales en faveur du vélo. La fonction publique territoriale emploie un peu plus de 1,9 million d'agents (source : CNPF), soit 7 % de l'emploi français ;
- Le développement d'un tourisme cyclable ;
- La création d'un observatoire pour connaître la pratique du vélo, avec la mise en place d'opérations de comptage.

¹ <https://www.ecologie.gouv.fr/plan-velo-et-mobilites-actives>

² DGE, ADEME, DGITM, FFC, 2020, Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020.

³ Le bénéfice social intègre le bénéfice privé (ou marchand) et le bénéfice public (ou non marchand).



Les dernières enquêtes des associations Vélo et Territoire (V&T) et Club Villes des Territoires Cyclables (CVTC) en 2019 ont évalué le montant moyen des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo à **8,70 €/hab/an (incluant dépenses d'investissement et de fonctionnement)**, soit un quasi-doublement depuis 2008 (chiffre issu de l'étude vélo réalisée par Inddigo et Vertigo Lab). Néanmoins, ce montant reste très inférieur à la moyenne des collectivités néerlandaises (**25 €/hab/an**) où la part du vélo représente 36 % des déplacements.

De plus, ce montant moyen national masque de **fortes disparités des investissements publics en faveur du vélo selon les collectivités territoriales**. Bien que seulement 30 % de la population française vive dans une commune appartenant à une unité urbaine⁴ de plus 500 000 habitants, les enquêtes V&T et CVTC analysées dans l'étude d'Inddigo et Vertigo Lab de 2020 ont démontré que les montants des dépenses par habitant et par an les plus importants sont réalisés par les grands EPCI. **Le montant du budget des investissements pour un EPCI de moins de 50 000 habitants est de 2,12 €/hab/an contre 9,88 €/hab/an pour un EPCI de plus de 500 000 habitants** (données après correction des données brutes des enquêtes⁵).

Compte tenu de la part importante de la population française qui y vit, **les EPCI en zone rurale et les petites et moyennes agglomérations ont donc un rôle important à jouer dans le développement du vélo**. Pour cette raison, plusieurs scénarios de développement des usages du vélo ont été imaginés dans le cadre de l'étude nationale réalisée par les bureaux d'études Inddigo et Vertigo Lab. Celle-ci évalue l'évolution des budgets vélo des collectivités pour les 10 prochaines années selon trois scénarios distincts d'évolution de la pratique du vélo du quotidien (cf. tableau ci-dessous).

Tableau 1 : Présentation des scénarios prospectifs de l'étude nationale⁶

Scénario étudié	Situation actuelle	Scénario 1 « tendanciel »	Scénario 2 « de rattrapage »	Scénario 3 « volontariste »
Part modale du vélo à horizon 2030	2,7 %	3,5 %	9,0 %	23,7 %
Budget d'investissement des collectivités	8 €/hab/an	8 €/hab/an	25 €/hab/an	70 €/hab/an
Budget de fonctionnement des collectivités (global)	97 M€	106 M€	221 M€	500 M€

⁴ Une unité urbaine regroupe une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

⁵ Le montant brut de ces enquêtes a tendance à surévaluer le montant des dépenses des petites EPCI, compte tenu des biais liés à l'échantillonnage. Les petits EPCI qui ont répondu sont généralement les plus engagés en faveur du développement du vélo.

⁶ DGE, ADEME, DGITM, FFC, 2020, Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France



Par régression linéaire, les données issues de cette étude permettent également d'estimer l'évolution des budgets vélo des collectivités selon les projections de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), à savoir qu'il est attendu que « **la part modale du vélo soit multipliée par 4 dès 2030** ». D'après ces informations, il est ainsi attendu un passage de **3 % d'utilisation actuellement à 12 % d'utilisation en 2030**. Pour cela, il est estimé que les dépenses de fonctionnement des collectivités passent de 97 M€ à 255 M€ et que leurs budgets d'investissement augmentent de 8 €/hab/an à 31 €/hab/an⁷.

L'objectif principal de l'étude est d'évaluer les impacts socio-économiques d'une augmentation du montant des dépenses engagées par les collectivités métropolitaines pour répondre aux ambitions de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC).

L'objet de l'étude est donc **(i) d'approfondir la connaissance des impacts socio-économiques des politiques vélo locales et (ii) d'estimer le potentiel de retombées du développement des politiques vélo à l'échelle du pays.**

Par ailleurs, cette étude permet de mettre en évidence les sources de financement disponibles pour les collectivités françaises désireuses d'engager des dépenses supplémentaires en faveur du vélo. Les résultats intègrent plusieurs types d'impacts : les retombées socio-économiques actuelles des dépenses des collectivités sur l'économie nationale et les impacts générés grâce à l'augmentation du montant de ces dépenses. De plus, l'étude prend en compte dans l'évaluation les spécificités liées à la taille des EPCI.

Les sections suivantes présentent donc :

- Les principales conclusions de l'étude ;
- La méthodologie mise en œuvre ;
- Le détail des impacts socio-économiques actuels des dépenses d'investissement et de fonctionnement réalisées par les collectivités en faveur du vélo ;
- Le détail des impacts socio-économiques relatifs à la mise en œuvre de la SNBC par les collectivités françaises.

Pour information, est également présenté en annexe le détail des impacts socio-économiques à prévoir dans le cadre du scénario « volontariste » de l'étude nationale et élaboré par le Shift Project en 2017⁸. Celui-ci imagine une mobilité décarbonée en ciblant plus particulièrement les zones de moyenne densité. Il prévoit un passage à 9 % d'utilisation en 2024 (l'ambition du plan vélo), à 24 % en 2030 (12 % dans le cadre de la SNBC) et 41 % en 2040. Pour cela, le scénario Shift Project anticipe une augmentation des dépenses de fonctionnement dédiées au vélo de la part des collectivités de 97 à 500 M€ (au total) et une évolution des budgets d'investissement de 8 €/hab/an à 70 €/hab/an. La méthodologie détaillée ci-après présente uniquement les calculs réalisés relatifs à la SNBC mais celle-ci reste valable pour l'évaluation du scénario Shift Project.

⁷ Attention, ce chiffre est à distinguer des 8,7 € mentionnés précédemment car il concerne uniquement les dépenses d'investissement et inclut les double-comptes expliqués par les transferts de financement entre collectivités.

⁸ Francisco Luciano, Shift Project, 2017, Décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité.



2 Principales conclusions de l'étude

Le scénario envisagé dans le cadre de la SNBC prévoit une évolution importante de la pratique du vélo du quotidien. Afin de décarboner fortement le secteur du transport, celui-ci propose **une multiplication par quatre de son taux d'utilisation, à savoir un passage de 3 % actuellement à 12 % d'ici 2030.**

Pour cela, **il suppose une augmentation des dépenses des collectivités françaises** (relativement au scénario de base qui ne prévoit pas d'augmentation du budget moyen par habitant mais qui prend en compte l'évolution démographique) **de 1,6 Mds € par an d'ici 2030.** En effet, ces dernières sont en charge des politiques vélo locales et des principaux aménagements cyclables.

L'objectif serait ainsi de compléter le réseau cyclable français qui reste discontinu même au sein des métropoles et de développer un « écosystème vélo » plus intégré facilitant l'intermodalité et accompagnant les changements de comportements.

La présente étude a permis de démontrer que les impacts socio-économiques attendus sont particulièrement importants. **Les dépenses des collectivités en faveur du vélo devraient contribuer d'ici 2030 à hauteur de plus de 1,9 Mds€ au PIB français (0,1 % environ du PIB de 2019) et soutenir 22 753 emplois chaque année (ETP/an)**⁹. Ces chiffres (cf. tableau ci-dessous) sont principalement expliqués par les dépenses en investissement à réaliser au cours des dix prochaines années.

Pour chaque million d'euros dépensé, elles génèrent un chiffre d'affaires sur l'économie française de 2,55 M€, contribuent à hauteur de 1,17 M€ au PIB et soutiennent plus de 14 emplois (ETP/an).

Tableau 2 : Impacts socio-économiques des dépenses vélo supplémentaires attendues dans le cadre de la SNBC de la part des collectivités françaises en 2030 (par rapport au scénario de base de 2030)

Impacts socio-économiques annuels	Dépenses supplémentaires (M€)	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
EPCI	895	2 279	1 048	12 830
Départements	604	1 603	724	8 868
Régions	97	192	87	1 056
Total	1 595	4 075	1 859	22 753
Par M€ dépensé		2,55	1,17	14,26

⁹ Les retombées estimées sont annuelles. Si les dépenses s'arrêtent d'une année n à l'année n+1, les retombées en année n+1 seront nulles. Les données d'emplois indiquent donc le nombre d'emplois soutenus l'année où sont réalisées les dépenses (ETP/an).

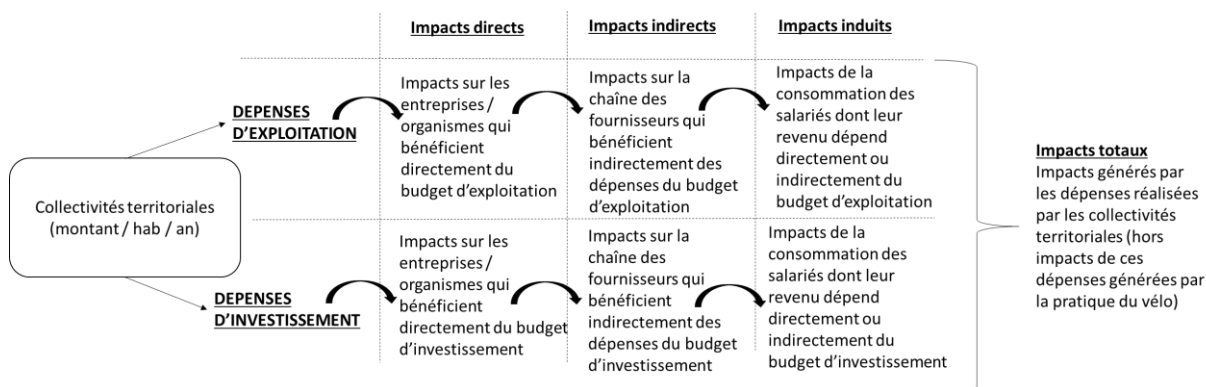


3 Présentation de la méthodologie

3.1 Présentation générale de la méthodologie et des principaux concepts mobilisés dans cette étude

La figure ci-dessous présente le cadre général des différents impacts socio-économiques estimés dans le cadre de l'étude.

Figure 1 : Catégories d'impacts évalués dans le cadre de l'étude



Les impacts socio-économiques générés par les dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo peuvent être distingués en deux grandes catégories.

Le premier type d'impacts concerne ceux qui s'expliquent par les flux monétaires générés par les dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo sur l'économie française.

Les collectivités territoriales, pour développer le vélo sur leur territoire, doivent engager deux types de dépenses :

- **Les dépenses d'exploitation** : elles concernent les dépenses en interne de la collectivité (p.ex., rémunération des salariés) et toutes les dépenses qui ne sont pas associées à la construction d'infrastructures pour le vélo (p.ex., les subventions à destination des associations de promotion de vélo, dépenses de communication, entretien des pistes cyclables) ;
- **Les dépenses d'investissement** : elles sont associées à la construction des infrastructures nécessaires à la pratique du vélo (p.ex., création de pistes cyclables).

Ces dépenses réalisées par les collectivités territoriales contribuent à injecter de la monnaie au sein de l'économie française. La circulation de cette monnaie est génératrice de chiffres d'affaires (revenus pour les entreprises), créatrice de richesse économique (contribution au Produit Intérieur Brut ou PIB) et soutient des emplois sur le territoire.



Prenons l'exemple d'une collectivité territoriale qui souhaite construire une piste cyclable sur son territoire. La collectivité réalise une dépense auprès d'une entreprise de travaux publics pour réaliser cette piste cyclable. La dépense réalisée par la collectivité territoriale représentera un revenu (chiffre d'affaires) pour cette entreprise de travaux publics : c'est un flux monétaire qui va de la collectivité territoriale à l'entreprise de travaux publics. Avec ce chiffre d'affaires, l'entreprise finance la main d'œuvre (via la rémunération des salariés), les équipements (via les profits) et les achats de biens et services auprès de ses fournisseurs (p.ex., matériaux utilisés pour le revêtement des pistes cyclables, carburants consommés par les machines de l'entreprise de travaux publics). L'activité de cette entreprise contribuera donc à la création de richesse économique en France à travers le PIB. L'argent qui est dépensé par la collectivité territoriale à destination de l'entreprise de travaux publics ne s'arrête pas à cette entreprise. Il sera utilisé pour rémunérer les fournisseurs et les salariés de l'entreprise, qui, à leur tour, réaliseront des dépenses pour acheter des biens et services dont une partie seront fabriqués en France.

Nous distinguons trois types d'impacts parmi les impacts générés par les flux monétaires relatifs aux dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo :

- **Les impacts directs** : ils correspondent aux impacts sur les entreprises ou organismes qui bénéficient directement des dépenses d'exploitation et d'investissement réalisées par les collectivités territoriales. Ils incluent également le budget interne des collectivités ;
- **Les impacts indirects** : ils correspondent aux impacts générés par les entreprises / organismes qui bénéficient des dépenses d'exploitation et d'investissement dans la chaîne de leurs fournisseurs (fournisseurs, mais aussi les fournisseurs des fournisseurs, ainsi de suite en remontant en amont dans la chaîne de valeur) ;
- **Les impacts induits** : ils correspondent aux impacts générés par la consommation des salariés qui travaillent dans les entreprises / organismes qui bénéficient directement ou indirectement des dépenses d'exploitation et d'investissement des collectivités territoriales.

Contrairement à une analyse coût-bénéfice qui étudie un projet d'investissement précis, l'évaluation des impacts directs, indirects et induits donne un aperçu des **effets d'entraînement** (ou aussi appelés **effets ricochets**) que la dépense initiale réalisée par les collectivités territoriales génère sur l'ensemble des acteurs économiques (à la fois pour les producteurs – les entreprises – et pour les consommateurs – les ménages) du territoire national. Comme un galet qui est jeté depuis la berge et qui rebondit plusieurs fois sur un plan d'eau, l'argent dépensé par une collectivité territoriale circulera auprès de plusieurs producteurs et consommateurs en plusieurs vagues. Grâce à l'évaluation de ces impacts directs, indirects et induits, on peut estimer les impacts socio-économiques qu'en moyenne un euro dépensé par les collectivités territoriales en faveur du vélo génère sur l'économie nationale.

Ces impacts directs, indirects et induits générés par les dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo sont estimés à partir du modèle ImpacTer développé par Vertigo Lab (cf. Annexe A). Cet outil est basé sur le **modèle entrées-sorties**, largement mobilisé dans les études d'impacts socio-économiques. Il a également été employé pour l'étude nationale sur l'évaluation de l'économie nationale du vélo de 2020. Les termes « impacts directs », « impacts indirects » et « impacts induits » se retrouvent très régulièrement dans les études d'impacts socio-économiques qui mobilisent un modèle entrées-sorties.



L'encadré ci-dessous explicite de manière synthétique la différence méthodologique entre une analyse des retombées socio-économiques et une analyse coût-bénéfice.

Retombées socioéconomiques vs Analyse coûts-bénéfice

L'analyse des retombées socioéconomiques se place à une échelle **macro-économique**. Elle reprend les **concepts de la comptabilité nationale**. Les indicateurs socioéconomiques (chiffre d'affaires, produit intérieur brut, nombre d'emplois) sont évalués **annuellement** et agrégés selon **les activités de l'économie française** (ou branche d'activité). L'analyse des retombées socioéconomiques d'une politique de vélo évaluera les impacts des dépenses des collectivités territoriales sur les grands indicateurs socioéconomiques (chiffre d'affaires, produit intérieur brut et nombre d'emplois) à l'échelle française pour une ou plusieurs années (p.ex., en 2020 et en 2030). **Cette analyse est généralement mobilisée pour connaître la contribution d'une politique dans l'atteinte des objectifs socioéconomiques pour une année cible (p.ex., 2030).**

L'analyse coût-bénéfice se place davantage à un niveau plus **micro-économique**. Elle évalue le **bénéfice net social d'un projet** (p.ex., la création d'une piste cyclable). Ce bénéfice net social est calculé en sommant la valeur actualisée des bénéfices économiques diminués des coûts économiques **durant toute la durée de vie du projet**. Ainsi, cette analyse tient compte des différentes phases de la durée de vie du projet (p.ex., construction, exploitation et fin de vie d'une piste cyclable). **Les impacts socioéconomiques et environnementaux sont monétarisés afin d'aboutir à une valeur monétaire synthétique du bénéfice net social du projet** (en tenant compte des **externalités positives et négatives** générées par le projet). Ainsi, l'application d'une analyse coûts-bénéfice d'une infrastructure de transport exige d'évaluer l'évolution des émissions associées durant l'ensemble de la durée de vie de cette infrastructure de projet, contrairement à l'approche des retombées socioéconomiques.

Finalement, l'évaluation des impacts socio-économiques des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo dans cette étude s'est déroulée en deux phases :

- Phase 1 : évaluation des impacts socio-économiques des dépenses actuelles (en 2019) des collectivités territoriales en faveur du vélo ;
- Phase 2 : évaluation des impacts socio-économiques des dépenses des collectivités territoriales d'ici à 2030 pour atteindre une part modale de vélo de 12 % en 2030. Cet objectif de 2030 correspond à l'objectif fixé dans le cadre de la SNBC.

Nous présentons ci-dessous la méthodologie générale appliquée dans les deux phases de cette étude.



3.2 Phase 1 : Evaluation des impacts socio-économiques des dépenses actuelles des collectivités territoriales en faveur du vélo

L'évaluation des impacts socio-économiques des dépenses actuelles des collectivités territoriales en faveur du vélo s'est déroulée en trois étapes.

- Etape 1 : construction d'une typologie des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo ;
- Etape 2 : réalisation d'une enquête pour récupérer les données des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo¹⁰ ;
- Etape 3 : extrapolation, construction du modèle ImpacTer et évaluation des impacts socio-économiques des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo.

3.2.1 Construction d'une typologie des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo

Les associations Vélo & Territoires (V&T) et Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC) réalisent régulièrement des enquêtes auprès des collectivités territoriales qui font partie de leur réseau pour évaluer le montant des dépenses en faveur du vélo. Ces données fournissent des valeurs intéressantes sur l'évolution des efforts réalisés par les collectivités territoriales pour dégager des moyens financiers en faveur du vélo, toutefois elles ne peuvent pas être mobilisés en l'état pour l'évaluation des impacts socio-économiques. Le niveau d'agrégation de ces dépenses ne permet pas d'identifier clairement les activités économiques qui bénéficient de ces dépenses. Selon les activités bénéficiaires de ces dépenses, les impacts socio-économiques peuvent fortement varier (cf. le tableau en Annexe E qui présente les multiplicateurs d'impacts de chaque secteur d'activité français).

Il a été donc nécessaire de construire une typologie des dépenses des collectivités qui permet de satisfaire ces différents critères :

- La classification des dépenses des collectivités doit permettre d'identifier correctement les activités économiques qui bénéficient de ces dépenses. C'est une condition importante pour estimer convenablement les impacts socio-économiques associés à ces dépenses ;
- La classification de ces dépenses doit aussi faire sens auprès des collectivités territoriales et des politiques publiques. Les différents services techniques des collectivités territoriales doivent être capables de récupérer le plus facilement possible le montant de ces dépenses. De plus, la classification de ces postes de dépense doit exposer les différents leviers des collectivités territoriales pour développer la pratique du vélo.

¹⁰ Réalisée en partenariat avec les associations Vélo & Territoires (V&T) et Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC)



Compte tenu de leur connaissance sur le fonctionnement du budget des collectivités territoriales, les associations V&T et CVTC ont été pleinement engagées avec Vertigo Lab pour développer cette nomenclature des dépenses des collectivités territoriales.

Cela a permis d'aboutir à une typologie des dépenses des collectivités territoriales présentée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3 : Présentation de la nomenclature des dépenses des collectivités territoriales

Grands postes dépenses	Détails postes de dépenses	Types de dépenses
Budget interne dédié à la politique vélo et au développement de son usage	Moyens humains internes dédiés à la conception, à l'animation	Exploitation
	Moyens humains internes dédiés aux aménagements vélos	Exploitation
	Indemnité kilométrique des agents	Exploitation
	Achat et entretien des vélos pour les agents de la collectivité	Investissement (achat) / exploitation (entretien)
	Ramassage scolaire à vélo	Exploitation
	Ecomobilité scolaire, formation vélo à l'école	Exploitation
Réalisation d'études et de campagnes de communication externe	Réalisation d'études d'assistance à maîtrise d'ouvrage, ingénierie et évaluation (comptage vélo, étude de trafic, etc.)	Exploitation
	Elaboration de documents de communication	Exploitation
	Financement et réalisation de missions de conseil et de campagnes de communication externes (conception d'un plan vélo, d'un schéma directeur, autres études externalisées)	Exploitation
Aménagements	Travaux consacrés exclusivement à un aménagement cyclable (Ex. : construction et rénovation de pistes ou de bandes cyclables, travaux de marquage de la chaussée, installation de glissières de sécurité, de murets de séparation de signalétique et de panneaux de signalisation)	Investissement / Exploitation
	Travaux qui bénéficient en partie à un aménagement cyclable (Ex. : couloir bus / vélo, zone de rencontre, rénovation de la voirie comprenant la création d'une bande cyclable...)	Investissement / Exploitation
	Dépenses liées à la signalétique (achat de panneaux, de peinture, etc.)	Investissement / Exploitation
	Travaux de construction et/ou entretien d'infrastructures et d'équipements de stationnement pour le vélo	Investissement / Exploitation
Financement / subventions à des entreprises / associations faisant partie du secteur du vélo	Soutien à des associations locales de promotion du vélo (auto-réparation, vélo-école, fête du vélo)	Exploitation
	Commande publique et subventions pour les entreprises spécialisées (cyclotourisme, transport logistique à vélo, location de vélo, réparation de vélo, achat de vélo, etc.)	Exploitation
Location et vélos en libre-service	Mise en place d'un service de location de vélos en libre-service	Investissement / Exploitation
	Mise en place d'un service de location de vélos humanisé (courte, moyenne et longue durée)	Investissement / Exploitation
Subventions auprès des entreprises et des particuliers pour la promotion du vélo au sein de leur structure	Soutien du vélo auprès des entreprises (conception d'un plan mobilité, études externes, etc.)	Exploitation
	Aide à l'achat et à l'entretien à destination des particuliers ou des professionnels (quelle forme ? prime à l'achat, etc.)	Exploitation
Autres	Dépenses effectuées auprès d'entreprises délégataires dont les services incluent une part dédiée au vélo (parking, etc.)	



Les dépenses ont été agrégées en sept grands postes et en une vingtaine de postes détaillés. Nous avons réussi pour chaque ligne présentée dans le tableau ci-dessus à identifier les activités économiques associées, à travers les codes NAF de l'INSEE. Le canevas avec le détail des postes des dépenses à compléter par les collectivités territoriales est présenté en Annexe C.

Nous avons également intégré dans le canevas auprès des collectivités territoriales les sources de financement de leurs dépenses vélo, ainsi que le montant destiné à financer les dépenses vélo à d'autres collectivités territoriales. Ces données ont été essentielles à récupérer pour distinguer le budget des collectivités pour le vélo et le montant de leurs dépenses directes réalisées en faveur du vélo. Par exemple, d'après l'étude nationale sur l'économie du vélo, 27 % du montant du budget des Régions en faveur du vélo est consacré à financer des dépenses vélo réalisées par les Départements et 14 % du montant aux EPCI (cf. Figure 2). Ainsi, les dépenses en faveur du vélo réalisées par un EPCI peuvent être une opportunité pour ce dernier de trouver des sources de financement provenant de la Région ou du Département. Ces éléments ont été intégrés dans l'étude.

3.2.2 Réalisation d'une enquête pour récupérer les données des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo

Un des principaux défis de cette étude a été de construire un échantillon le plus représentatif possible de la population des collectivités métropolitaines dans le cadre contraint de cette étude.

A partir de données d'enquête transmises par l'association V&T, il a été possible de sélectionner un échantillon le plus représentatif possible. Pour cela, nous avons retenu trois critères pour identifier les collectivités territoriales à enquêter :

- **Le type de collectivités territoriales** : EPCI, Département et Région. L'étude nationale sur l'économie du vélo de 2020 a montré des différences dans la structure des dépenses engagées pour chacun des trois types de collectivités (voir fin p.199 du rapport). Par exemple, les Régions financent directement le réseau véloroute et voie verte, ainsi que les investissements liés aux intermodalités et au stationnement en gare. De leur côté, les EPCI investissent dans un certain nombre d'aménagements urbains quand ils ont en la compétence. L'étude nationale a également montré de fortes différences dans les dépenses moyennes engagées par habitant (0,94 €/hab en 2019 pour les Régions contre 5,78 €/hab pour les EPCI, en tenant compte du montant de financement destiné à d'autres collectivités territoriales) (*source : chiffres du tableau 21 de l'étude nationale économie vélo de 2020*) ;
- **La taille des EPCI, en nombre d'habitants** : les compétences et le financement des services liés au vélo peuvent fortement varier selon la taille des EPCI. Par exemple, la location en libre-service de vélos est généralement proposée dans les grands EPCI, tandis que cette offre de location est absente dans les petits EPCI. De plus, les données du tableau 20 de l'étude nationale économie du vélo de 2020 ont montré une corrélation positive assez forte entre la taille des EPCI (en nombre d'habitants) et le montant par habitant des investissements réalisés. Par exemple, le montant moyen des investissements d'un EPCI qui comprend entre 50 000 et 100 000 habitants est de 4,53 € par habitant, contre 9,88 € par habitant pour les EPCI de plus de 500 000 habitants. Ainsi, quatre catégories d'EPCI ont été identifiées pour l'étude. Excepté pour les catégories d'EPCI donc la population est inférieure à 50 000 habitants et celles dont la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants, la typologie de l'étude nationale a été conservée ;



- **Le montant moyen des dépenses par habitant des collectivités territoriales** : nous avons sélectionné pour notre enquête les collectivités territoriales qui ont le montant par habitant (dépenses de fonctionnement et d'investissement) le plus proche de la moyenne nationale publiée dans l'étude nationale sur l'économie du vélo de 2020, en tenant compte du type de collectivité et de la taille des EPCI. Cela permet d'éviter au maximum les biais éventuellement associés à la sélection de collectivités territoriales dont les dépenses ne sont pas représentatives de l'ensemble du territoire métropolitain.

Concernant ce dernier critère de sélection, les données suivantes ont été utilisées pour identifier les collectivités à interroger :

- Le montant du budget vélo (budget total et budget par habitant) de quelques collectivités territoriales qui ont été enquêtées par les deux associations V&T et CVTC (données brutes récoltées). Ce budget est généralement ventilé selon le budget de fonctionnement et le budget d'investissement ;
- Le montant total des dépenses des collectivités territoriales consolidé à l'échelle nationale par type de collectivité (EPCI, Département et Région) et une estimation du montant moyen des dépenses par habitant consolidé aussi à l'échelle nationale (données issues de l'étude nationale économie du vélo de 2020).

Nous avons appliqué ces trois critères pour identifier parmi la liste des collectivités métropolitaines 13 organisations à interroger (cf. tableau ci-dessous) par notre bureau d'études et les associations V&T et CVTC.



Tableau 4 : Liste des 13 collectivités interrogées dans le cadre de l'étude (en rouge, les collectivités interrogées par les associations V&T et CVTC, en vert les collectivités interrogées par Vertigo Lab)

Collectivité	Type de collectivité
Communauté de Communes de Sélestat	EPCI inférieur à 100 000 habitants
Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres	EPCI inférieur à 100 000 habitants
Communauté de Communes Sèvre et Loire	EPCI inférieur à 100 000 habitants
Grand Chambéry	EPCI compris entre 100 et 200 000 habitants
Dracénie Provence Verdon Agglomération (DPVA)	EPCI compris entre 100 et 200 000 habitants
Rennes Métropole	EPCI compris entre 200 et 500 000 habitants
Versailles Grand Parc ¹¹	EPCI compris entre 200 et 500 000 habitants
Métropole européenne de Lille	EPCI supérieur à 500 000 habitants
Toulouse Métropole	EPCI supérieur à 500 000 habitants
Département de l'Eure	Département
Département du Calvados	Département
Région Pays de la Loire	Région
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	Région

Afin de récolter les données nécessaires à l'étude, il a ensuite fallu organiser une série d'entretiens semi-directifs auprès de l'échantillon des collectivités territoriales sélectionnées. Compte tenu des contraintes sanitaires, ces entretiens ont été menés en visioconférence, méthode jugée la plus appropriée au vu du contexte pour recueillir les données de qualité. L'échange avec les directeurs des services mobilité des différentes collectivités territoriales a permis à la fois de préciser les types de données à récupérer pour cette étude et de comprendre la signification des données récupérées pour un meilleur traitement.

¹¹ Pour cette collectivité, les dépenses dédiées au vélo n'ont pas pu être récoltées mais les dépenses consacrées aux mobilités douces ont été comparées aux données transmises par Rennes.



Dans le cadre de cette étude, il a été décidé de ne pas traiter les retombées des budgets vélo des communes. Comme cela est précisé dans le rapport national sur l'économie du vélo de 2020, les données existantes sur les communes sont difficilement extrapolables (p.118). Les 11 villes qui ont fait l'objet d'une enquête auprès de l'association CVTC sont positionnées en tête du baromètre de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB). Ainsi, les données brutes sur le montant des dépenses par habitant publiées dans le rapport de l'étude nationale économie du vélo sont surestimées, ce qui pose un problème pour extrapoler à l'échelle de la France. Toutefois, ce travail d'extrapolation a été réalisé à titre de comparaison et est présenté Tableau 8.

L'Annexe B présente le guide d'entretien utilisé et l'Annexe C détaille le canevas à compléter par les collectivités interrogées. De plus, le tableau en Annexe D présente la part moyenne du budget vélo alloué à chaque type de dépense en fonction de chaque catégorie de collectivité. Celui-ci rend compte de l'importance des dépenses d'aménagement pour chaque catégorie d'entre elles, sauf pour les Régions chez qui l'essentiel du budget est inclus dans le budget interne de la collectivité.

3.2.3 Extrapolation des données d'enquêtes, construction du modèle ImpacTer et évaluation des impacts socio-économiques

3.2.3.1 Evaluation du montant total du budget et des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo pour 2019

Nous avons repris les données de l'étude nationale de l'économie du vélo de 2020 pour estimer le montant total des dépenses, en distinguant dans ces dépenses les montants des dépenses d'exploitation et d'investissement.

Les données disponibles indiquaient pour 2019 pour les EPCI (avec une ventilation selon leur taille), les Départements et les Régions, le montant moyen par habitant des budgets de fonctionnement et d'investissement en faveur du vélo. Une précision importante : le montant du budget intègre aussi les financements des projets vélo à destination des autres collectivités territoriales, ce qui pose le problème du double-comptage. Ces données sont synthétisées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 5 : Budget moyen par an et par habitant des collectivités territoriales en faveur du vélo (avec double-comptage)

Type de collectivités territoriales	Budgets en 2019	
	Investissement (en €/hab)	Fonctionnement (en €/hab)
EPCI < 100 000 habitants	2,61	0,59
100 000 habitants EPCI < 200 000 habitants	5,03	1,14
200 000 habitants EPCI < 500 000 habitants	7,55	1,72
500 000 habitants < EPCI	8,78	1,99
Départements	3,79	0,40
Régions	0,91	0,03

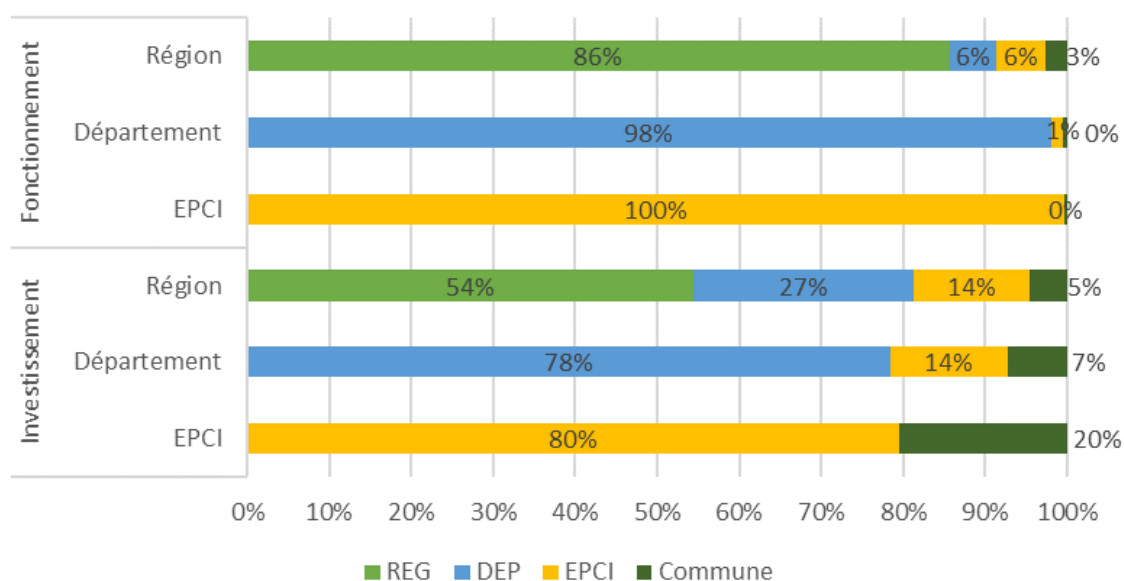
Il a donc été nécessaire de corriger ces dernières à l'aide des informations de l'étude nationale de l'économie du vélo concernant la reconstitution des financements de fonctionnement et d'investissement des collectivités françaises (figure présentée ci-après).



Ces informations indiquent par exemple qu'en moyenne 27 % des budgets d'investissement des Régions bénéficient aux Départements et que 54 % de ces budgets sont dépensés directement. Ainsi, il peut être estimé que les Régions ont réalisé $0,91 \times 0,54 = 0,50$ €/hab environ de dépense d'investissement en 2019.

Cette méthodologie a été appliquée à toutes les catégories de collectivités territoriales afin de supprimer les doubles-comptes mentionnés plus haut et de reconstituer les circuits de financement de manière agrégée.

Figure 2 : Reconstitution des financements de fonctionnement et d'investissement dépensés par les collectivités françaises (en % - sources enquêtes adhérents V&T et CVTC juillet 2019, traitements Inddigo)



Le tableau ci-dessous présente donc les données excluant les doubles-comptes, qui correspondent aux dépenses directes réalisées par chaque type de collectivité. De manière générale, les dépenses de fonctionnement sont peu concernées (contrairement aux dépenses d'investissement) par ces transferts.

Tableau 6 : Budget moyen par an et par habitant des collectivités territoriales en faveur du vélo (sans double-comptage)

Type de collectivités territoriales	Dépenses en 2019	
	Investissement (en €/hab)	Fonctionnement (en €/hab)
EPCI < 100 000 habitants	2,08	0,59
100 000 habitants EPCI < 200 000 habitants	4,00	1,14
200 000 habitants EPCI < 500 000 habitants	6,01	1,71
500 000 habitants < EPCI	6,98	1,99
Départements	2,97	0,39
Régions	0,50	0,03



Pour arriver au montant total du budget des collectivités territoriales en faveur du vélo, il a ensuite été nécessaire de multiplier le montant moyen de dépense par habitant par le nombre total d'habitants. Nous avons pu récupérer auprès de l'INSEE la population moyenne pour chaque type de collectivité. Nous avons pu en déduire la population totale par type de collectivité territoriale en multipliant le nombre de collectivités par la population moyenne (voir tableau ci-dessous).

Tableau 7 : Population moyenne et nombre de collectivités métropolitaines par catégorie en 2019 (Source : INSEE)

Type de collectivités territoriales	Nombre de collectivités	Population moyenne	Population totale
EPCI < 100 000 habitants	1 131	26 704	30 202 772
100 000 habitants EPCI < 200 000 habitants	63	133 782	8 428 295
200 000 habitants EPCI < 500 000 habitants	39	299 550	11 682 456
500 000 habitants < EPCI	8	1 768 629	14 149 030
Départements	96	676 020	64 897 954
Régions	13	4 992 162	64 898 100

Grâce à ces résultats, le montant du budget total pour les dépenses d'exploitation et d'investissement par type de collectivité peut être estimé. Celui-ci est résumé dans le tableau ci-dessous.

Tableau 8 : Montants des dépenses des collectivités territoriales en 2019 (sans double-comptage)

Dépenses annuelles des collectivités en faveur du vélo (en M€)	Fonctionnement	Investissement	Total
Communes	19	355	374
EPCI	76	265	341
Départements	25	193	218
Régions	2	32	34
Total	103	491	593
Par habitant (€/hab)	1,59	7,58	9,17

Les chiffres présentés ci-dessus sont légèrement différents de ceux issus de l'étude nationale (9,17 €/hab/an dans notre étude vs. 8,70 €/hab/an dans l'étude nationale). Ces différences sont principalement expliquées par des écarts d'approximation ou car les sources de données utilisées ne sont pas les mêmes.

Pour rappel, les chiffres concernant les communes sont probablement fortement surestimés. En effet, ils sont issus de l'extrapolation de données récupérées auprès de 11 communes positionnées en tête du baromètre de la FUB et qui affichent d'importantes dépenses en faveur du vélo.

3.2.3.2 Evaluation du montant total des dépenses des collectivités territoriales par poste de dépense

Les enquêtes réalisées auprès des 13 collectivités territoriales ont permis de désagréger les dépenses d'exploitation et d'investissement des collectivités territoriales (EPCI, Département, Région) selon la vingtaine de postes détaillés.

La nomenclature des dépenses selon ces postes étant parfaitement reliée avec celle des activités économiques (à savoir les codes NAF). Ainsi, nous avons pu déterminer sans difficulté le chiffre



d'affaires des entreprises selon leur activité économique en lien avec les dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo.

3.2.4 Construction du modèle ImpacTer et évaluation des impacts socio-économiques

La construction du modèle ImpacTer a permis d'évaluer les impacts socio-économiques associés aux flux monétaires des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo, en distinguant les activités économiques des entreprises qui bénéficient de ces dépenses. Pour cela, nous avons retenu les trois indicateurs généralement retenus dans la littérature dans les études d'impacts socio-économiques : chiffre d'affaires, contribution au PIB (valeur ajoutée), nombre d'emplois soutenus (en équivalent temps-plein).

Ces indicateurs sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 9 : Liste des indicateurs socio-économiques retenus dans le cadre de l'étude

Indicateurs	Explication
Chiffre d'affaires (en million d'euros)	Le chiffre d'affaires peut être considéré comme le revenu pour les entreprises des suites de la vente de leurs biens et services fabriqués au sein de leur structure.
Contribution au PIB (en million d'euros)	La contribution au PIB représente la contribution des entreprises à la valeur monétaire de l'ensemble des biens et des services fabriqués sur le territoire national (valeur ajoutée).
Emploi (en équivalent-temps-plein ou ETP)	L'emploi est la quantité de main d'œuvre, exprimée en équivalent-temps-plein, qui a été nécessaire à la production des biens et des services réalisés par les entreprises.

La construction de notre modèle ImpacTer s'est basée sur le tableau entrées-sorties français publié sur le site internet d'Eurostat. Ce tableau donne, dans un cadre cohérent, l'ensemble des flux commerciaux (montant des achats / ventes) entre les différentes entreprises agrégées selon leurs activités économiques, ainsi que la contribution de ces entreprises à la création de la richesse économique nationale (contribution au PIB). L'application des algorithmes du modèle ImpacTer au montant des dépenses des collectivités territoriales a permis d'évaluer les impacts directs, indirects et induits des dépenses des collectivités territoriales à l'échelle nationale pour les trois indicateurs socio-économiques.

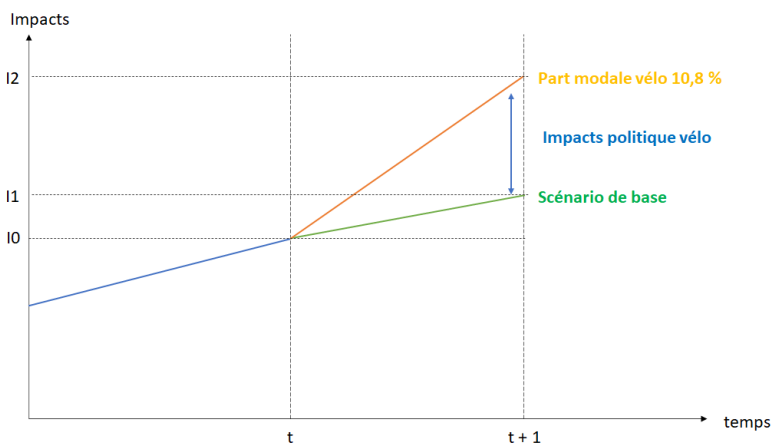
Nous avons ainsi estimé pour 2019 les impacts socio-économiques (impacts directs, indirects et induits) des dépenses des collectivités territoriales.



3.3 Phase 2 : Evaluation des impacts socio-économiques des dépenses des collectivités territoriales d'ici à 2030

La réalisation d'une analyse prospective nécessite la constitution d'un scénario de base afin d'évaluer les impacts imputables à la mise en place d'une politique particulière. Le graphique ci-dessous donne le cadre général d'évaluation des impacts d'une hausse des dépenses des collectivités territoriales pour développer la pratique du vélo en France.

Figure 3 : Cadre général d'évaluation d'impacts d'une hausse des dépenses publiques des collectivités territoriales durant la période 2020-2030



A l'instant t (à savoir 2019), on sait que les dépenses des collectivités territoriales ont généré un impact d'un montant égal à I_0 . On cherche à évaluer les impacts à $t+1$ (à savoir 2030) d'une hausse des dépenses des collectivités territoriales pour atteindre une part modale du vélo de 12 %. Afin d'évaluer ces impacts, il faut construire un scénario de base. Ce scénario correspond à l'impact des dépenses des collectivités territoriales si aucune nouvelle politique vélo n'est mise en œuvre. Dans le cadre de l'étude, il a été considéré que le montant moyen par habitant dépensé par les collectivités territoriales allait rester stable au cours des dix prochaines années. Dès lors, le taux de croissance du montant total des dépenses des collectivités territoriales suit celui de l'évolution démographique française. Les dépenses réalisées par les collectivités territoriales dans le scénario de base étudié (à distinguer du scénario tendanciel de l'étude nationale) ne servent qu'à maintenir la part modale du vélo à 3%. A $t+1$, les impacts associés aux dépenses des collectivités territoriales sont estimés à une valeur égale à I_1 . Ainsi, la différence entre I_1 et I_0 s'explique seulement par l'évolution démographique. En partant du scénario de base à $t+1$, le montant des dépenses des collectivités territoriales s'est accru pour arriver à un niveau tel qu'il est défini dans le scénario de mise en œuvre de la SNBC, condition pour atteindre une part modale vélo de 12 % en 2030. Le montant des dépenses des collectivités territoriales dans le scénario étudié a généré un impact d'une valeur égale à I_2 . La différence entre I_2 et I_1 correspond à l'impact d'une hausse des dépenses des collectivités territoriales pour accroître la part modale vélo à $t+1$.

Ainsi, les impacts entre t et $t+1$ (différence entre I_2 et I_0) sont expliqués à la fois par la croissance démographique (différence entre I_1 et I_0) et par un accroissement du montant moyen des dépenses par habitant pour accroître la part modale du vélo (différence entre I_2 et I_1). C'est précisément ce résultat qui est présenté et exploité dans le cadre de notre analyse.



3.3.1 Estimation du montant des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo en 2030

3.3.1.1 Scénario de base

Dans le scénario de base, nous avons supposé que l'évolution du montant total des dépenses des collectivités territoriales ne s'explique que par la croissance démographique française. Nous avons repris les données de l'étude nationale de l'économie du vélo sur les projections de croissance démographique en France durant la période 2020-2030.

Pour les Régions et les Départements, nous avons supposé que l'évolution du montant de leurs dépenses en faveur du vélo suit la même évolution que la population française entre 2020 et 2030. D'après l'étude nationale sur l'économie du vélo, la population française devrait s'accroître de 4,3%. Ainsi, nous avons supposé que le montant des dépenses en faveur du vélo pour les Régions et les Départements augmentait de 4,3 %.

L'étude nationale sur l'économie du vélo a différencié l'évolution démographique selon la taille des EPCI. Nous avons repris ces chiffres (cf. tableau ci-dessous) pour évaluer l'évolution des dépenses des EPCI en faveur du vélo en fonction de leur taille, toujours en nombre d'habitants.

Tableau 10 : Population totale des collectivités par catégorie (Source : DGE, ADEME, DGITM, FFC, 2020, Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France)

Taille des EPCI	Population 2016	Population 2030	Evolution
EPCI < 100 000 habitants	11 903 598	12 132 883	+ 1,9 %
100 000 habitants EPCI < 200 000 habitants	5 904 864	6 191 578	+ 4,9 %
200 000 habitants EPCI < 500 000 habitants	9 949 306	10 415 860	+ 4,7 %
500 000 habitants < EPCI	15 065 754	16 089 186	+ 6,8 %
Ensemble	64 692 470	67 492 973	+ 4,3 %

Globalement, le scénario de base prévoit une augmentation de 5 % du budget vélo d'ici 2030 (cf. tableau ci-dessous).

Tableau 11 : Evolution des dépenses vélo selon le scénario de base

Types de collectivités territoriales	Dépenses en 2019 (en M€)	Dépenses en 2030 - scénario de base (en M€)	Evolution (%)
EPCI <100k habitants	81	82	+ 1,9 %
EPCI entre 100k et 200k habitants	43	45	+ 4,9 %
EPCI entre 200k et 500k habitants	90	94	+ 4,7 %
EPCI >500k habitants	127	136	+ 6,8 %
Département	218	228	+ 4,3 %
Régions	34	35	+ 4,3 %
Total	593	621	+ 4,6 %



3.3.1.2 Mise en place d'un objectif de report modal du vélo de 12 % en 2030 (SNBC)

Nous avons pris dans cette étude les hypothèses de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) révisée en mars 2020. De plus, nous avons exploité les données de l'analyse prospective réalisée dans le cadre de l'étude nationale économie du vélo de 2020 pour estimer les impacts socio-économiques d'une hausse des dépenses des collectivités territoriales pour développer la pratique du vélo en France.

La SNBC prévoit une multiplication par quatre de la part modale du vélo d'ici 2030, à savoir un passage de 3 % d'utilisation du vélo en 2017 à 12 % en 2030. D'après l'extrapolation des données présentées dans l'étude nationale, cet objectif, à distinguer de l'objectif du « Plan vélo et mobilités actives »¹², nécessite un budget d'investissement de 31 €/an/habitant sur 10 ans (à savoir sur la période 2020-2030) et un budget total de fonctionnement des collectivités territoriales (EPCI, Départements et Régions) qui passe de 97 M€ en 2019 à 255 M€ en 2030.

Ces chiffres ont été repris pour évaluer le montant des dépenses des collectivités territoriales en 2030 dans le cadre de la mise en œuvre de la SNBC, en distinguant les dépenses d'exploitation des dépenses d'investissement. Le tableau ci-dessous visualise le montant moyen par habitant des dépenses des collectivités territoriales pour chaque type de collectivités territoriales sur la période 2020-2030 pour atteindre une part modale de vélo de 12 % en 2030.

Tableau 12 : Montant en moyenne par habitant des dépenses directes des collectivités territoriales sur la période 2020-2030 pour atteindre une part modale de vélo de 12 % en 2030

Type de collectivités territoriales	Investissement (en €/hab)	Fonctionnement (en €/hab)
EPCI < 100 000 habitants	7,93	1,43
100 000 habitants EPCI < 200 000 habitants	15,25	2,74
200 000 habitants EPCI < 500 000 habitants	22,91	4,12
500 000 habitants < EPCI	26,63	4,79
Départements	11,34	0,94
Région	1,89	0,06

Nous avons multiplié ces montants par le nombre d'habitants prévu en 2030 pour connaître le montant total des dépenses des collectivités territoriales. La figure ci-dessous permet de visualiser le montant total par an des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo et la différence avec le scénario de base. Comme nous n'avons pas d'information sur l'évolution de la structure des postes de dépenses au sein des dépenses d'investissement et d'exploitation, nous avons supposé cette dernière identique. Cela revient à supposer que la croissance des postes de dépenses au sein des dépenses d'exploitation et des dépenses d'investissement est identique durant la période 2019-2030.

Au total, les dépenses additionnelles devraient représenter 1,6 Mds€ (cf. tableau ci-dessous).

¹² Celui-ci fixe la part modale du vélo à 9 % en 2024.



Figure 4 : Dépenses vélo d'ici 2030 par type de collectivité

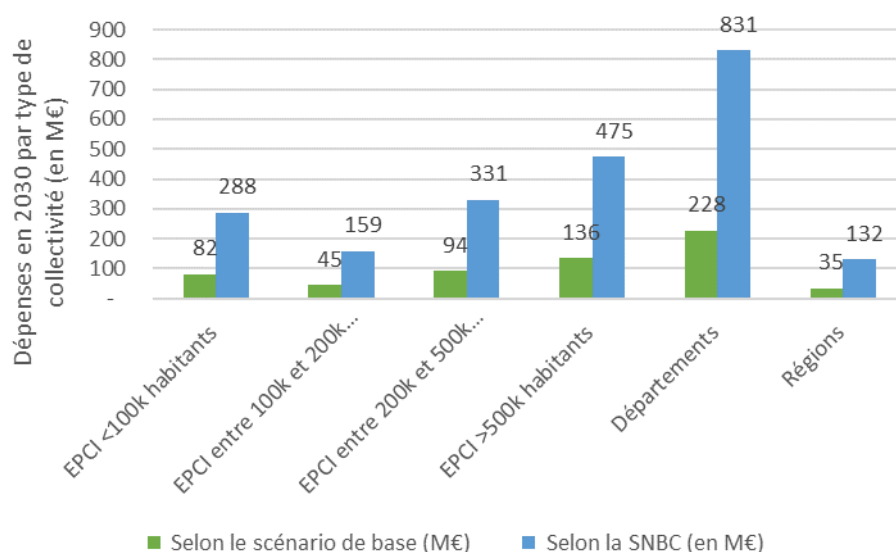


Tableau 13 : Dépenses vélo par type de collectivité

Dépenses par type de collectivité	Selon le scénario de base (M€)	Selon la SNBC (en M€)	Dépenses additionnelles (en M€)
EPCI <100k habitants	82	288	206
EPCI entre 100k et 200k habitants	45	159	114
EPCI entre 200k et 500k habitants	94	331	236
EPCI >500k habitants	136	475	339
Départements	228	831	604
Régions	35	132	97
Total	621	2 216	1 595

3.3.2 Estimation des impacts socio-économiques pour 2030 (impacts directs, indirects et induits)

Nous avons estimé, en appliquant la méthodologie présentée ci-dessus pour les deux scénarios (scénario de base et scénario de mise en œuvre de la SNBC), le montant des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo par poste de dépenses en 2030.

Comme la nomenclature par poste de dépense est parfaitement cohérente avec celle des activités économiques (nomenclature NAF de l'INSEE), nous avons appliqué sur ces montants de dépenses les algorithmes de notre modèle ImpacTer afin d'évaluer les impacts socio-économiques de ces dépenses pour 2030. Les résultats du modèle ont permis d'estimer les impacts socio-économiques (en matière de production, de valeur ajoutée et d'emplois) associés aux dépenses des collectivités territoriales en 2030 avec un objectif d'une part modale de vélo de 12 % en France.



4 Impact des dépenses vélo des collectivités territoriales françaises en 2019

En France, le vélo ne représente aujourd'hui que 1,3 % des dépenses de fonctionnement et d'investissement dans le transport¹³. Néanmoins, **ces dépenses ont un fort impact sur l'économie française :**

- **Les dépenses de fonctionnement présentent un fort effet multiplicateur en matière de contribution au PIB et d'emploi** car les secteurs concernés par ces dépenses sont intensifs en main d'œuvre et sont des secteurs d'activité à forte valeur ajoutée, tels que les services d'administration, le secteur associatif ou les activités d'ingénierie et de communication, publicité. Les impacts sur l'économie sont donc principalement dus aux impacts induits de ces dépenses.
- **Les dépenses d'investissement présentent de leur côté de forts effets d'entraînement sur l'économie française (effet multiplicateur de chiffre d'affaires élevé)** car les secteurs concernés sont fortement consommateurs de biens et de services mais **les impacts sur l'emploi et le PIB sont faibles (relativement au chiffre d'affaires réalisé).**

Même s'ils restent plus faibles (8,7 €/hab environ en 2019) que les montants observés en Europe du Nord (entre 25 à 30 €/hab/an), les montants engagés par les collectivités ont fortement augmenté au cours des dernières années (doublement depuis 2008) et les dépenses en investissement permettent aux collectivités d'avoir un impact global non négligeable sur l'économie française. De plus, il est important de noter que les secteurs d'activités concernés (principalement le secteur de la construction) par ce type de dépense sont très peu délocalisables.

Au total, 8 476 emplois ont été soutenus en 2019 par les dépenses des collectivités françaises en faveur du vélo et ces dernières ont contribué à hauteur de 693 M€ au PIB français.

Ces retombées sont principalement expliquées par l'action en faveur du vélo des EPCI françaises. Les retombées des dépenses régionales paraissent relativement faibles mais ces résultats ne prennent pas en compte les retombées des financements indirects et les financements alloués aux EPCI ou Départements. Les données récoltées au cours de l'étude ne permettent pas d'estimer de manière précise les retombées des financements indirects (i.e. qui sont distribués à une collectivité tierce avant d'être dépensés et que cette dernière agisse en tant que maîtrise d'œuvre). En revanche, il est possible d'adopter une approche ascendante et d'estimer la proportion des retombées de certaines collectivités imputable à d'autres sources de financement (p.ex. il est possible de dire quelle part des retombées des dépenses de fonctionnement des EPCI est expliquée par des financements régionaux).

Les sections suivantes détaillent ces résultats.

¹³ DGE, ADEME, DGITM, FFC, 2020, Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France



4.1 Impacts des dépenses directes des collectivités territoriales en 2019

La section qui suit détaille les retombées des dépenses directes réalisées par les collectivités territoriales. Elle ne prend pas en compte les transferts de financement entre les différentes collectivités territoriales (p.ex. les Régions qui assurent peu de maîtrise d'ouvrage mais qui sont des financeurs importants du réseau des véloroutes et voies vertes).

Tableau 14 : Impacts socio-économiques des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo en 2019 (impacts directs, indirects et induits)

Retombées des dépenses des collectivités en faveur du vélo	Dépenses (M€)	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
EPCI	341	852	398	4 873
Départements	218	579	264	3 230
Régions	34	67	31	373
Total	593	1 498	693	8 476

*Les chiffres présentés présentent de faibles écarts par rapport aux montants indiqués dans l'étude nationale car (1) ils excluent les doubles-comptes et (2) le calcul d'extrapolation des données transmises par les EPCI est légèrement différent et certaines données ont dû être agrégées.

Le montant total des dépenses directes des collectivités territoriales (hors double-comptage) a été estimé en 2019 à 593 M€. Ces dépenses ont contribué au total sur l'économie française en 2019 à un chiffre d'affaires de 1 498 M€, à un PIB de 693 M€ et ont soutenu 8 476 emplois (ETP/an).

Les sections qui suivent détaillent ces résultats en distinguant les dépenses d'investissement et de fonctionnement.

4.1.1 Impact des dépenses de fonctionnement des collectivités territoriales en 2019

Les dépenses de fonctionnement des collectivités territoriales sont faibles relativement à leurs dépenses d'investissement (actuellement, elles représentent 17% des dépenses totales). Néanmoins, elles présentent de forts effets multiplicateurs en matière de contribution au PIB et d'emploi.

Tableau 15 : Impacts socio-économiques des dépenses de fonctionnement des collectivités territoriales en 2019 (impacts directs, indirects et induits)

Retombées des dépenses de fonctionnement	Dépenses (M€)	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
EPCI	76	159	85	1 046
Départements	25	65	35	418
Régions	2	4	2	27
Total	103	228	122	1 490
Effet multiplicateur	-	2,21	1,19	14,52



Le montant total des dépenses de fonctionnement des collectivités territoriales a été estimé à 103 M€ en 2019. Ces dépenses ont contribué à l'économie française en 2019 à un chiffre d'affaires de 228 M€, à un PIB en 122 M€ et ont soutenu 1 490 emplois (ETP/an). Ainsi, chaque million d'euros dépensé génère en moyenne 2,21 M€ de chiffre d'affaires, 1,19 M€ de PIB et soutient 14,5 emplois (ETP/an).

A titre de comparaison, 1 M€ dépensé par les collectivités génère en moyenne 2,71 M€ de chiffre d'affaires, 1,59 M€ de valeur ajoutée et soutient 22,4 emplois (ETP/an). Ces dépenses sont caractérisées par des multiplicateurs de valeur ajoutée et d'emploi très élevés, compte tenu d'une forte intensité d'emploi et d'un fort taux de valeur ajoutée de ces activités. Néanmoins, les bénéfices liés à une politique cyclable volontariste et à une pratique du vélo renforcée sont nombreux et ne se limitent pas à ses impacts économiques.

Contribuant à une hausse significative du niveau d'activité physique, le vélo réduit le risque d'incidence cardio-vasculaires ainsi que la mortalité liée au cancer. Ainsi, il génère des externalités très positives en matière de bien-être et de santé. Celles-ci n'ont pas été prises en compte ni monétarisées dans le cadre de cette étude mais ont été décrites dans l'étude réalisée par les bureaux d'études Inddigo et Vertigo Lab en 2020¹⁴. Principalement expliqués par une réduction du nombre de décès et une baisse de la morbidité, **les bénéfices en matière de santé publique ont donc été évalués de 0,69 €/km à 0,91 €/km. Ainsi, les 12 Mds de km parcourus annuellement à vélo en France génèreraient un impact positif de 10,9 Mds€ chaque année.**

L'utilisation du vélo réduit également l'usure des infrastructures routières et permet de rallonger considérablement leur durée de vie. Les bénéfices associés n'ont pas été estimés dans cette étude mais il est par exemple communément accepté comme ordre de grandeur que **l'usure provoquée par le passage d'un poids lourd est équivalente à celle de 10 000 voitures légères¹⁵. Il apparaît donc évident que le passage d'un vélo a un impact très inférieur sur l'infrastructure qu'une voiture.**

Remarque : Les dépenses de fonctionnement des communes ayant transmis des données budgétaires précises et exploitables dans l'enquête CVTC ont été estimées à 0,29 €/hab/an. En appliquant les mêmes effets multiplicateurs que les collectivités et en extrapolant ces résultats à l'échelle nationale, les dépenses de fonctionnement des communes peuvent être (sur)évaluées à 19 M€ par an. Leur contribution à l'économie française peut ainsi être estimée à 42 M€ de chiffre d'affaires, 22 M€ au PIB français et au soutien de 272 emplois (ETP/an).

¹⁴ DGE, ADEME, DGITM, FFC, 2020, Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France

¹⁵ CRI LNMP, 2014, TRANSPORTS : données de référence sur consommations énergétiques, émissions de CO₂, usure des infrastructures (auto)routières par les Poids Lourds



4.1.2 Impact des dépenses d'investissement des collectivités territoriales en 2019

Les impacts actuels sont principalement expliqués par les dépenses d'investissement. Ces dernières présentent un effet d'entraînement (multiplicateur de chiffre d'affaires) plus élevé que les dépenses de fonctionnement car les secteurs concernés par ces dépenses sont plus consommateurs de biens et de services.

Principalement constituées de dépenses d'aménagements de pistes cyclables, les dépenses d'investissement concernent peu les dépenses de stationnement. Ces dernières, au même titre que la location en libre-service ou humanisée dans certains cas, peuvent faire l'objet de contrats en délégation de service public (DSP) et sont donc susceptibles d'être intégrées aux dépenses de fonctionnement des collectivités. Ces DSP peuvent par exemple concerner la gestion de parkings à destination des voitures, comprenant un espace dédié aux vélos (comme c'est le cas à Toulouse par exemple).

Tableau 16 : Impacts socio-économiques des dépenses de d'investissement des collectivités territoriales en 2019

Retombées des dépenses d'investissement	Dépenses (M€)	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
EPCI	265	693	313	3828
Départements	193	514	229	2812
Régions	32	64	28	346
Total	491	1 270	570	6 986
Effet multiplicateur	-	2,59	1,16	14,25

Le montant total des dépenses d'investissement des collectivités territoriales a été estimé à 491 M€ en 2019. Ces dépenses ont contribué à l'économie française en 2019 à un chiffre d'affaires de 1 270 M€, à un PIB de 570 M€ et ont soutenu 6 986 emplois (ETP/an). Ainsi, chaque million d'euros dépensé génère en moyenne 2,59 M€ de chiffre d'affaires, 1,16 M€ de PIB et 14,3 emplois (ETP/an).

A titre de comparaison, 1 M€ de dépense publique d'investissement génère en moyenne 2,38 M€ de chiffre d'affaires, 1,13 M€ et soutient 14,8 emplois (ETP/an). Les dépenses en faveur du vélo présentent donc des résultats similaires (en matière de valeur ajoutée et d'emplois soutenus notamment).

Remarque : Les dépenses d'investissement des communes ayant transmis des données budgétaires précises et exploitables dans l'enquête CVTC ont été estimées à 5,49 €/hab/an. En appliquant les mêmes effets multiplicateurs que les collectivités et en extrapolant ces résultats à l'échelle nationale, les dépenses d'investissement des communes peuvent être (sur)évaluées à 355 M€ par an. Leur contribution à l'économie française peut ainsi être estimée à 920 M€ de chiffre d'affaires, 413 M€ au PIB français et au soutien de 5 058 emplois (ETP/an).



4.2 Impacts réels des financements des collectivités territoriales

Comme le précise l'étude nationale, les dépenses réalisées par les collectivités territoriales peuvent être financées, en partie ou en totalité, par d'autres collectivités territoriales. Les Régions par exemple assurent peu de maîtrise d'ouvrage mais sont des financeurs importants des véloroutes et voies vertes (VVV) dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par les Départements ou EPCI.

Rappel des compétences des collectivités étudiées

- **Les Régions**

La loi du 7 août 2015 pour une « nouvelle organisation territoriale de la République » (NOTRe) modifie les compétences des différentes collectivités, dont l'échelon régional. La loi précise exactement leurs compétences. Parmi celles où une politique vélo peut s'insérer, nous trouvons : la promotion du développement économique et social, le soutien à la politique de la ville, l'aménagement de ses territoires. Tout cela « dans le respect de l'intégrité, de l'autonomie et des attributions des départements et des communes ». Plus précisément sur le thème des transports, la Région est désormais l'autorité organisatrice de la mobilité interurbaine dans sa globalité.

Enfin, la Région a également un rôle à jouer dans les politiques vélo à travers l'élaboration du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). En effet, parmi les chapitres thématiques de ce schéma, nous retrouvons les infrastructures et les transports. Il peut être modifié au gré d'un renouvellement du Conseil régional ; dans les six mois qui suivent l'élection de nouveaux conseillers, le SRADDET doit être réétudié et éventuellement révisé. Ainsi, nous pouvons éventuellement nous attendre à une révision des politiques « vélo » des Régions d'ici la fin de l'année 2021 suite aux élections régionales de juin 2021.

- **Les Départements**

Les Départements voient également leurs compétences modifiées par la loi NOTRe. Leurs trois compétences générales sont désormais : l'action sociale, la solidarité et la santé ; l'éducation, la culture et le sport ; le développement des territoires et les infrastructures. C'est plus particulièrement dans cette dernière compétence que les Départements peuvent insérer une politique en faveur du vélo.

Cependant, des investissements en faveur du vélo peuvent en réalité être justifiés par une grande partie des compétences des Départements (par exemple, le vélo est un outil de santé publique, mais peut également être un outil d'attractivité touristique). Ainsi, les investissements pour un développement du vélo ne peuvent être réduits qu'aux simples compétences d'aménagement de ces collectivités. C'est par ailleurs pour cela que, selon Vélo & Territoires, la plupart des Départements se sont déjà dotés d'un plan vélo.

Enfin, les Départements peuvent également agir en soutien aux communes qui manqueraient de moyens, et ce dans tous les domaines. Ils peuvent notamment agir sur une politique cyclable, sur sollicitation des communes en question.



- **Les EPCI**

Les établissements publics de coopération intercommunale consistent en un regroupement de communes qui souhaitent coopérer autour d'un projet et partager la gestion d'équipements et/ou de services (par exemple les transports en commun ou la gestion des déchets).

Selon le code général des collectivités territoriales (article L5210-1-1A), les EPCI peuvent prendre 5 formes : syndicats de communes (loi du 22 mars 1890) ; communautés de communes (loi du 6 février 1992) ; communautés urbaines (loi du 31 décembre 1966) ; communautés d'agglomération (loi du 12 juillet 1999) ; métropoles (loi du 16 décembre 2010, modifiée par la loi du 27 janvier 2014).

Contrairement aux communes, les EPCI ne sont pas soumis à la clause de compétence générale que nous détaillons plus bas. En effet, ces établissements sont contraints d'exercer les compétences que les communes leur délèguent et n'ont donc pas de compétences propres. De fait, il existe une grande diversité d'EPCI, et chacune d'entre elle dispose de compétences uniques.

Les compétences transférées à l'EPCI sont exclusives, c'est-à-dire qu'une fois déléguées, les communes ne peuvent légalement plus les exercer. Cette disposition donne une importante puissance d'agir aux EPCI, au détriment des communes membres.

L'ensemble des EPCI disposent à minima de compétences obligatoires en matière d'aménagement de l'espace. De fait, il leur incombe de développer, par exemple l'aménagement de pistes cyclables en cohérence et en accord avec les communes sur lesquelles se trouvent ces infrastructures. Par exemple, en mai 2020, afin de favoriser un respect des règles sanitaires, de nombreuses bandes cyclables provisoires ont été créées par les intercommunalités urbaines.

- **Les communes**

Contrairement aux collectivités mentionnées ci-dessus, les communes bénéficient encore de la clause de compétence générale. C'est-à-dire que la loi n'énumère pas leurs compétences, leur permettant d'agir sur toutes les affaires qui concernent leur territoire. La plupart du temps, les communes interviennent sur les domaines de l'urbanisme, du logement, de l'environnement, des écoles élémentaires et maternelles. Elles interviennent également sur des sujets qu'elles partagent avec les autres échelons de gouvernance étudiés jusqu'à présent : le sport, le tourisme, l'éducation populaire et la culture.

Les communes peuvent donc agir en faveur d'une politique « vélo » à travers les thématiques du sport, du tourisme et éventuellement de l'urbanisme.

Expliqués en partie par la loi NOTRe (cf. encadré ci-dessus), d'importants transferts de financement sont réalisés entre les différentes catégories de collectivités étudiées. La liste ci-dessous donne un aperçu des différents transferts de financement identifiés au cours de l'étude :

- En 2019, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a bénéficié de 6 M€ de financements FEDER qu'elle peut diffuser sur son territoire à destination du vélo ;



- La Région Pays-de-la-Loire finance l'événement Anjou Vélo Vintage à hauteur de 10 k€ auprès de la Communauté d'Agglomération Saumur Val de Loire et les comités d'itinéraire Vélodyssée, Vélofrancette et Vallée du Loir à vélo à hauteur de 20 k€ ;
- En 2019, le Département du Calvados a consacré 300 k€ au financement d'aménagements cyclables communaux.

Ces exemples illustrent des sources de financement disponibles des EPCI qui sont, hors fonds propre, par ordre d'importance :

- La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) ;
- Le Fonds européen de développement régional (FEDER) ;
- Les Régions ;
- Les Départements.

Pour ces derniers, les sources de financement, hors fonds propres, sont principalement :

- L'Etat ;
- Le Fonds européenne de développement régional (FEDER).

Concernant les Régions, deux sources de financement ont été identifiées :

- L'Etat (à travers notamment les Contrats de Plan Etat-Région - CPER) ;
- Le FEDER.

En prenant en compte de tels transferts, le poids des Départements et des EPCI dans la mise en œuvre de politiques vélo diminue tandis que la part des Régions augmente significativement. De plus, cette analyse permet de faire apparaître le rôle de l'Etat et de l'Union européenne dans le déploiement des politiques territoriales cyclables en France. Pour cela, les résultats de l'étude nationale concernant la reconstitution des ressources de fonctionnement et d'investissement des collectivités françaises ont été exploités.

Le tableau suivant détaille ces résultats et présente les retombées des financements engagés par les collectivités territoriales, l'Etat et l'Union européenne. Ces résultats incluent les transferts entre les différentes catégories de collectivités et permettent d'évaluer l'impact « réel » des dépenses de chacune d'entre elles.

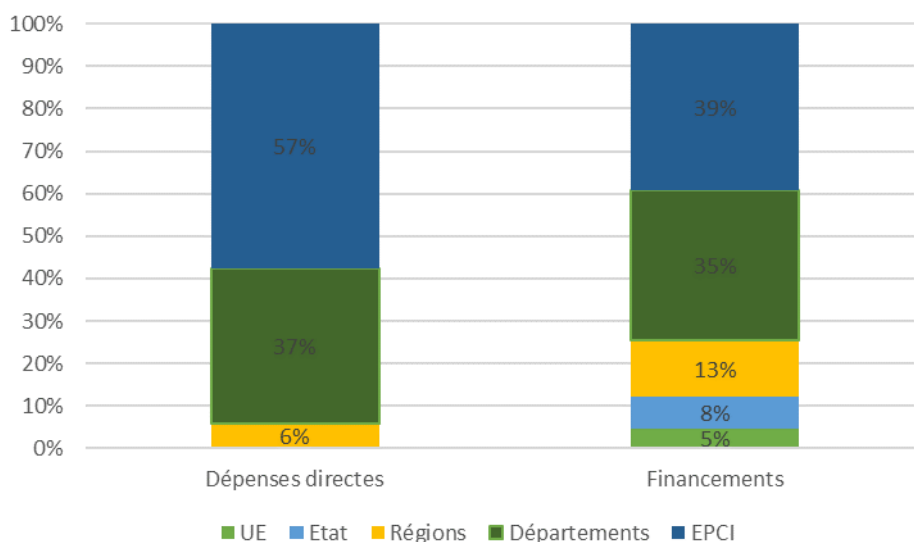
Tableau 17 : Impacts socio-économiques des financements des collectivités territoriales en faveur du vélo en 2019

Financeurs	Dépenses (M€)	Production (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
UE	27	69	31	384
Etat	45	116	53	644
Régions	80	189	85	1 043
Départements	209	553	253	3 094
EPCI	233	571	270	3 312
Total	593	1 498	693	8 476



Alors que les Régions ne représentent que 6 % des dépenses directes, elles représentent ainsi 13 % des financements totaux. En contrepartie, les EPCI ont un poids finalement moins important au vu des différentes sources de financement externes dont ils peuvent bénéficier. Alors qu'ils représentent 57 % des dépenses directes, ils ne sont à l'origine que de 39 % des financements. La figure suivante détaille ces résultats.

Figure 5 : Poids de chaque type de collectivité dans les dépenses directes et les financements réalisés en faveur du vélo en 2019 (Source : étude nationale, traitements Vertigo Lab)



Les sections qui suivent détaillent ces résultats en distinguant les dépenses d'investissement et de fonctionnement.

4.2.1 Impacts des ressources de fonctionnement

Pour la plupart, les collectivités territoriales françaises assurent seules les coûts de fonctionnement de leurs politiques cyclables (cf. tableau ci-dessous). Ainsi, les retombées des financements européens et de l'Etat restent faibles, et les retombées des EPCI, Départements et Régions proches des résultats présentés précédemment.

Tableau 18 : Origine des financements des dépenses de fonctionnement par type de collectivité territoriales en 2019 (Source : étude nationale sur l'économie du vélo de 2020)

Origine des financements par type de collectivité	Union européenne	Etat	Régions	Départements	EPCI
EPCI	0%	3%	0%	1%	96%
Département	2%	0%	0%	98%	
Région	0%	0%	100%		



Tableau 19 : Impacts socio-économiques des ressources de fonctionnement des collectivités territoriales en 2019 (impacts directs, indirects et induits)

Financeurs	Dépenses (M€)	Production (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
UE	1	2	1	11
Etat	2	4	2	28
Régions	2	5	3	32
Départements	26	65	35	418
EPCI	72	152	82	1 001
Total	103	228	122	1 490

4.2.2 Impacts des ressources d'investissement

Concernant les ressources dédiées aux dépenses d'investissement, ces dernières peuvent provenir de sources de financements plus variées (cf. tableau ci-dessous). Pour résumer :

- Les Régions prennent en charge l'essentiel de leurs dépenses (95 %) mais l'Union européenne (UE) finance une partie d'entre elles ;
- Les dépenses des Départements proviennent en partie de l'UE (4 % environ), de l'Etat (2%) et des Régions (8 % environ) ;
- Concernant les EPCI, 40 % de leurs dépenses sont assurées par des financements externes (6 % l'UE, 14 % l'Etat, 12 % les Régions, 8 % les Départements).

Le tableau ci-dessous résume l'origine des financements des dépenses par type de collectivité territoriale en 2019.

Tableau 20 : Origine des financements des dépenses d'investissement par type de collectivité territoriale en 2019 (Source : étude nationale)

Origine des financements par type de collectivité	Union européenne	Etat	Régions	Départements	EPCI
EPCI	6%	14%	12%	8%	60%
Département	4%	2%	8%	85%	
Région	5%	0%	95%		

Ainsi, les impacts des financements des Régions augmentent significativement (car elles financent en partie les investissements réalisés à l'échelle des Départements et des EPCI). De plus, il peut ainsi être remarqué que l'Etat (à travers les contrats de plan Etats-Région principalement) et l'Union européenne (via le FEDER essentiellement) jouent un rôle non négligeable dans la mise en œuvre de programmes d'investissement territoriaux.



Tableau 21 : Retombées socio-économiques des ressources de fonctionnement en 2019

Financeurs	Dépenses (M€)	Production (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
UE	26	68	30	372
Etat	43	112	50	616
Régions	78	184	823	1011
Départements	184	488	218	2 676
EPCI	160	418	189	2 311
Total	491	1 270	570	6 986



5 Détail des impacts socio-économiques par catégorie de collectivité territoriale

Pour rappel, les impacts socio-économiques des EPCI ont été estimés selon la typologie suivante avant d'être agrégés :

- EPCI dont la population est inférieure à 100 000 habitants ;
- EPCI dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants ;
- EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants ;
- EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants.

Les sections qui suivent présentent donc les résultats de l'étude selon cette typologie, ainsi que pour les Départements et Régions françaises.

5.1 Impacts socio-économiques des EPCI inférieurs à 100 000 habitants

Les EPCI dont la population est inférieure à 100 000 habitants représentent près de 90 % des EPCI françaises et 46 % de sa population. Actuellement, leurs dépenses en faveur du vélo sont estimées à 2,08 €/hab/an en investissement et 0,59 €/hab/an en fonctionnement.

En 2019, leurs dépenses en faveur du vélo ont représenté 81 M€. Elles ont contribué à hauteur de 97 M€ au PIB français et elles ont soutenu 1 223 emplois.

5.1.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

Les impacts socio-économiques des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI dont la population est inférieure à 100 000 habitants sont relativement élevées en matière de contribution au PIB et d'emploi bien qu'ils soient faibles en matière de chiffre d'affaires.

Ces chiffres sont expliqués par (1) une prédominance du budget interne des collectivités dans leurs dépenses de fonctionnement et (2) des dépenses réalisées auprès de secteurs à forte valeur ajoutée, peu consommateurs de biens et de services et intensifs en main d'œuvre, tels que les services d'administration, le secteur associatif ou les activités d'ingénierie et de communication, publicité. Les impacts sur l'économie sont donc principalement dus aux impacts induits de ces dépenses¹⁶.

Au vu des résultats précédents, les dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI dont la population est inférieure à 100 000 habitants contribuent au PIB français à hauteur de 26 M€ et soutiennent 352 emplois. Ces résultats sont détaillés dans les tableaux suivants.

¹⁶ Pour rappel, les impacts induits sont générés par la rémunération des salariés sur toute la chaîne de création de valeur.



Tableau 22 : Impacts socio-économiques moyens des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI < 100 000 habitants (par million d'euros dépensé sur le territoire)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	1,00	0,66	10,72
Impacts indirects	0,42	0,20	2,41
Impacts induits	1,12	0,59	6,74
Total	2,54	1,45	19,87

Ainsi, chaque million d'euros de dépense de fonctionnement par les EPCI de moins de 100 000 habitants contribue en moyenne à l'économie française à 2,54 M€ de chiffre d'affaires, 1,45 M€ de PIB et soutient 19,9 emplois (ETP/an).

Le tableau ci-dessous donne une estimation des impacts socio-économiques des dépenses de fonctionnement des EPCI de moins de 100 000 habitants sur l'économie française en 2019.

Tableau 23 : Impacts socio-économiques des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI < 100 000 habitants

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	18	12	190
Impacts indirects	8	3	43
Impacts induits	20	11	119
Total	45	26	352

5.1.2 Les impacts socio-économiques associées au budget d'investissement

Les impacts socio-économiques des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI dont la population est inférieure à 100 000 habitants sont relativement importants. Ces dépenses présentent un fort effet d'entraînement sur l'économie nationale (multiplicateur de chiffre d'affaires élevé). Néanmoins, elles ont des impacts en matière de contribution au PIB et d'emploi plus faible.

Ces résultats sont détaillés dans les tableaux suivants.

Tableau 24 : Impacts socio-économiques moyens des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI < 100 000 habitants (par million d'euros dépensé sur le territoire)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	1,00	0,41	5,46
Impacts indirects	0,71	0,31	3,73
Impacts induits	0,93	0,49	5,62
Total	2,64	1,22	14,81



Ainsi, chaque million d'euros de dépense d'investissement par les EPCI de moins de 100 000 habitants contribue en moyenne à l'économie française à 2,64 M€ de chiffre d'affaires, 1,22 M€ de PIB et soutient 14,8 emplois (ETP/an).

Au vu des résultats précédents, les dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI dont la population est inférieure à 100 000 habitants contribuent au PIB français à hauteur de 72 M€ et soutiennent 871 emplois.

Tableau 25 : Impacts socio-économiques des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI < 100 000 habitants

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	59	24	321
Impacts indirects	42	18	219
Impacts induits	55	29	331
Total	156	72	871



5.2 Impacts socio-économiques des EPCI compris entre 100 000 et 200 000 habitants

Les EPCI dont la population est comprise entre 100 et 200 000 habitants représentent 6 % des EPCI françaises et 14 % de sa population. Actuellement, leurs dépenses en faveur du vélo sont estimées à 4,00 €/hab/an en investissement et 1,14 €/hab/an en fonctionnement.

En 2019, leurs dépenses en faveur du vélo ont représenté 43 M€. Elles ont contribué à hauteur de 53 M€ au PIB français et elles ont soutenu 665 emplois.

5.2.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

Les impacts socio-économiques des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants sont relativement élevés en matière de contribution au PIB et d'emploi bien qu'ils soient faibles en matière de chiffre d'affaires.

Comme précédemment, ces chiffres sont expliqués par (1) une prédominance du budget interne des collectivités dans leurs dépenses de fonctionnement et (2) des dépenses réalisées auprès de secteurs à forte valeur ajoutée et peu consommateurs de biens et de services.

Ainsi, les dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants contribuent au PIB français à hauteur de 12 M€ et soutiennent 163 emplois. Ces résultats sont détaillés dans les tableaux suivants.

Tableau 26 : Impacts socio-économiques moyens des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI comprises entre 100 000 et 200 000 habitants (par million d'euros dépensé sur le territoire)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	1,00	0,59	10,30
Impacts indirects	0,49	0,23	2,79
Impacts induits	1,06	0,56	6,39
Total	2,56	1,39	19,48

Chaque million d'euros de dépense de fonctionnement par les EPCI dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants contribue en moyenne à l'économie française à 2,56 M€ de chiffre d'affaires, 1,39 M€ de PIB et soutient 19,5 emplois (ETP/an).

Le tableau ci-dessous visualise les impacts socio-économiques des dépenses de fonctionnement des EPCI dont leur population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants.



Tableau 27 : Impacts socio-économiques des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI comprises entre 100 000 et 200 000 habitants

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	8	5	86
Impacts indirects	4	2	23
Impacts induits	9	5	54
Total	21	12	163

5.2.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

Les impacts socio-économiques des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants sont relativement forts. Leurs dépenses d'investissement génèrent de forts effets d'entraînement sur l'économie nationale (multiplicateur de chiffre d'affaires élevé).

Ces résultats sont détaillés dans les tableaux suivants.

Tableau 28 : Impacts socio-économiques moyens des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants (par million d'euros dépensé sur le territoire)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	1,00	0,38	5,19
Impacts indirects	0,75	0,32	3,84
Impacts induits	0,98	0,52	5,91
Total	2,73	1,22	14,94

Chaque million d'euros de dépense d'investissement des EPCI dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants contribue en moyenne à l'économie française à 2,73 M€ de chiffre d'affaires, 1,22 M€ de PIB et soutient 14,9 emplois (ETP/an).

Au vu des résultats précédents, les dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI dont la population est comprise entre 100 et 200 000 habitants contribuent au PIB français à hauteur de 41 M€ et soutiennent 502 emplois.

Tableau 29 : Impacts socio-économiques des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	34	13	174
Impacts indirects	25	11	129
Impacts induits	33	17	199
Total	92	41	502



5.3 Impacts socio-économiques des EPCI compris entre 200 000 et 500 000 habitants

Les EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants représentent seulement 3 % des EPCI françaises mais rassemblent 18 % de sa population. Actuellement, leurs dépenses en faveur du vélo sont estimées à 6,01 €/hab/an en investissement et 1,71 €/hab/an en fonctionnement.

En 2019, leurs dépenses en faveur du vélo ont représenté 90 M€. Elles ont contribué à hauteur de 102 M€ au PIB français et elles ont soutenu 1 260 emplois.

5.3.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

Bien que leurs impacts soient proches de la moyenne par an en matière de contribution au PIB ou d'emploi, les effets d'entraînement des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants est relativement faible.

Ces chiffres sont principalement expliqués par la part importante du budget de fonctionnement dédié à la location de vélo en libre-service (secteur qui présente des multiplicateurs relativement faibles)

Ces résultats sont détaillés dans les tableaux suivants.

Tableau 30 : Impacts socio-économiques moyens des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants (par million d'euros dépensé sur le territoire)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	1,00	0,58	5,99
Impacts indirects	0,54	0,26	3,09
Impacts induits	0,76	0,40	4,54
Total	2,29	1,25	13,63

Chaque million d'euros de dépense de fonctionnement par les EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants contribue en moyenne à l'économie française à 2,29 M€ de chiffre d'affaires, 1,25 M€ de PIB et soutient 13,6 emplois (ETP/an).

Au vu des résultats précédents, les dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants contribuent au PIB français à hauteur de 19 M€ et soutiennent 205 emplois.



Tableau 31 : Impacts socio-économiques des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	15	9	90
Impacts indirects	8	4	47
Impacts induits	11	6	69
Total	35	19	205

5.3.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

L'effet d'entraînement des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants est relativement important.

Ces résultats sont détaillés dans les tableaux suivants.

Tableau 32 : Impacts socio-économiques moyens des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants (par million d'euros dépensé sur le territoire)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	1,00	0,39	5,53
Impacts indirects	0,76	0,33	4,12
Impacts induits	0,96	0,51	5,76
Total	2,72	1,22	15,40

Chaque million d'euros de dépense d'investissement des EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants contribue en moyenne à l'économie française à 2,72 M€ de chiffre d'affaires, 1,22 M€ de PIB et soutient 15,4 emplois (ETP/an).

Les dépenses d'investissement des EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants contribuent à hauteur de 83 M€ au PIB national et soutiennent 1 055 emplois.

Tableau 33 : Impacts socio-économiques des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	68	26	378
Impacts indirects	52	22	282
Impacts induits	66	35	394
Total	186	83	1 055



5.4 Impacts socio-économiques des EPCI supérieurs à 500 000 habitants

Les EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants représentent à peine 1 % des EPCI françaises mais rassemblent 21 % de sa population. Actuellement, leurs dépenses en faveur du vélo sont estimées à 6,98 €/hab/an en investissement et 1,99 €/hab/an en fonctionnement.

En 2019, leurs dépenses en faveur du vélo ont représenté 127 M€. Elles ont contribué à hauteur de 146 M€ au PIB français et elles ont soutenu 1 725 emplois.

5.4.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants ont un faible effet d'entraînement sur l'économie (faible multiplicateur de chiffre d'affaires). Toutefois, elles contribuent significativement au PIB français relativement au chiffre d'affaires réalisé.

Ces chiffres sont expliqués par (1) une prédominance du budget interne des collectivités dans leurs dépenses de fonctionnement et (2) des dépenses réalisées auprès de secteurs à forte valeur ajoutée, peu consommateurs de biens et de services et intensifs en main d'œuvre. Les retombées sur l'économie sont donc principalement dues aux impacts induits de ces dépenses¹⁷.

Au vu des résultats précédents, les dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants contribuent au PIB français à hauteur de 29 M€ et soutiennent 325 emplois. Ces résultats sont détaillés dans les tableaux suivants.

Tableau 34 : Impacts socio-économiques moyens des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI > 500 000 habitants (par million d'euros dépensé sur le territoire)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	1,00	0,51	5,33
Impacts indirects	0,62	0,28	3,34
Impacts induits	0,83	0,44	5,02
Total	2,45	1,24	13,69

Chaque million d'euros de dépense de fonctionnement par les EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants contribue en moyenne à l'économie française à 2,45 M€ de chiffre d'affaires, 1,24 M€ de PIB et soutient 13,7 emplois (ETP/an).

¹⁷ Pour rappel, les impacts induits sont générés par la rémunération des salariés sur toute la chaîne de création de valeur.



Tableau 35 : Impacts socio-économiques des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI > 500 000 habitants

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	24	12	126
Impacts indirects	15	7	79
Impacts induits	20	10	119
Total	58	29	325

5.4.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

Les impacts socio-économiques des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants sont relativement importants. Leurs dépenses d'investissement présentent un fort effet d'entraînement sur l'économie nationale. Bien qu'elles contribuent plus faiblement au PIB français et soutiennent moins d'emplois relativement aux dépenses engagées, les volumes de financement leur permettent d'avoir des impacts socio-économiques importants.

Les dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants contribuent au PIB français à hauteur de 117 M€ et soutiennent 1 400 emplois.

Ces résultats sont détaillés dans les tableaux suivants.

Tableau 36 : Impacts socio-économiques moyens des dépenses de d'investissement en faveur du vélo des EPCI > 500 000 habitants (par million d'euros dépensé sur le territoire)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	1,00	0,39	4,99
Impacts indirects	0,74	0,31	3,77
Impacts induits	0,96	0,51	5,78
Total	2,70	1,21	14,55

Chaque million d'euros de dépense d'investissement par les EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants contribue en moyenne à l'économie française à 2,70 M€ de chiffre d'affaires, 1,21 M€ de PIB et soutient 14,6 emplois (ETP/an).

Tableau 37 : Impacts socio-économiques des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI > 500 000 habitants

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	96	38	480
Impacts indirects	71	30	363
Impacts induits	92	49	557
Total	259	117	1 400



5.5 Impacts socio-économiques des Départements français

Actuellement, les dépenses en faveur du vélo des Départements sont estimées à 2,97 €/hab/an en investissement et 0,39 €/hab/an en fonctionnement.

En 2019, leurs dépenses en faveur du vélo ont représenté 218 M€. Elles ont contribué à hauteur de 264 M€ au PIB français et elles ont soutenu 3 230 emplois.

5.5.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

Bien que les dépenses de fonctionnement présentent un effet d'entraînement sur l'économie relativement faibles, les impacts socio-économiques des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des Départements sont élevés en matière d'emploi et de contribution au PIB français.

Ces chiffres sont expliqués par (1) une prédominance du budget interne des collectivités dans leurs dépenses de fonctionnement et (2) des dépenses réalisées auprès de secteurs à forte valeur ajoutée, peu consommateurs de biens et de services et intensifs en main d'œuvre. Les impacts sur l'économie sont donc principalement dus aux impacts induits de ces dépenses¹⁸.

Ainsi, les dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des Départements contribuent au PIB français à hauteur de 35 M€ et soutiennent 418 emplois. Ces résultats sont détaillés dans les tableaux suivants.

Tableau 38 : Impacts socio-économiques moyens des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des Départements (par million d'euros dépensé sur le territoire)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	1,00	0,59	7,37
Impacts indirects	0,50	0,23	2,75
Impacts induits	1,08	0,57	6,51
Total	2,58	1,39	16,64

Chaque million d'euros de dépense de fonctionnement par les Départements français contribue en moyenne à l'économie française à 2,58 M€ de chiffre d'affaires, 1,39 M€ de PIB et soutient 16,6 emplois (ETP/an).

¹⁸ Pour rappel, les impacts induits sont générés par la rémunération des salariés sur toute la chaîne de création de valeur.



Tableau 39 : Impacts socio-économiques des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des Départements

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	25	15	185
Impacts indirects	13	6	69
Impacts induits	27	14	164
Total	65	35	418

5.5.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

Les dépenses d'investissement en faveur du vélo des Départements présentent un effet d'entraînement relativement élevé bien que les effets multiplicateurs de contribution au PIB et d'emploi soient plus faibles.

Néanmoins, au vu des montants importants de dépense engagés, les dépenses d'investissement en faveur du vélo des Départements contribuent de manière non négligeable au PIB français et soutiennent un grand nombre d'emplois (contribution à hauteur 229 M€ et 2 812 emplois soutenus).

Ces résultats sont détaillés dans les tableaux suivants.

Tableau 40 : Impacts socio-économiques moyens des dépenses d'investissement en faveur du vélo des Départements (par million d'euros dépensé sur le territoire)

Retombées des dépenses de d'investissement (par million d'euros dépensé sur le territoire)	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	1,00	0,38	5,18
Impacts indirects	0,74	0,31	3,80
Impacts induits	0,98	0,52	5,89
Total	2,72	1,21	14,87

Chaque million d'euros de dépense d'investissement par les Départements français contribue en moyenne à l'économie française à 2,72 M€ de chiffre d'affaires, 1,21 M€ de PIB et soutient 14,9 emplois (ETP/an).

Tableau 41 : Impacts socio-économiques des dépenses d'investissement en faveur du vélo des Départements

Retombées des dépenses d'investissement	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	189	72	980
Impacts indirects	140	59	718
Impacts induits	185	98	1 113
Total	514	230	2 812



5.6 Impacts socio-économiques des Régions françaises

Actuellement, les dépenses en faveur du vélo des Régions sont estimées à 0,50 €/hab/an en investissement et 0,03 €/hab/an en fonctionnement.

En 2019, leurs dépenses en faveur du vélo ont représenté 34 M€. Elles ont contribué à hauteur de 31 M€ au PIB français et elles ont soutenu 373 emplois.

5.6.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

Les impacts socio-économiques des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des Régions sont relativement faibles en matière de chiffre d'affaires mais ces dernières soutiennent un nombre élevé d'emplois et contribuent significativement au PIB national (relativement aux montants engagés). Ces chiffres sont expliqués par (1) une prédominance du budget interne des collectivités dans leurs dépenses de fonctionnement et (2) des dépenses réalisées auprès de secteurs à forte valeur ajoutée, peu consommateurs de biens et de services et intensifs en main d'œuvre. Les impacts sur l'économie sont donc principalement dus aux impacts directs et induits de ces dépenses¹⁹.

Au vu des montants de dépense de fonctionnement engagés par les Régions (0,03 €/hab/an), les impacts socio-économiques associés sont très faibles (contribution au PIB à hauteur de 2 M€ et 27 emplois soutenus). Ces résultats sont détaillés dans les tableaux suivants.

Tableau 42 : Impacts socio-économiques moyens des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des Régions (par million d'euros dépensé sur le territoire)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	1,00	0,68	8,80
Impacts indirects	0,39	0,19	2,35
Impacts induits	1,11	0,59	6,68
Total	2,50	1,46	17,82

Chaque million d'euros de dépense de fonctionnement par les Régions contribue en moyenne à l'économie française à 2,50 M€ de chiffre d'affaires, 1,46 M€ de PIB et soutient 17,8 emplois.

Tableau 43 : Impacts socio-économiques des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des Régions

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	1	1	13
Impacts indirects	1	0,3	4
Impacts induits	2	1	10
Total	4	2	27

¹⁹ Pour rappel, les impacts induits sont générés par la rémunération des salariés sur toute la chaîne de création de valeur.



5.6.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

L'effet d'entraînement des dépenses d'investissement en faveur du vélo des Régions est relativement important. En revanche, les effets multiplicateurs en matière de contribution au PIB et d'emploi sont proches de la médiane des secteurs d'activités français.

Ces résultats sont détaillés dans les tableaux suivants.

Tableau 44 : Impacts socio-économiques moyens des dépenses d'investissement en faveur du vélo des Régions (par million d'euros dépensé sur le territoire)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	1,00	0,38	5,12
Impacts indirects	0,74	0,31	3,79
Impacts induits	0,99	0,52	5,94
Total	2,73	1,22	14,85

Chaque million d'euros de dépense d'investissement par les Régions contribue en moyenne à l'économie française à 2,73 M€ de chiffre d'affaires, 1,22 M€ de PIB et soutient 14,9 emplois (ETP/an).

Au vu des résultats précédents, les dépenses d'investissement en faveur du vélo des Régions contribuent au PIB français à hauteur de 28 M€ et soutiennent 346 emplois.

Tableau 45 : Impacts socio-économiques des dépenses d'investissement en faveur du vélo des Régions

Retombées des dépenses d'investissement	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	23	9	119
Impacts indirects	17	7	88
Impacts induits	23	12	138
Total	64	28	346



6 Détail des impacts socio-économiques associés à la mise en œuvre de la SNBC

L'évaluation des impacts socio-économiques présentée ci-dessous prend en compte les impacts des dépenses supplémentaires prévues dans le cadre de la mise en œuvre de la SNBC. Quel que soit le type de dépense (investissement ou fonctionnement), celles-ci sont considérées comme des dépenses supplémentaires et non substituables car les collectivités sont éligibles à de nouvelles sources de financement telles que le « Fonds mobilités actives » (dans le cadre du « Plan Vélo et mobilités actives »), les programmes régionaux (CPER-CPIER), les fonds de soutien à l'investissement des territoires ou le programme certificats d'économie d'énergie (CEE) qui finance via des producteurs d'énergie des projets de réduction de la consommation énergétique.

Il est en revanche impossible d'évaluer les transferts de financement associés. Au vu de la forte évolution des dépenses attendue, il est difficile d'imaginer de quelle manière les différentes sources de financement vont évoluer. Les travaux conduits dans le cadre de cette mission ne permettent pas de répondre à cette question qui pourrait néanmoins faire l'objet d'une étude complémentaire. Les résultats présentés ci-dessous s'intéressent donc uniquement aux retombées des dépenses directes des collectivités.

Le scénario étudié suppose que les dépenses d'investissement des collectivités en faveur du vélo connaissent une augmentation de 8 €/hab/an à 31 €/hab/an²⁰ au cours des 10 prochaines années. Concernant les dépenses de fonctionnement, le même scénario suppose un passage de 97 M€ à 255 M€ par an à l'échelle nationale.

Enfin, le scénario suppose une augmentation des dépenses (relativement au scénario de base qui ne prévoit pas d'augmentation du budget moyen par habitant mais qui prend en compte l'évolution démographique) **de 1,6 Mds€.**

L'objectif est principalement de compléter le réseau cyclable français qui reste discontinu même au sein des métropoles et de développer un « écosystème vélo » plus intégré facilitant l'intermodalité et accompagnant les changements de comportements.

Les impacts socio-économiques attendus sont particulièrement importants. **Les dépenses des collectivités en faveur du vélo devraient contribuer d'ici 2030 à hauteur de plus de 1,9 Mds€ au PIB français (soit 0,1 % du PIB de 2019 environ) et soutenir un peu plus de 22 753 emplois.** Ces chiffres sont principalement expliqués par les dépenses en investissement à réaliser au cours des dix prochaines années.

Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

²⁰ Attention, ce chiffre est à distinguer des 8,7 € mentionnés précédemment car il concerne uniquement les dépenses d'investissement et inclut les double-comptes expliqués par les transferts de financement entre collectivités.



Tableau 46 : Impacts socio-économiques des dépenses supplémentaires des collectivités françaises en faveur du vélo par type de territoire

Types de collectivités territoriales	Dépenses (M€)	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
EPCI	895	2 279	1 048	12 830
Départements	6034	1 603	724	8 868
Régions	97	192	87	1 056
Total	1 595	4 075	1 859	22 753
Multiplieur		2,55	1,17	14,26

Le multiplicateur d'impact correspond à l'effet d'entraînement sur l'économie française expliqué par 1 M€ de dépense.

Chaque million d'euros supplémentaire dépensé par les collectivités territoriales en 2030 dans le cadre de la SNBC contribuera à 2,55 M€ de chiffre d'affaires, 1,17 M€ du PIB français et soutiendra 14,3 emplois dans le pays.

Pour rappel, les impacts socio-économiques des EPCI ont été estimés selon la typologie suivante avant d'être agrégés :

- EPCI dont la population est inférieure à 100 000 habitants ;
- EPCI dont la population est comprise entre 100 et 200 000 habitants ;
- EPCI dont la population est comprise entre 200 et 500 000 habitants ;
- EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants.

Les sections qui suivent reprennent donc cette typologie, ainsi que les catégories Départements et Régions.



6.1 Impacts socio-économiques des EPCI inférieurs à 100 000 habitants

Dans le cadre de la SNBC, les dépenses de fonctionnement des EPCI dont la population est inférieure à 100 000 habitants devraient passer de 0,59 €/hab/an à 1,43 €/hab/an et les dépenses d'investissement devraient passer de 2,08 €/hab/an à 7,93 €/hab/an. De plus, leur population devrait augmenter de 2 % d'ici 2030

Ainsi, leurs dépenses supplémentaires en faveur du vélo devraient représenter 206 M€. Elles devraient contribuer à hauteur de 242 M€ au PIB français et soutenir 3 004 emplois par an d'ici 2030.

6.1.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement additionnelles des EPCI dont la population est inférieure à 100 000 habitants devraient soutenir 505 emplois supplémentaires et contribuer à hauteur de 37 M€ supplémentaires au PIB français d'ici 2030.

Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 47 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI < 100 000 habitants en 2030

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	25	17	272
Impacts indirects	11	5	61
Impacts induits	28	15	171
Total	65	37	505

6.1.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

Les dépenses d'investissement additionnelles des EPCI dont la population est inférieure à 100 000 habitants devraient contribuer à hauteur de 205 M€ supplémentaires au PIB français. De plus, elles devraient soutenir plus de 2 499 emplois d'ici 2030.

Le tableau ci-dessous détaille ces résultats

Tableau 48 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI < 100 000 habitants en 2030

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	169	70	921
Impacts indirects	120	52	629
Impacts induits	158	83	949
Total	446	205	2 499



6.2 Impacts socio-économiques des EPCI compris entre 100 000 et 200 000 habitants

Dans le cadre de la SNBC, les dépenses de fonctionnement des EPCI dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants devraient passer de 1,14 €/hab/an à 2,74 €/hab/an et les dépenses d'investissement devraient passer de 4,00 €/hab/an à 14,25 €/hab/an. De plus, leur population devrait augmenter de 5 % d'ici 2030.

Ainsi, leurs dépenses supplémentaires en faveur du vélo devraient représenter 114 M€. Elles devraient contribuer à hauteur de 138 M€ au PIB français et soutenir 1 722 emplois par an d'ici 2030.

6.2.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

D'ici 2030, les dépenses de fonctionnement supplémentaires des EPCI dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants devraient soutenir 241 emplois et contribuer à hauteur de 17 M€ en plus au PIB français. Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 49 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI comprises entre 100 000 et 200 000 habitants en 2030

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	12	7	127
Impacts indirects	6	3	35
Impacts induits	13	7	79
Total	32	17	241

6.2.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

Les dépenses d'investissement supplémentaires des EPCI dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants devraient contribuer à hauteur de 121 M€ au PIB français et soutenir 1 481 emplois en plus d'ici 2030. Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 50 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI comprises entre 100 et 200 000 habitants en 2030

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	99	38	514
Impacts indirects	74	31	381
Impacts induits	97	52	586
Total	271	121	1 481



6.3 Impacts socio-économiques des EPCI compris entre 200 000 et 500 000 habitants

Dans le cadre de la SNBC, les dépenses de fonctionnement des EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants devraient passer de 1,71 €/hab/an à 4,12 €/hab/an et les dépenses d'investissement devraient passer de 6,01 €/hab/an à 22,91 €/hab/an. De plus, leur population devrait augmenter de 5 % d'ici 2030.

Ainsi, leurs dépenses supplémentaires en faveur du vélo devraient représenter 236 M€. Elles devraient contribuer à hauteur de 274 M€ au PIB français et soutenir 3 409 emplois par an d'ici 2030.

6.3.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement additionnelles des EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants devraient soutenir 303 emplois supplémentaires et contribuer à hauteur de 28M€ en plus au PIB français d'ici 2030.

Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 51 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI comprises entre 200 et 500 000 habitants en 2030

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	22	13	133
Impacts indirects	12	6	69
Impacts induits	17	9	101
Total	51	28	303

6.3.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

Les dépenses d'investissement additionnelles des EPCI dont la population est comprise entre 200 et 500 000 habitants devraient contribuer à hauteur de 246 M€ en plus au PIB français et soutenir 3 106 emplois d'ici 2030.

Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 52 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI comprises entre 200 et 500 000 habitants en 2030

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	202	78	1 115
Impacts indirects	154	66	830
Impacts induits	193	102	1 162
Total	548	246	3 106



6.4 Impacts socio-économiques des EPCI supérieurs à 500 000 habitants

Dans le cadre de la SNBC, les dépenses de fonctionnement des EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants devraient passer de 1,99 €/hab/an à 4,79 €/hab/an et les dépenses d'investissement devraient passer de 6,98 €/hab/an à 26,63 €/hab/an. De plus, leur population devrait augmenter de 7 % d'ici 2030.

Ainsi, leurs dépenses supplémentaires en faveur du vélo devraient représenter 339 M€. Elles devraient contribuer à hauteur de 395 M€ au PIB français et soutenir 4 695 emplois par an d'ici 2030, principalement grâce aux dépenses d'investissement.

6.4.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement additionnelles des EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants devraient soutenir 488 emplois supplémentaires et contribuer à hauteur de 44 M€ en plus au PIB français d'ici 2030. Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 53 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI > 500 000 habitants en 2030

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	36	18	190
Impacts indirects	22	10	119
Impacts induits	30	16	179
Total	88	44	488

6.4.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

Les dépenses d'investissement additionnelles des EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants devraient contribuer à hauteur de 351 M€ en plus au PIB et soutenir 4 206 emplois au cours des dix prochaines années d'ici 2030. Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 54 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI > 500 000 habitants en 2030

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	289	113	1 443
Impacts indirects	213	91	1 091
Impacts induits	278	147	1 672
Total	780	351	4 206



6.5 Impacts socio-économiques des Départements français

Dans le cadre de la SNBC, les dépenses de fonctionnement des Départements devraient passer de 0,39 €/hab/an à 0,94 €/hab/an et les dépenses d'investissement devraient passer de 2,97 €/hab/an à 11,34 €/hab/an. De plus, leur population devrait augmenter de 4 % d'ici 2030.

Celles-ci sont particulièrement importantes et représentent environ 39 % des retombées attendues. Leurs dépenses supplémentaires en faveur du vélo devraient représenter 604 M€. Elles devraient contribuer à hauteur de 724 M€ au PIB français et soutenir 8 868 emplois par an d'ici 2030.

6.5.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement additionnelles des Départements devraient soutenir 613 emplois supplémentaires et contribuer à hauteur de 51 M€ en plus au PIB français d'ici 2030.

Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 55 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des Départements en 2030

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	37	22	272
Impacts indirects	18	8	101
Impacts induits	40	21	240
Total	95	51	613

6.5.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

Les dépenses d'investissement additionnelles des Départements devraient contribuer à 673 M€ en plus au PIB français et soutenir 8 255 emplois supplémentaires d'ici 2030.

Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 56 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses d'investissement en faveur du vélo des Départements en 2030

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	555	212	2 878
Impacts indirects	410	174	2 109
Impacts induits	543	288	3 268
Total	1 508	673	8 255



6.6 Impacts socio-économiques des Régions françaises

Dans le cadre de la SNBC, les dépenses de fonctionnement des Régions françaises devraient passer de 0,03 €/hab/an à 0,06 €/hab/an et les dépenses d'investissement devraient passer de 0,50 €/hab/an à 1,89 €/hab/an. De plus, leur population devrait augmenter de 4 % d'ici 2030.

Ainsi, leurs dépenses supplémentaires en faveur du vélo devraient représenter 97 M€. Elles devraient contribuer à hauteur de 87 M€ au PIB français et soutenir 1 056 emplois par an d'ici 2030.

6.6.1 Les impacts socio-économiques associées au budget de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement additionnelles des Régions devraient soutenir 39 emplois supplémentaires et contribuer à hauteur de 3 M€ en plus au PIB français d'ici 2030. Ces retombées relativement faibles sont expliquées par les volumes de dépenses de fonctionnement engagés (qui restent peu élevés malgré l'augmentation). Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 57 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des Régions en 2030

Retombées des dépenses de fonctionnement	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	2	1	19
Impacts indirects	1	0,4	5
Impacts induits	2	1	15
Total	5	3	39

6.6.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

Les dépenses d'investissement additionnelles des Régions devraient contribuer à hauteur de 83 M€ en plus au PIB français et soutenir 1 017 emplois supplémentaires d'ici 2030. Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 58 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses d'investissement en faveur du vélo des Régions en 2030

Retombées des dépenses d'investissement	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	68	26	351
Impacts indirects	51	22	260
Impacts induits	68	36	407
Total	187	83	1 017



7 Données pertinentes pour la mise en place de politiques vélo

La mise en œuvre de politiques vélo représente un coût important pour les collectivités territoriales. Néanmoins, les bénéfices associés sont nombreux, à la fois afin de lutter contre le changement climatique, mais également pour des questions de santé publique. Ces dépenses ont un impact positif sur l'économie française car elles soutiennent des emplois peu délocalisables (construction de pistes cyclables, animation des politiques vélo, vélo-école, etc.). De plus, ces derniers sont aujourd'hui connus et bien documentés²¹. La section ci-dessous a pour objectif de renseigner les retombées totales (incluant impacts directs, indirects et induits) liées à trois de ces dépenses.

7.1 Construction d'une piste ou bande cyclable

La construction d'une piste cyclable varie fortement en fonction des aménagements à réaliser. Le coût par mètre linéaire varie de 150 € (installation d'un séparateur) à 750 € (abaissement des trottoirs). En conséquence, les retombées associées varient fortement. Le cas d'étude correspond ici à la création d'une piste cyclable (dont le coût par mètre linéaire s'élève en moyenne à 400 €).

La construction d'un kilomètre de piste cyclable (pour un coût de 400 k€) soutient 6 emplois (ETP/an) et contribue à hauteur de 487 k€ au PIB français.

7.2 Mise en place d'arceaux de stationnement

Chaque année, environ 300 000 ménages sont victimes d'un vol de vélo, ce qui limite fortement son développement. Afin de lever ce frein supplémentaire, les arceaux de stationnement permettent de poser et de sécuriser facilement les vélos, avec deux points d'attache. Leur coût varie selon le modèle choisi et s'entend hors mise en œuvre (interne ou externe) mais il a été estimé à 120 € par emplacement en moyenne (240 € par arceau).

Les retombées associées à la mise en place de 1 000 emplacements vélo (500 arceaux pour un coût de 120 k€) s'élèvent à 150 k€ de contribution au PIB et au soutien de deux emplois.

7.3 Location humanisée de vélos et vélos à assistance électrique

Au contraire d'un service de location en libre-service (VLS), un service de location humanisée comprend un accueil personnalisé. Celui-ci peut être proposé comme un complément au VLS (c'est le cas pour Rennes Métropole notamment) et est particulièrement adapté à la location longue durée. A Grenoble-Alpes-Métropole par exemple, le service compte 8 000 vélos (dont 400 vélos à assistance électrique) en 2020 et la location peut être de courte durée (une journée), moyenne ou longue durée, sachant que 75 % des vélos sont loués à l'année.

²¹ CVTC, 2020, Le coût des politiques vélo



L'étude d'évaluation sur les services vélo de l'ADEME²², publiée en 2017, renseigne les coûts annuels suivants pour la location de vélos, hors recettes :

- Coût pour la location d'un vélo classique : 200 € à 300 € / vélo / an ;
- Coût moyen pour la location d'un vélo à assistance électrique : 800 € / vélo / an.

Pour un service tel que celui développé à Grenoble-Alpes-Métropole, les dépenses ont été estimées à 2,55 M€ par l'étude réalisée par le CVTC en 2020²³ (ce qui correspond aux données de l'étude de l'ADEME).

Les retombées socio-économiques du service s'élèvent ainsi à 2,01 M€ de contribution au PIB et au soutien de 16 emplois.

²² ADEME, 2017, Etude d'évaluation sur les services vélo

²³ *Ibid.*



Annexe A Présentation détaillée d'ImpacTer

Le modèle ImpacTer développé par Vertigo Lab s'appuie sur un **modèle entrées-sorties** développé par Wassily Leontief, prix Nobel d'économie en 1973. Modèle robuste et reconnu dans les milieux académiques, il est actuellement utilisé pour l'évaluation des retombées socio-économiques des activités économiques (p.ex., des études en lien avec l'ancrage territorial des entreprises) et les impacts socio-économiques des politiques publiques. Le BEA²⁴, l'équivalent américain de l'INSEE, a élaboré un modèle entrées-sorties, le modèle RIMS²⁵, afin d'évaluer les retombées socio-économiques des politiques publiques à l'échelle fédérale des États-Unis d'Amérique.

Le modèle ImpacTer s'appuie sur les **tableaux entrées-sorties** (ou TES), un des deux tableaux de la comptabilité nationale. Ils sont publiés annuellement à l'échelle nationale par EUROSTAT selon une nomenclature d'activités en **64 secteurs d'activités**. Cette nomenclature s'appuie sur les codes NAF utilisés par l'INSEE pour classer les activités économiques. Les tableaux entrées-sorties comptabilisent dans un cadre cohérent et pour une année civile à la fois le montant des achats des différents biens et services réalisés par les secteurs d'activités, ainsi que le montant de vente des biens et services selon qu'ils soient domestiques ou importés. Par exemple, ce tableau donne le montant de production de l'agriculture, avec une ventilation entre ses achats de biens et de services auprès de ses fournisseurs (ex. : semences, produits phytosanitaires, nourriture pour les animaux), ainsi que sa valeur ajoutée ventilée entre la rémunération des salariés, le paiement des taxes et impôts et les profits. Ce tableau renseigne aussi le montant des ventes des produits agricoles auprès des clients producteurs résidents selon leur activité économique (ex. : vente aux industries agroalimentaires), des ménages résidents (ex. : vente directe auprès des consommateurs finals) et des clients non-résidents (exportations).

À partir du tableau entrées-sorties, le modèle ImpacTer calcule trois types d'impacts :

- Les **impacts directs** : ce sont des impacts pour les activités directement concernées par une politique ou un projet.
- Les **impacts indirects** : ce sont des impacts pour les activités qui se trouvent dans la chaîne des fournisseurs des activités directement concernées par une politique ou un projet (cela incorpore les fournisseurs, mais aussi les fournisseurs des fournisseurs, etc. en remontant dans la chaîne de valeurs).
- Les **impacts induits** : ce sont des impacts pour les activités qui profitent de la consommation des salariés qui travaillent dans les activités impactées directement et indirectement (via la chaîne des fournisseurs) par une politique ou un projet.

Les différents impacts (directs, indirects et induits) sont calculés par le modèle ImpacTer à partir des valeurs des **multipliateurs**. Ils indiquent les montants de production (chiffre d'affaires corrigé des variations de stock), de valeur ajoutée et d'emplois (contribution au PIB) qui sont générés sur

²⁴ Acronyme du Bureau of Economic Analysis

²⁵ Acronyme de Regional Input-Output Modeling System

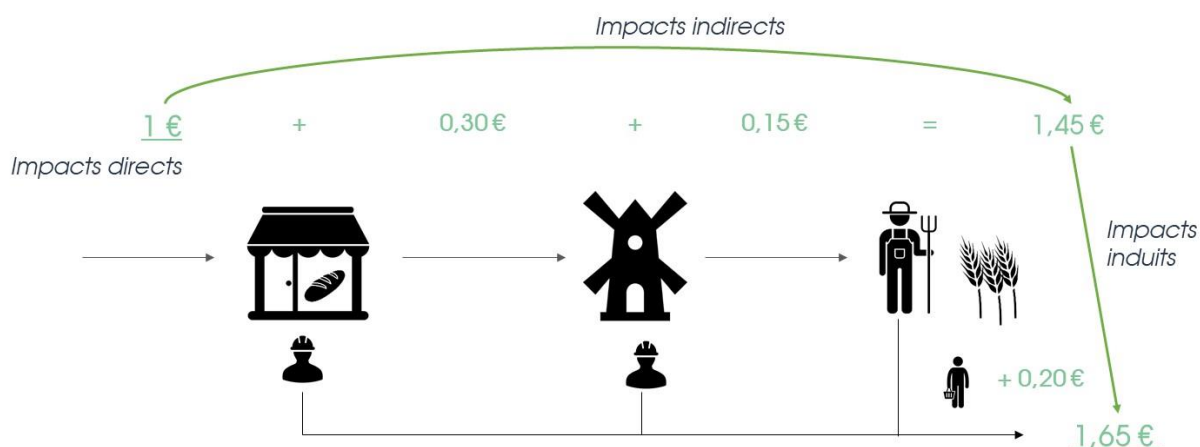


l'économie suite à une dépense d'un euro pour un bien ou un service. Il existe autant de multiplicateurs que de secteurs d'activités et d'indicateurs socio-économiques.

Le calcul de la valeur des multiplicateurs est utilisé pour apprécier les **effets d'entraînement** (ou **effets domino**) qu'une dépense ou une activité génère sur l'ensemble de l'économie du territoire. Plus la valeur d'un multiplicateur est élevée, plus la dépense génère sur l'économie des impacts importants sur les autres secteurs d'activités du territoire.

La figure ci-dessous illustre le calcul des multiplicateurs pour le cas de la production du pain.

Figure 6 : L'effet multiplicateur d'une dépense d'un euro de baguette sur l'économie du territoire (exemple fictif)



Supposons qu'un consommateur achète 1 € de pain auprès d'une boulangerie. La dépense d'un euro par ce consommateur correspond à la valeur du chiffre d'affaires pour la boulangerie. Avec cet euro, la boulangerie achète 30 centimes d'euro de farine auprès de la meunerie. Cette dépense de 30 centimes par la boulangerie correspond à la valeur du chiffre d'affaires pour la meunerie. Avec ce revenu de 30 centimes d'euro, la meunerie achète pour 15 centimes d'euros du blé provenant de l'agriculteur. Ces 15 centimes d'euro d'achat par la meunerie correspondent au chiffre d'affaires de l'agriculteur. Les impacts directs et indirects correspondent à la somme du chiffre d'affaires qui est généré par cet euro provenant de l'achat de la baguette par le consommateur, à savoir $1 \text{ €} + 0,30 \text{ €} + 0,15 \text{ €} = 1,45 \text{ €}$. De plus, le revenu généré par cet euro de la baguette sert à rémunérer le boulanger, le meunier et l'agriculteur. Ce revenu est utilisé pour consommer des biens et des services en partie produits sur le territoire. Dans cet exemple, la consommation de ce revenu génère comme impacts induits pour le territoire un chiffre d'affaires de 20 centimes d'euro. Ainsi, les impacts totaux (directs, indirects et induits) de la dépense d'une baguette est de $1,45 \text{ €} + 0,20 \text{ €} = 1,65 \text{ €}$. Chaque euro acheté pour une baguette génère sur le territoire 1,65 € de chiffre d'affaires, tous impacts confondus.



Le modèle entrées-sorties, comme tout modèle économique, s'appuie sur un certain nombre d'hypothèses jugées robustes par la communauté scientifiques et vérifiées à moyen terme :

- Les rendements d'échelle sont constants : un doublement de la production nécessite de doubler tous les achats de biens et services et de doubler le nombre de travailleurs. Autrement dit, le processus de production est supposé stable.
- Le modèle est linéaire : l'effet multiplicateur est supposé constant. Chaque euro supplémentaire consommé dans un bien ou un service génère le même impact supplémentaire (absence d'effets de seuil). Le modèle ne tient pas compte de la rareté de la ressource (ressources naturelles, ressources humaines...) qui limite l'impact socio-économique lié à une augmentation de l'activité économique sur un territoire.
- Les résultats sont dépendants du niveau de désagrégation des activités économiques (biais d'agrégation). Les résultats sont plus précis pour des tableaux entrées-sorties qui adoptent une nomenclature désagrégée des activités.



Annexe B Guide d'entretien transmis aux collectivités interrogées

Présentation de Vertigo Lab :

Fondé en 2011, Vertigo Lab est un bureau d'études spécialisé en économie de l'environnement dont l'ambition est de développer de nouvelles approches méthodologiques afin d'accélérer la transition écologique. Parmi les outils que l'équipe est capable de mobiliser, ImpactTer permet aux entreprises, associations et collectivités territoriales de mesurer les retombées socio-économiques de leurs dépenses et activités.

Contexte de l'étude et objectifs :

En 2018, la France s'est dotée d'un plan vélo dont l'ambition est de rattraper le retard du pays par rapport aux autres Etats européens et d'augmenter la part du vélo dans les déplacements pour atteindre 9 % sur le territoire. Les collectivités jouant un rôle essentiel dans son développement, l'objectif de cette étude, réalisée par Vertigo Lab en partenariat avec les associations Vélo & territoires et Club des villes et territoires cyclables, est de réaliser une étude « référence » sur laquelle pourront s'appuyer l'ensemble des collectivités territoriales françaises qui souhaitent renforcer leur politique de soutien au développement de l'usage du vélo. Celle-ci a pour ambition d'évaluer les retombées socio-économiques des dépenses des collectivités territoriales en faveur du vélo en tenant compte de leurs spécificités (tranches de population pour les EPCI) et de modéliser l'impact d'une augmentation de ces dépenses.

Ainsi, les collectivités ont été distinguées selon la typologie suivante :

- EPCI dont la population est inférieure à 100k habitants ;
- EPCI dont la population est comprise entre 100k et 200k habitants ;
- EPCI dont la population est comprise entre 200k et 500k habitants ;
- EPCI dont la population est supérieure à 500k habitants ;
- Département ;
- Région.

Dans le cadre de cette étude, nous allons construire un modèle entrées-sorties comptable qui nous permettra d'estimer les impacts du scénario étudié en matière de recettes monétaires pour les entreprises et les associations (chiffre d'affaires), de richesse économique créée (valeur ajoutée) et de nombre d'emplois soutenus par euro dépensé par habitant et par an.

Informations nécessaires à sa réalisation :

Afin de développer le modèle entrées-sorties nécessaire à la mission, il est essentiel de connaître le montant des dépenses d'investissement et d'exploitation (en €) réalisées par les collectivités françaises en faveur du vélo selon les postes de dépenses présentés ci-dessous :

- Budget interne dédié à la politique vélo et au développement de son usage :
 - Moyens humains internes dédiés à la conception, à l'animation et à la communication autour de la politique vélo
 - Moyens humains internes dédiés aux aménagements vélo



- Indemnité kilométrique des agents
- Achat et entretien des vélos pour les agents de la collectivité (vélos de service, vélos de fonction)
- Ramassage scolaire à vélo
- Ecomobilité scolaire, formation vélo à l'école

- Réalisation d'études et de campagnes de communication externe :
 - Réalisation d'études d'assistance à maîtrise d'ouvrage, ingénierie et évaluation (comptage vélo, étude de trafic, maîtrise d'œuvre, etc.)
 - Elaboration de documents de communication
 - Financement et réalisation de missions de conseil et de campagnes de communication externes (conception d'un plan vélo, d'un schéma directeur, autres études externalisées)

- Aménagement :
 - Travaux consacrés exclusivement à un aménagement cyclable (ex. : construction et rénovation de pistes ou de bandes cyclables, travaux de marquage de la chaussée, installation de glissières de sécurité, de murets de séparation de signalétique et de panneaux de signalisation)
 - Travaux qui bénéficient en partie à un aménagement cyclable (ex. : couloir bus / vélo, zone de rencontre, rénovation de la voirie comprenant la création d'une bande cyclable...)
 - Dépenses liées à la signalétique (achat de panneaux, de peinture, etc.)
 - Travaux de construction et/ou entretien d'infrastructures et d'équipements de stationnement pour le vélo

- Financement / subventions à des entreprises / associations faisant partie du secteur du vélo :
 - Soutien à des associations locales de promotion du vélo (auto-réparation, vélo-école, fête du vélo, etc.)
 - Commande publique et subventions pour les entreprises spécialisées (cyclotourisme, transport logistique à vélo, location de vélo, réparation de vélo, achat de vélo, etc.)

- Location et vélos en libre-service :
 - Mise en place d'un service de location de vélos en libre-service
 - Mise en place d'un service de location de vélos humanisé (courte, moyenne et longue durée)

- Subventions auprès des entreprises et des particuliers pour la promotion du vélo au sein de leur structure :
 - Soutien du vélo auprès des entreprises (conception d'un plan mobilité, études externes, etc.)
 - Aide à l'achat et à l'entretien à destination des particuliers ou des professionnels (quelle forme ? prime à l'achat, etc.)



- Autres :
 - Dépenses effectuées auprès d'entreprises délégataires dont les services incluent une part dédiée au vélo (parking, etc.)

Ces informations seront collectées auprès d'un panel de collectivités représentatives grâce à des entretiens téléphoniques ou présentsiels, puis extrapolées à l'échelle nationale. En effet, les collectivités sélectionnées pour l'étude, dont la vôtre, ont un budget alloué au vélo par habitant proche de la moyenne pour chacune des catégories identifiées (source : données récoltées par les associations Vélo & territoires et Club des villes et territoires).

Afin de préparer au mieux notre rendez-vous, merci de compléter ces informations au préalable autant que possible à l'aide du canevas Excel ci-joint. Nous supposons que la plupart d'entre-elles devront être récoltées auprès de services différents. Si elles sont déjà disponibles pour notre entretien, cela nous permettra de mieux alimenter la discussion. Celles-ci devront être complétées selon les dernières données disponibles (2019). En cas d'indisponibilité, nous vous demanderons une estimation de chaque dépense en fonction de votre budget de fonctionnement ou d'investissement (p.ex. 10 à 20 % du budget de fonctionnement).

Nous souhaitons également confirmer avec vous votre budget global dédié au vélo et connaître l'origine de ces financements (ressource propre ou financement extérieur : Europe, Etat, Région, Département, etc.) ainsi que sa destination (si une partie de votre budget vélo est destiné à une commune ou à une autre collectivité territoriale sous forme de subvention par exemple).

Les informations que nous récolterons seront traitées de manière confidentielle et utilisées uniquement dans le cadre de la présente étude. Le nom de votre collectivité apparaîtra dans les collectivités interrogées sauf mention contraire de votre part. Les données communiquées ne seront quant à elles pas publiées, sauf si vous acceptez de faire l'objet d'encadrés de retours d'expériences qui viendront illustrer l'étude. Si tel est le cas, nous validerons avec vous le contenu avant publication.



Annexe C Canevas à compléter par les collectivités interrogées

Tableau 59 : Présentation du canevas des dépenses à remplir par les collectivités interrogées

Attention, 3 parties à compléter avec la collectivité territoriale :			
I. Montant des dépenses de la collectivité en faveur du vélo, par poste de dépense (hors financement à destination des autres collectivités)			
II. Origine des financements des dépenses engagées par les collectivités (hors financements à destination des autres collectivités)			
III. Destination des fonds de la collectivité destinés à d'autres collectivités pour financer des dépenses en faveur du vélo			
I. Montant des dépenses de la collectivité en faveur du vélo, par poste de dépense (hors financement à destination des autres collectivités)			
En gris, la partie à compléter			
Poste de dépense	Type de dépense	Montant ou fourchettes des dépenses	Commentaires
Budget interne dédié à la politique vélo et au développement de son usage			
Moyens humains internes dédiés à la conception, à l'animation et à la communication autour de la politique vélo	ETP (nombre d'emplois)	ETP (nombre d'emplois)	
	Exploitation (masse salariale, salaires bruts + charges patronales)		
Moyens humains internes dédiés aux aménagements vélo	ETP (nombre d'emplois)		
	Exploitation (masse salariale, salaires bruts + charges patronales)		
Indemnité kilométrique des agents	Exploitation		
Achat et entretien des vélos pour les agents de la collectivité (vélos de service, vélos de fonction)	Investissement (achat)		
	Exploitation (entretien)		
Ramassage scolaire à vélo	Exploitation		
Ecomobilité scolaire, formation vélo à l'école	Exploitation		Distinguer les financements alloués à des associations ou à des clubs
Réalisation d'études et de campagnes de communication externe			
Réalisation d'études d'assistance à maîtrise d'ouvrage, ingénierie et évaluation (comptage vélo, étude de trafic, maîtrise d'œuvre, etc.)	Exploitation		
Elaboration de documents de communication	Exploitation		
Financement et réalisation de missions de conseil et de campagnes de communication externes (conception d'un plan vélo, d'un schéma directeur, autres études externalisées)	Exploitation		
Aménagement			
Travaux consacrés exclusivement à un aménagement cyclable (ex. : construction et rénovation de pistes ou de bandes cyclables, travaux de marquage de la chaussée, installation de glissières de sécurité, de murets de séparation de signalétique et de panneaux de signalisation)	Investissement		
	Exploitation		
Travaux qui bénéficient en partie à un aménagement cyclable (ex. : couloir bus / vélo, zone de rencontre, rénovation de la voirie comprenant la création d'une bande cyclable...)	Investissement		Attention : mentionner la part consacrée à l'aménagement vélo (p. ex. part de la superficie, etc.). Si ce n'est pas possible, un ratio moyen sera appliqué par le bureau d'études
	Exploitation		Attention : mentionner la part consacrée à l'aménagement vélo (p. ex. part de la superficie, etc.). Si ce n'est pas possible, un ratio moyen sera appliqué par le bureau d'études
Dépenses liées à la signalétique (achat de panneaux, de peinture, etc.)	Investissement		Détaillez les dépenses financées (achat de peinture, de panneaux de signalisation)
	Exploitation		Détaillez les dépenses financées (achat de peinture, de panneaux de signalisation)
Travaux de construction et/ou entretien d'infrastructures et d'équipements de stationnement pour le vélo	Investissement		
	Exploitation		
Financement / subventions à des entreprises / associations faisant partie du secteur du vélo			
Soutien à des associations locales de promotion du vélo (auto-réparation, vélo-école, fête du vélo)	Exploitation		
Commande publique et subventions pour les entreprises spécialisées (cyclotourisme, transport logistique à vélo, location de vélo, réparation de vélo, achat de vélo, etc.)	Exploitation		Identifiez les entreprises financées
Location et vélos en libre-service			
Mise en place d'un service de location de vélos en libre-service	Investissement		Détaillez le type de gestion et les dépenses réalisées (achat de vélo, entretien, etc.)
	Exploitation		Détaillez le type de gestion et les dépenses réalisées (achat de vélo, entretien, etc.)
Mise en place d'un service de location de vélos humanisé (courte, moyenne et longue durée)	Investissement		Détaillez le type de gestion et les dépenses réalisées (achat de vélo, entretien, etc.)
	Exploitation		Détaillez le type de gestion et les dépenses réalisées (achat de vélo, entretien, etc.)
Subventions auprès des entreprises et des particuliers pour la promotion du vélo au sein de leur structure			
Soutien du vélo auprès des entreprises (conception d'un plan mobilité, études externes, etc.)	Exploitation		Détaillez les dépenses financées (études, diagnostic mobilité, formation vélo, etc.)
Aide à l'achat et à l'entretien à destination des particuliers ou des professionnels (quelle forme ? prime à l'achat, etc.)	Exploitation		Détaillez les dépenses financées (études, diagnostic mobilité, formation vélo, etc.)
Autres			
Dépenses effectuées auprès d'entreprises délégataires dont les services incluent une part dédiée au vélo (parking, etc.)	A déterminer		Préciser le nom de l'entreprise et le type de dépense
II. Origine de financement des dépenses engagées par les collectivités (hors financement à destination des autres collectivités)			
Origine des financements provenant des dépenses réalisées par l'EPCI la Dracénoise	Part (en %) ou montant (en euros)	Commentaire (ex : Rédaction d'un plan vélo)	
EPCI la Dracénoise (financement interne)			
Autre EPCI			
Communes			
Département			
Région			
Etat			
Organisme national (ADEME, Banque des territoires, CEE, services décentralisés d'Etat, etc.)		A préciser	
Europe			
Autres		A préciser	
III. Destination des fonds de la collectivité à d'autres collectivités pour financer des dépenses en faveur du vélo			
Montant total des subventions à destination des autres collectivités pour le vélo (en €)			
Destination de ces subventions allouées à d'autres collectivités	Part (en %) ou montant (en euros)	Commentaire (ex : Financement d'une piste cyclable)	
Communes			
Autres EPCI			
Département			
Région			
Autres		A préciser	



Annexe D Part du budget alloué à chaque type de dépense en fonction de la catégorie de chaque collectivité

Tableau 60 : Part du budget alloué à chaque type de dépense en fonction de la catégorie de chaque collectivité

Type de dépense	Budget interne	Etudes et campagnes de communication externes	Aménagements	Financement auprès d'associations et d'entreprises du secteur vélo	Location (dont location en libre-service)	Subventions auprès des entreprises et particuliers	Autre
EPCI < 100 000 habitants	37%	0%	48%	6%	8%	0%	0%
100 000 habitants EPCI < 200 000 habitants	15%	2%	56%	0%	9%	19%	0%
200 000 habitants EPCI < 500 000 habitants	20%	7%	19%	0%	51%	0%	3%
500 000 habitants < EPCI	3%	0%	75%	1%	21%	0%	0%
Départements	27%	1%	71%	0%	0%	0%	0%
Régions	68%	10%	10%	6%	0%	1%	6%



Annexe E Multiplicateurs socio-économiques

Tableau 61 : Multiplicateurs d'impacts socio-économiques (Source : Eurostat, traitement Vertigo Lab)

Secteurs d'activités	Production	Valeur ajoutée	Emploi (ETP/M€)
Produits de l'agriculture et de la chasse et services annexes	2,34	0,99	19,74
Produits sylvicoles et services annexes	2,38	1,21	11,73
Produits de la pêche et de l'aquaculture ; services de soutien à la pêche	2,49	1,05	16,78
Produits des industries extractives	2,43	1,13	11,90
Produits des industries alimentaires, boissons et produits à base de tabac	2,78	1,11	15,14
Produits de l'industrie textile, articles d'habillement, cuir et articles en cuir	2,37	1,00	14,34
Bois, articles en bois et en liège, à l'exclusion des meubles ; articles de vannerie et de sparterie	2,89	1,23	17,04
Papier et carton	2,58	1,03	12,33
Travaux d'impression et de reproduction	2,58	1,21	17,20
Produits de la cokéfaction et du raffinage	1,65	0,38	3,72
Produits chimiques	2,24	0,88	8,21
Produits pharmaceutiques de base et préparations pharmaceutiques	2,05	1,00	7,85
Produits en caoutchouc et en plastique	2,34	1,04	12,98
Autres produits minéraux non métalliques	2,68	1,18	14,09
Produits métallurgiques	2,52	0,94	10,88
Produits métalliques, à l'exclusion des machines et équipements	2,53	1,15	15,22
Produits informatiques, électroniques et optiques	2,20	1,08	10,60
Équipements électriques	2,34	1,01	12,45
Machines et équipements n.c.a.	2,47	1,06	12,77
Véhicules automobiles, remorques et semi-remorques	2,36	0,89	10,10
Autres matériels de transport	2,10	0,76	7,14
Meubles et autres produits manufacturés	2,45	1,17	15,86
Réparation et installation de machines et d'équipements	2,56	1,19	13,96
Électricité, gaz, vapeur et air conditionné	2,42	0,96	6,87



Eau naturelle ; traitement et distribution d'eau	2,59	1,20	10,82
Collecte et traitement des eaux usées ; boues d'épuration ; collecte, déchets, etc.	2,61	1,31	13,06
Constructions et travaux de construction	2,74	1,25	17,26
Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles	2,44	1,37	19,56
Commerce de gros, à l'exclusion des automobiles et des motocycles	2,70	1,30	14,95
Commerce de détail, à l'exclusion des automobiles et des motocycles	2,55	1,38	21,85
Transports terrestres et transports par conduites	2,60	1,33	18,71
Transport par eau	2,75	1,00	10,72
Transports aériens	2,46	1,07	11,22
Entreposage et services auxiliaires des transports	2,50	1,26	12,79
Services de poste et de courrier	2,91	1,66	30,10
Services d'hébergement et de restauration	2,64	1,31	19,67
Édition	2,61	1,32	13,49
Production de films cinématographiques, de vidéos et de programmes de télévision ; etc.	2,59	1,21	12,37
Services de télécommunications	2,38	1,15	9,57
Programmation, conseil et autres activités informatiques ; Services d'information	2,60	1,45	15,17
Services financiers, hors assurances et caisses de retraite	2,56	1,29	12,02
Services d'assurance, de réassurance, etc.	3,10	1,21	13,88
Services auxiliaires aux services financiers	2,66	1,29	13,64
Services immobiliers à l'exclusion des loyers imputés	1,87	1,15	7,17
Loyers imputés des logements occupés par leur propriétaire	1,21	1,02	1,08
Services juridiques et comptables ; services des sièges sociaux ; conseil de gestion	2,92	1,43	15,16
Services d'architecture et d'ingénierie ; services de contrôle et analyses techniques	2,73	1,36	16,22
Services de recherche et développement scientifique	2,53	1,31	16,12
Services de publicité et d'études de marché	2,72	1,36	18,56
Autres services spécialisés, scientifiques et techniques et services vétérinaires	2,52	1,28	15,61
Location et location-bail	2,13	1,13	9,02
Services liés à l'emploi	2,75	1,82	31,46



Services des agences de voyage, des voyagistes et autres services de réservation et services connexes	3,21	1,35	20,73
Services de sécurité et d'enquête ; services relatifs aux bâtiments, etc.	2,75	1,40	20,69
Services d'administration publique et de défense ; services de sécurité sociale obligatoire	2,48	1,50	21,12
Services de l'enseignement	2,67	1,68	24,48
Services de santé humaine	2,20	1,36	18,44
Services d'hébergement médico-social et social ; services d'action sociale sans hébergement	2,71	1,70	32,58
Services créatifs, artistiques, du spectacle, des bibliothèques, archives, etc.	2,59	1,36	20,16
Services sportifs, récréatifs et de loisirs	2,57	1,34	19,89
Services fournis par des organisations associatives	2,83	1,56	25,48
Services de réparation d'ordinateurs et de biens	2,39	1,25	15,92
Autres services personnels	2,20	1,31	25,46
Services des ménages	3,47	2,31	77,29
Construction de routes et autoroutes	2,73	1,22	14,85



Annexe F Détail des impacts socio-économiques associés au scénario Shift Project

L'évaluation des impacts socio-économiques présentée dans les sections qui suivent prend en compte les impacts des dépenses supplémentaires prévues dans le cadre du scénario de développement des usages du vélo imaginé par le Shift Project²⁶ (et détaillé dans l'étude nationale) à horizon 2030. Il s'agit d'un scénario de rupture très volontariste qui ne correspond pas aux ambitions du gouvernement français. Néanmoins, il reste envisageable dans le contexte d'une augmentation très importante mais prévisible des coûts de l'énergie et d'une situation de crise climatique ou sanitaire. En effet, la marche et le vélo sous ses différentes formes, notamment le VAE, restent les solutions les plus efficaces pour décarboner la mobilité à faible coût et affichent une résilience importante.

La mise en œuvre de ce scénario sur un horizon long (2040) demanderait une croissance de +27 % par an pendant 22 ans, situation jamais observée en Europe à cette échelle. Sur cette base, le point de passage est de 9 % à 2024 (l'ambition du plan vélo), 24 % en 2030 et 41 % en 2040.

L'objectif de ces sections est donc de détailler les retombées associées à ce scénario.

Comme précédemment, les dépenses d'investissement et de fonctionnement sont considérées comme des dépenses supplémentaires et non substituables car les collectivités sont éligibles à de nouvelles sources de financement telles que le « Fonds mobilités actives » (dans le cadre du « Plan Vélo et mobilités actives »), les programmes régionaux (CPER-CPIER), les fonds de soutien à l'investissement des territoires ou le programme certificats d'économie d'énergie (CEE) qui finance via des producteurs d'énergie des projets de réduction de la consommation énergétique.

Il est en revanche impossible d'évaluer les transferts de financement associés. Au vu de la forte évolution des dépenses attendue, il est difficile d'imaginer de quelle manière les différentes sources de financement vont évoluer. Les travaux conduits dans le cadre de cette mission ne permettent pas de répondre à cette question qui pourra néanmoins faire l'objet d'une étude complémentaire. Les résultats présentés ci-dessous s'intéressent donc uniquement aux retombées des dépenses directes des collectivités.

Le scénario étudié suppose que les dépenses d'investissement des collectivités en faveur du vélo connaissent une augmentation de 8 €/hab/an à 70 €/hab/an au cours des 10 prochaines années (soit une évolution d'un facteur 8,75). Concernant les dépenses de fonctionnement, le même scénario suppose un passage de 97 M€ à 500 M€ par an à l'échelle nationale (soit une évolution d'un facteur 5,15 environ).

Enfin, le scénario suppose une augmentation des dépenses (relativement au scénario de base qui ne prévoit pas d'augmentation du budget moyen par habitant mais qui prend en compte l'évolution démographique) **de 4,4 Mds€.**

²⁶ Il correspond au scénario 3 présenté dans l'étude nationale sur l'économie du vélo de 2020.



L'objectif est de compléter le réseau cyclable français qui reste discontinu même au sein des métropoles et de développer un « écosystème vélo » plus intégré facilitant l'intermodalité et accompagnant les changements de comportements, **en ciblant plus particulièrement les zones de moyenne densité.**

Ainsi, les impacts socio-économiques attendus sont particulièrement importants. **Les dépenses des collectivités en faveur du vélo devraient contribuer d'ici 2030 à hauteur de plus de 5,2 Mds€ au PIB français (soit 0,22 % du PIB de 2019 environ) et soutenir un peu plus de 63 000 emplois.** Ces chiffres sont principalement expliqués par les dépenses en investissement à réaliser au cours des dix prochaines années.

De manière générale, ces impacts sont équivalents à la moyenne des secteurs d'activités français mais les volumes supplémentaires de dépense engagés supposent des impacts socio-économiques significatifs sur l'économie nationale.

Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 62 : Impacts socio-économiques des dépenses supplémentaires des collectivités françaises en faveur du vélo par type de territoire et attendus dans le cadre du scénario Shift Project en 2030

Types de collectivités territoriales	Dépenses (M€)	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
EPCI	2 486	6 324	2 912	35 641
Départements	1 670	4 435	2 006	24 547
Régions	267	531	239	2 916
Total	4 423	11 290	5 156	63 103
Multiplicateur		2,55	1,17	14,27

Chaque million d'euros supplémentaire dépensé par les collectivités territoriales en 2030 selon le scénario du Shift Project contribuera à 2,55 M€ de chiffre d'affaires, 1,17 M€ du PIB français et soutiendra 14,3 emplois dans le pays.

Pour rappel, les impacts socio-économiques des EPCI ont été estimés selon la typologie suivante avant d'être agrégés :

- EPCI dont la population est inférieure à 100 000 habitants ;
- EPCI dont la population est comprise entre 100 et 200 000 habitants ;
- EPCI dont la population est comprise entre 200 et 500 000 habitants ;
- EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants.

Les sections qui suivent reprennent donc cette typologie, ainsi que les catégories Départements et Régions.



Annexe F.1 Impacts socio-économiques des EPCI inférieurs à 100 000 habitants

Dans le cadre du scénario Shift Project, les dépenses de fonctionnement des EPCI dont la population est inférieure à 100 000 habitants vont passer de 0,59 €/hab/an à 3,05 €/hab/an et les dépenses d'investissement vont passer de 2,08 €/hab/an à 18,19 €/hab/an. De plus, leur population devrait augmenter de 2 % d'ici 2030

Ainsi, leurs dépenses supplémentaires en faveur du vélo devraient représenter 572 M€. Elles devraient contribuer à hauteur de 673 M€ au PIB français et soutenir 8 373 emplois par an d'ici 2030.

Annexe F.1.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement additionnelles des EPCI dont la population est inférieure à 100 000 habitants devraient soutenir 1 491 emplois supplémentaires et contribuer à hauteur de 109 M€ supplémentaires au PIB français d'ici 2030.

Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 63 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI < 100 000 habitants en 2030 (scénario shift Project)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	75	49	804
Impacts indirects	32	15	181
Impacts induits	84	44	505
Total	191	109	1 491

Annexe F.1.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

Les dépenses d'investissement additionnelles des EPCI dont la population est inférieure à 100 000 habitants devraient contribuer à hauteur de 565 M€ supplémentaires au PIB français. De plus, elles devraient soutenir plus de 6 883 emplois d'ici 2030.

Le tableau ci-dessous détaille ces résultats

Tableau 64 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI < 100 000 habitants en 2030 (scénario Shift project)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	465	192	2 537
Impacts indirects	330	143	1 733
Impacts induits	434	230	2 613
Total	1 229	565	6 883



Annexe F.2 Impacts socio-économiques des EPCI compris entre 100 000 et 200 000 habitants

Dans le cadre du scénario Shift Project, les dépenses de fonctionnement des EPCI dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants vont passer de 1,14 €/hab/an à 5,87 €/hab/an et les dépenses d'investissement vont passer de 4,00 €/hab/an à 35,00 €/hab/an. De plus, leur population devrait augmenter de 5 % d'ici 2030.

Ainsi, leurs dépenses supplémentaires en faveur du vélo devraient représenter 316 M€. Elles devraient contribuer à hauteur de 383 M€ au PIB français et soutenir 4 791 emplois par an d'ici 2030.

Annexe F.2.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

D'ici 2030, les dépenses de fonctionnement supplémentaires des EPCI dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants devraient soutenir 712 emplois et contribuer à hauteur de 51 M€ en plus au PIB français. Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 65 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI comprises entre 100 000 et 200 000 habitants en 2030 (scénario Shift Project)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	37	22	376
Impacts indirects	18	8	102
Impacts induits	39	21	234
Total	93	51	712

Annexe F.2.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

Les dépenses d'investissement supplémentaires des EPCI dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants devraient contribuer à hauteur de 333 M€ au PIB français et soutenir 4 079 emplois en plus d'ici 2030. Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 66 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI comprises entre 100 et 200 000 habitants en 2030 (scénario Shift Project)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	273	104	1 417
Impacts indirects	204	86	1 049
Impacts induits	268	142	1 614
Total	745	333	4 079



Annexe F.3 Impacts socio-économiques des EPCI compris entre 200 000 et 500 000 habitants

Dans le cadre du scénario Shift Project, les dépenses de fonctionnement des EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants vont passer de 1,71 €/hab/an à 8,82 €/hab/an et les dépenses d'investissement vont passer de 6,01 €/hab/an à 52,56 €/hab/an. De plus, leur population devrait augmenter de 5 % d'ici 2030.

Ainsi, leurs dépenses supplémentaires en faveur du vélo devraient représenter 656 M€. Elles devraient contribuer à hauteur de 759 M€ au PIB français et soutenir 9 449 emplois par an d'ici 2030.

Annexe F.3.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement additionnelles des EPCI dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants devraient soutenir 894 emplois supplémentaires et contribuer à hauteur de 82 M€ en plus au PIB français d'ici 2030.

Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 67 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI comprises entre 200 et 500 000 habitants en 2030 (scénario Shift Project)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	66	38	393
Impacts indirects	35	17	203
Impacts induits	50	26	298
Total	150	82	894

Annexe F.3.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

Les dépenses d'investissement additionnelles des EPCI dont la population est comprise entre 200 et 500 000 habitants devraient contribuer à hauteur de 677 M€ en plus au PIB français et soutenir 8 556 emplois d'ici 2030.

Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 68 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI comprises entre 200 et 500 000 habitants en 2030 (scénario Shift Project)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	555	214	3 070
Impacts indirects	423	182	2 287
Impacts induits	532	282	3 199
Total	1 510	677	8 556



Annexe F.4 Impacts socio-économiques des EPCI supérieurs à 500 000 habitants

Dans le cadre du scénario Shift Project, les dépenses de fonctionnement des EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants vont passer de 1,99 €/hab/an à 10,25 €/hab/an et les dépenses d'investissement vont passer de 6,98 €/hab/an à 61,09 €/hab/an. De plus, leur population devrait augmenter de 7 % d'ici 2030.

Ainsi, leurs dépenses supplémentaires en faveur du vélo devraient représenter 942 M€. Elles devraient contribuer à hauteur de 1 096 M€ au PIB français et soutenir 13 027 emplois par an d'ici 2030, principalement grâce aux dépenses d'investissement.

Annexe F.4.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement additionnelles des EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants devraient soutenir 1 442 emplois supplémentaires et contribuer à hauteur de 130 M€ en plus au PIB français d'ici 2030. Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 69 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des EPCI > 500 000 habitants en 2030 (scénario Shift Project)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	105	54	561
Impacts indirects	65	30	352
Impacts induits	88	47	529
Total	258	130	1 442

Annexe F.4.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

Les dépenses d'investissement additionnelles des EPCI dont la population est supérieure à 500 000 habitants devraient contribuer à hauteur de 966 M€ en plus au PIB et soutenir 11 585 emplois au cours des dix prochaines années d'ici 2030. Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 70 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses d'investissement en faveur du vélo des EPCI > 500 000 habitants en 2030 (scénario Shift Project)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	796	311	3 973
Impacts indirects	586	250	3 005
Impacts induits	765	405	4 606
Total	2 148	966	11 585



Annexe F.5 Impacts socio-économiques des Départements français

Dans le cadre du scénario Shift Project, les dépenses de fonctionnement des Départements vont passer de 0,39 €/hab/an à 2,02 €/hab/an et les dépenses d'investissement vont passer de 2,97 €/hab/an à 26,01 €/hab/an. De plus, leur population devrait augmenter de 4 % d'ici 2030.

Celles-ci sont particulièrement importantes et représentent 38 % des retombées attendues. Leurs dépenses supplémentaires en faveur du vélo devraient représenter 1 670 M€. Elles devraient contribuer à hauteur de 2 006 M€ au PIB français et soutenir 24 547 emplois par an d'ici 2030.

Annexe F.5.1 Les impacts socio-économiques associés au budget de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement additionnelles des Départements devraient soutenir 1 811 emplois supplémentaires et contribuer à hauteur de 151 M€ en plus au PIB français d'ici 2030.

Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 71 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des Départements en 2030 (scénario Shift Project)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	109	64	802
Impacts indirects	54	25	299
Impacts induits	118	62	709
Total	281	151	1 811

Annexe F.5.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

Les dépenses d'investissement additionnelles des Départements devraient contribuer à 1 855 M€ en plus au PIB français et soutenir 22 736 emplois supplémentaires d'ici 2030.

Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 72 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses d'investissement en faveur du vélo des Départements en 2030 (scénario Shift Project)

Type d'impacts	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	1 529	583	7 926
Impacts indirects	1 129	479	5 809
Impacts induits	1 496	792	9 000
Total	4 154	1 855	22 736



Annexe F.6 Impacts socio-économiques des Régions françaises

Dans le cadre du scénario Shift Project, les dépenses de fonctionnement des Régions françaises vont passer de 0,03 €/hab/an à 0,13 €/hab/an et les dépenses d'investissement vont passer de 0,50 €/hab/an à 4,33 €/hab/an. De plus, leur population devrait augmenter de 4 % d'ici 2030.

Ainsi, leurs dépenses supplémentaires en faveur du vélo devraient représenter 267 M€. Elles devraient contribuer à hauteur de 239 M€ au PIB français et soutenir 2 916 emplois par an d'ici 2030.

Annexe F.6.1 Les impacts socio-économiques associées au budget de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement additionnelles des Régions devraient soutenir 115 emplois supplémentaires et contribuer à hauteur de 9 M€ en plus au PIB français d'ici 2030. Ces retombées relativement faibles sont expliquées par les volumes de dépense engagés (qui restent peu élevés malgré l'augmentation). Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 73 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses de fonctionnement en faveur du vélo des Régions en 2030 (scénario Shift Project)

Retombées des dépenses de fonctionnement	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	6	4	57
Impacts indirects	3	1	15
Impacts induits	7	4	43
Total	16	9	115

Annexe F.6.2 Les impacts socio-économiques associés au budget d'investissement

Les dépenses d'investissement additionnelles des Régions devraient contribuer à hauteur de 230 M€ en plus au PIB français et soutenir 2 801 emplois supplémentaires d'ici 2030. Le tableau ci-dessous détaille ces résultats.

Tableau 74 : Impacts socio-économiques supplémentaires des dépenses d'investissement en faveur du vélo des Régions en 2030 (scénario Shift Project)

Retombées des dépenses d'investissement	Chiffre d'affaires (M€)	Contribution au PIB (M€)	Emploi (ETP/an)
Impacts directs	189	72	966
Impacts indirects	140	59	715
Impacts induits	186	99	1 120
Total	515	230	2 801



