



Bicycle Research Report No 162

Juin 2004

JANET LARSEN/EARTH POLICY INSTITUTE: La Production de Bicyclettes atteint les 100 Millions

Le rôle de la bicyclette change à travers le monde: alors que la Chine domine sa production, elle représente de la prospérité pour l'Afrique, et diminue les embouteillages et le bruit en Europe

Faits Importants

En 2000, plus de la moitié des bicyclettes produites dans le monde étaient fabriquées en Chine. Néanmoins l'usage du vélo diminue dans des villes comme Beijing et Shanghai. Par contre dans beaucoup de villes européennes et sud-américaines l'utilisation du vélo est en augmentation et est promue de façon active. Le vélo est particulièrement important en Afrique, comme il améliore l'accès à l'éducation et la prospérité.

Contenu

Plus de 100 millions de bicyclettes ont été construites dans le monde en 2000. La production annuelle de bicyclettes a maintenant atteint plus du double de la production automobile (Annexe 1). La Chine a représenté plus de la moitié des bicyclettes produites, et a exporté presque les deux tiers de sa production. Dans les villes chinoises néanmoins, le vélo perd du terrain: à Beijing le pourcentage de déplacements faits à bicyclette est tombé de 60% au milieu des années 1990 à 40% en 2000, et Shanghai projette d'interdire totalement les vélos dans le centre-ville pour 2010.

L'Inde est le deuxième plus grand producteur de bicyclettes, avec un débit de plus de 11 millions. La plupart de celles-ci sont utilisées dans le pays ou envoyées en Afrique. La production de vélos aux Etats-Unis a chuté de 8 millions en 1996 à tout juste 1 million en 2000 (Annexe 2).

En Afrique, le vélo est un moyen abordable de transport individuel, nécessitant peu d'entretien et très peu d'espace routier, améliorant la mobilité personnelle et contribuant à des augmentations de revenus. Pour les femmes dans les régions rurales il améliore l'accès à l'éducation et facilite le transport des produits au marché. Ainsi l'augmentation des ventes de bicyclettes est en corrélation avec une augmentation de la production fermière. Au Ghana, les vélos ont aidé les travailleurs de proximité dans le domaine de VIH/SIDA à atteindre 50 pour cent de bénéficiaires en plus.

Dans beaucoup de pays africains les ventes de bicyclettes ont en fait diminué les dernières années, en dépit des besoins continuels, parce que les bicyclettes et les pièces de rechange en vente sont trop chères et démodées. Par exemple, le Sénégal prélève des droits prohibitifs sur des vélos importés afin de protéger un petit constructeur domestique qui vend seulement 2 000 vélos par an. Jusqu'en 1989, le Ghana imposait des droits et taxes similaires sur les importations, mais après leur suppression, les ventes de vélos ont monté en flèche. Pour satisfaire



la demande élevée de bicyclettes modernes et solides en Afrique, Afribike, une société sud-africaine sans but lucratif, a fourni depuis 1998 à plus de 10 000 Sud-africains un "Africa bike" bon marché et solide, développé spécialement pour les conditions africaines, et projette d'étendre ses programmes au Sénégal, à la Guinée et au Ghana.

Dans les zones urbaines, les bicyclettes peuvent se substituer aux automobiles, diminuant ainsi les embouteillages et abaissant la pollution de l'air et le bruit. Les bicyclettes occupent un trentième de l'espace routier utilisé par les voitures roulant à vitesse modérée. Le vélo offre également de l'exercice à une époque où plus de gens ont un excès de poids ou sont obèses que jamais auparavant, même dans les pays en voie de développement. Pour ceux qui ont besoin d'aide pour voyager sur de longues distances ou en terrain accidenté, les bicyclettes électriques, de plus en plus populaires, qui fonctionnent avec des piles, répondent souvent aux besoins.

Un grand nombre de villes fait la promotion de la bicyclette comme moyen durable de transport en développant des pistes cyclables et en offrant des incitations à utiliser la bicyclette. Des villes confrontées au risque d'être submergées par des voitures polluantes et avides d'espace pourraient bénéficier en assurant que les bicyclettes reçoivent de la considération dans le planning des transports et dans les schémas de développement urbain.

A Copenhague, par exemple, un tiers de la population fait la navette au travail à bicyclette. Pour 2005, les autorités municipales de Copenhague fourniront 3 000 bicyclettes pour usage gratuit dans la ville, et on s'attend à ce que l'utilisation du vélo augmente encore si, comme prévu, les tarifs de parking pour les voitures, qui sont déjà élevés, augmentent de 3 pour cent par an pendant 15 ans, des taxes sur les carburants et des frais d'enregistrement élevés pour les véhicules sont imposés, et le développement futur se concentre autour des voies ferrées.

Et à Lima (Pérou), où des prêts à faible intérêt sont disponibles aux familles à bas revenus pour l'achat de bicyclettes et où beaucoup de kilomètres de pistes cyclables ont été construits, la ville a réussi à augmenter le pourcentage de déplacements faits à bicyclette de 2% au milieu des années 90 à 10% en 2000.

Source Janet Larsen, Bicycle Production Breaks 100 Million, published by Earth Policy Institute, Washington 2002, <http://www.earth-policy.org/Indicators/indicator11.htm>

Author Janet Larsen, research associate, Earth Policy Institute, <http://www.theglobalist.com/DBWeb/AuthorBiography.aspx?AuthorId=79>

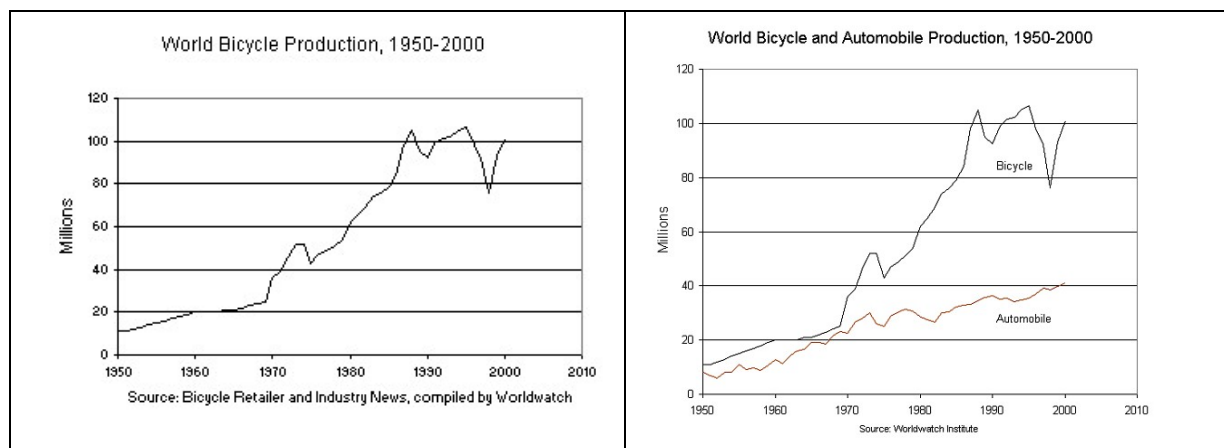
Address Earth Policy Institute, 1350 Connecticut Ave. NW, Washington DC 20036, Tel.: 202.496.9290, Fax: 202.496.9325, email: epi@earth-policy.org

BRR162



Annexes from J. Larsen, loc. cit.

Annex 1: World Bicycle and Automobile Production, 1950-2000



Annex 2: Bicycle production of selected countries, 1990-2000

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	Million Units										
China	31.9	36.8	40.3	41.0	42.0	41.0	38.0	30.0	23.1	42.7	52.2
France	1.5	1.2	1.0	1.0	1.3	1.3	1.3	1.3	1.6	1.8	1.9
Germany	3.9	4.9	4.6	4.1	3.5	3.2	2.9	2.8	3.2	3.2	3.2
India	8.4	8.8	9.0	9.9	10.5	11.5	11.3	11.0	10.5	11.0	11.0
Indonesia	2.0	2.0	2.2	2.5	2.8	3.0	2.3	3.0	2.8	2.6	N/A
Italy	3.5	3.6	4.1	5.2	5.8	5.3	4.0	4.0	3.0	3.3	3.2
Japan	8.0	7.5	7.3	6.9	6.7	6.6	6.1	6.0	5.9	5.6	4.7
Korea	1.5	1.5	1.3	1.1	1.2	N/A	0.9	0.8	0.6	0.6	N/A
Malaysia	0.3	0.4	0.6	0.7	0.8	0.8	0.5	0.8	0.7	0.8	N/A
Taiwan	6.8	7.7	7.5	7.9	9.2	9.7	7.4	11.9	10.1	8.3	7.5
Thailand	0.7	0.8	1.0	1.0	1.1	1.8	1.5	1.8	1.6	1.5	N/A
United Kingdom	1.3	1.2	1.2	1.1	1.2	1.2	1.2	1.3	1.2	1.3	1.2
United States	5.6	7.6	8.9	7.7	7.3	8.8	8.0	6.0	2.5	1.7	1.1

N/A indicates not available.

Source: Bicycle Retailer & Industry News Directory, from Cycle Press, European Bicycle Manufacturers Association, Japan Bicycle Promotion Institute, Bike Europe, and Bicycle Retailer & Industry News.