

JULIO 2009 - NÚMERO ESPECIAL N° 6

# GRAND ANGLE ATOUT FRANCE

## Número especial Importancia económica de la bicicleta



Informe diseñado y elaborado por:  
Monica Dumont, ATOUT France / Nicolas Mercat, Indiggo Altermodal  
Sébastien Baholet, DGCIS / Hélène Giraud, periodista

FRANCIA

# Índice

<b>4</b>	<b>Los franceses y la bicicleta</b>
4	La bicicleta ocupa un lugar importante en el día a día de los franceses
8	Diferentes prácticas, múltiples beneficios
10	Retos económicos que comporta el uso de la bicicleta
<b>13</b>	<b>Dinámicas ciclables en la ciudad</b>
13	El fenómeno Vélib', una tendencia marcada
<b>16</b>	<b>La bicicleta, una baza para el turismo y el ocio sostenibles</b>
17	Inerrancia en bicicleta: Francia, primer destino mundial
18	Vías verdes: paseos para todos los gustos
<b>20</b>	<b>Prácticas deportivas: bicicleta de carretera y de montaña</b>
20	Práctica deportiva en carretera
21	La bicicleta de montaña
<b>22</b>	<b>Paradoja francesa del mercado de la bicicleta</b>
25	La industria de la bicicleta en Francia
<b>26</b>	<b>Bicicleta y salud</b>
27	Bicicleta de ciudad, bicicleta de carretera: situaciones de accidente diferentes
28	Uso de la bicicleta y medio ambiente
<b>29</b>	<b>Políticas públicas a favor de la bicicleta</b>
29	Infraestructuras ciclables en el medio urbano
30	Infraestructuras ciclables fuera del medio urbano
30	Aparcamientos en estaciones
30	Bicicletas públicas y estaciones
<b>33</b>	<b>La bicicleta, un reto económico para 2020</b>

# Editorial

En la actualidad, la imagen de un ciudadano realizando los trayectos diarios en bicicleta aparece en las portadas de todos los medios de comunicación y confirma un renacimiento del uso de la bicicleta, un medio de transporte que consume poco espacio, cuesta poco dinero, es bueno para la salud y es eficaz para los desplazamientos cortos.

En cuanto al ámbito rural, las inversiones de las administraciones locales han permitido acondicionar más de 8000 kilómetros de vías ciclables, cuya gran calidad atrae a los operadores turísticos extranjeros, que ofrecen a sus clientes estancias de gama alta.

Dicho esto, ¿cuál es actualmente el peso económico de la bicicleta en Francia? Este número especial de Grand Angle presenta un resumen de un estudio exhaustivo encargado por ATOUT France a Inddigo/Altermodal y elaborado conjuntamente con el MEEDDM <sup>(1)</sup>, el Ministerio francés de salud y deportes, el *Conseil national des professions du cycle* (Consejo Nacional de las profesiones del sector de la bicicleta), la *Association des départements cyclables* (Asociación de departamentos ciclables) y el *Club des villes cyclables* (Club de ciudades ciclables).

Este estudio cubre no solamente las diferentes prácticas de los franceses, las prácticas utilitarias y de proximidad, de ocio, deportivas, turísticas o itinerantes, sino que, además, analiza el movimiento económico que genera el cicloturismo y el impacto de la bicicleta en el medio ambiente.

El estudio presenta resultados inéditos de una amplia muestra de población sobre la relación entre el ahorro en el gasto sanitario y el uso regular de la bicicleta.

También se aborda la evolución del sector francés de la bicicleta en el mercado mundial, líder hace veinte años, en comparación con la industria automovilística.

Por último, se presentan las principales directrices que deberían seguir las políticas nacionales orientadas a fomentar el uso de la bicicleta, bosquejando una hipotética Francia del año 2020 que, si se pone al día, podrá posicionarse al mismo nivel que sus vecinos alemanes, suizos o belgas. Es un plan a diez años vista que generará unos beneficios económicos considerables con una inversión razonable y que se circunscribe perfectamente en el espíritu del Plan de reactivación económica y de la cumbre Grenelle del medio ambiente.

**Hubert Peigné**  
Coordinador interministerial para  
el desarrollo del uso de la bicicleta

**Christian Mantei**  
Director Général  
de ATOUT FRANCE

---

<sup>1</sup> Ministerio francés de ecología, energía, desarrollo sostenible y asuntos marítimos

# Los franceses y la bicicleta

## La bicicleta ocupa un lugar importante en el día a día de los franceses

- **Entre 23 y 25 millones de franceses a partir de los 4 años de edad, es decir el 40 % de la población, declaran practicar esta actividad regularmente. 10 millones más declaran practicarla muy ocasionalmente.**

*Fuentes: "Les pratiques sportives des Français" (Las prácticas deportivas de los franceses)(ministerios franceses de juventud y deporte y de comunicaciones, 2003), "Les Français et le vélo" (Los franceses y la bicicleta) - Crédit Lyonnais, 2006, Observatorio del deporte (Federación francesa de profesionales del deporte FPS/Ipsos, 2007).*

- **Entre un 30 y un 36 % de los franceses declaran utilizar la bicicleta como medio de desplazamiento**
- **El 5 % practican esta actividad diariamente**

*Fuentes: "Les Français et la mobilité durable" (Los franceses y la movilidad sostenible)- CSA, 2005, "Quel conducteur êtes-vous ?" (¿Qué tipo de conductor es usted? (AGF-AFPC-ASHOC Research, 2007), encuestas familiares del Certu.*



- **Cada año, se recorren 4400 millones de kilómetros en bicicleta, lo que supone una media de 87 km/persona/año**

*Fuente: estudio nacional sobre transportes y desplazamientos (ENTD), 1993-1994. Este amplio estudio, que realiza el Instituto francés de estadísticas Insee cada 10 o 14 años, proporciona una perspectiva completa de los desplazamientos de los franceses. Los resultados del último estudio, realizado entre 2007-2008, deberían darse a conocer a lo largo de 2009.*

*El estudio anterior, realizado entre 1993-1994, fue analizado en detalle por Francis Papon, investigador del Instituto nacional de investigación sobre los transportes y su seguridad (Inrets).*

*Este estudio sigue siendo la principal fuente de información sobre la bicicleta, con datos exhaustivos de una gran fiabilidad.*

- **El 2,85 % de los desplazamientos se realizan en bicicleta**

Este porcentaje constituye lo que se denomina la "cuota modal" de la bicicleta, es decir, su proporción respecto al total de desplazamientos. Esta proporción varía mucho de una ciudad a otra, del 0,5 % de Marsella en 1997, al 6 % de la mancomunidad urbana de Estrasburgo en ese mismo año, algo que refleja la fortaleza y la solera que tienen las dinámicas ciclables existentes en las urbes francesas.

*Fuentes: ENTD y las encuestas de desplazamientos familiares (EMD, según sus siglas francesas) realizadas en las ciudades, según métodos aprobados por el Centro de Estudios sobre las redes, los Transportes, el Urbanismo y las construcciones públicas (Certu, por sus siglas en francés). Entre 1976 y 2007, se realizó una encuesta de desplazamientos familiares (EMD) en 54 ciudades, que representaban 20 millones de personas.*

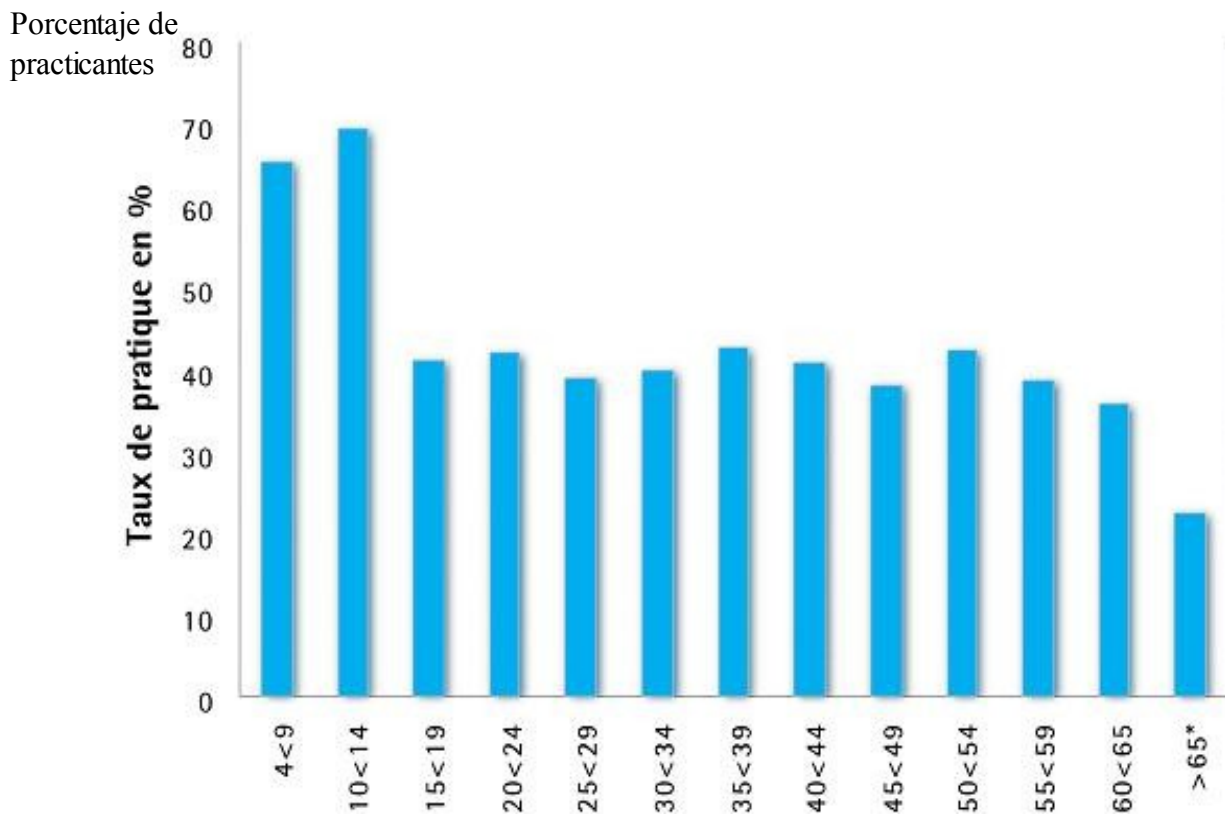
**La práctica de la bicicleta es estacional: la práctica anual media es superior en 1,56 puntos a la práctica invernal (de noviembre a marzo).à la**

## Francia lleva retraso si la comparamos con sus vecinos europeos

Los franceses recorren una media de 87 km/año/habitante, comparados con los 300 km recorridos en la mayoría de países del norte de Europa, o con los 800 a 1000 km recorridos en Holanda y Dinamarca.

Esta cifra tan reducida es debida sobre todo a una frecuencia de uso también reducida.

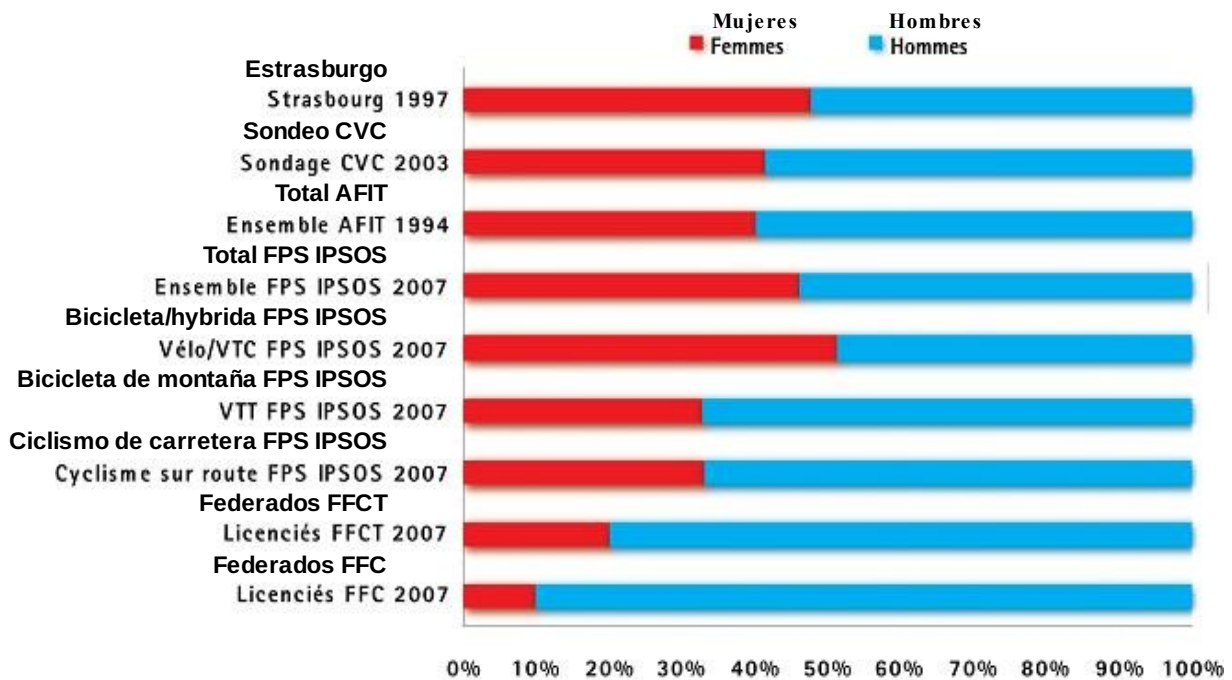
## La práctica de la bicicleta depende de la edad



Fuentes: FPS 2007, estudio de 1995 realizado por AFIT (en la actualidad, ATOUT France) para los mayores de 65 años.

***Dos tercios de la población infantil van en bicicleta. La proporción disminuye a partir de los 15 años, se estabiliza en el 40 % hasta los 60 años y, a continuación, disminuye progresivamente.***

## Los hombres la utilizan algo más que las mujeres



De media, los hombres van en bicicleta más que las mujeres.  
Sin embargo, las cifras varían en función del tipo de práctica.

A diferencia de lo que ocurre con la práctica deportiva, claramente masculina, la práctica recreativa es mayoritariamente femenina.  
En la práctica utilitaria, los hombres están un poco por delante.

Fuentes: EMD Estrasburgo 1997, encuesta  
FPS Ipsos 2007

## Diferentes prácticas, múltiples beneficios



La bicicleta se presta a una amplia variedad de usos. Ésta es su principal baza. Sin embargo, esta realidad sigue siendo poco conocida: cada uno tiene su propia percepción de la bicicleta, y ésta suele ser restrictiva.

Los franceses que pedalean el domingo por el campo o miran el *Tour* de Francia no imaginan que la bicicleta pueda ser un medio de desplazamiento muy eficaz en la ciudad, o que haya familias que recorran cientos de kilómetros durante sus vacaciones itinerantes.

Los usos	Los beneficios
<p><b>Práctica utilitaria de proximidad</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>17 millones de practicantes regulares (30 % de los franceses)</li> <li>3 millones de practicantes diarios (5 % de los franceses)</li> <li>Representa la gran mayoría de la distancia total recorrida</li> </ul>	<p><b>El mayor potencial de crecimiento: más del 50 % de los desplazamientos son de menos de 2 km</b></p> <p>Eficacia en los desplazamientos, entorno urbano, salud, poder adquisitivo, mercado de la bicicleta</p>
<p><b>Práctica recreativa y excursiones de un día (no incluye la práctica deportiva)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>22 millones de practicantes</li> </ul>	<p><b>Première étape pour le développement du vélo mobilité</b></p> <p>Salud</p>
<p><b>Práctica deportiva en carretera</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2 millones de practicantes</li> </ul>	<p><b>Mercado de la bicicleta</b></p>
<p><b>Práctica turística durante las estancias de vacaciones</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>7,3 millones de estancias, de las cuales 5,5 millones son de residentes y 1,8 millones de extranjeros</li> </ul>	<p><b>Desarrollo del sector turístico</b></p>
<p><b>Práctica itinerante</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>385.000 estancias de residentes y 720.000 estancias de extranjeros</li> </ul>	<p><b>Desarrollo del sector turístico</b></p>
<p><b>Bicicleta de montaña</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>6,6 millones de franceses</li> </ul>	<p><b>Mercado de la bicicleta, turismo de montaña</b></p>

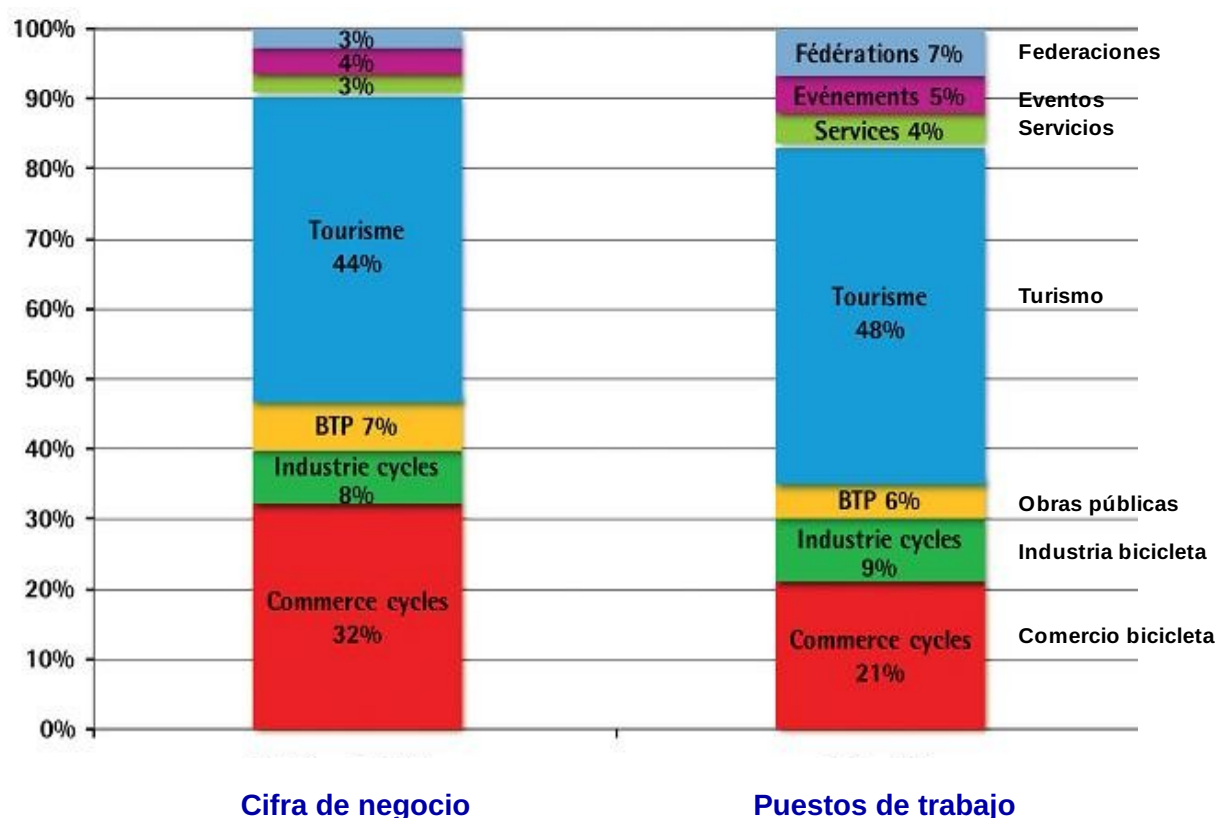
Fuentes: ENT D, estudios y sondeos mencionados anteriormente, estudio de seguimiento de la demanda turística de los franceses (dirección de turismo/TNSSofres), varias encuestas in situ realizadas en las bicirrutas y vías verdes (1998-2006 Altermodal).

# Retos económicos que comporta el uso de la bicicleta

## ■ 4500 millones de euros de beneficios económicos directos

La cifra de negocio generada por los diferentes actores económicos relacionados con la práctica de la bicicleta se puede estimar en 4500 millones de euros y 35.000 puestos de trabajo. En lo que respecta al turismo, este valor sólo corresponde al incremento de la cifra de negocio vinculada a los ciclistas itinerantes o en estancia de vacaciones, es decir, 1900 millones de euros.

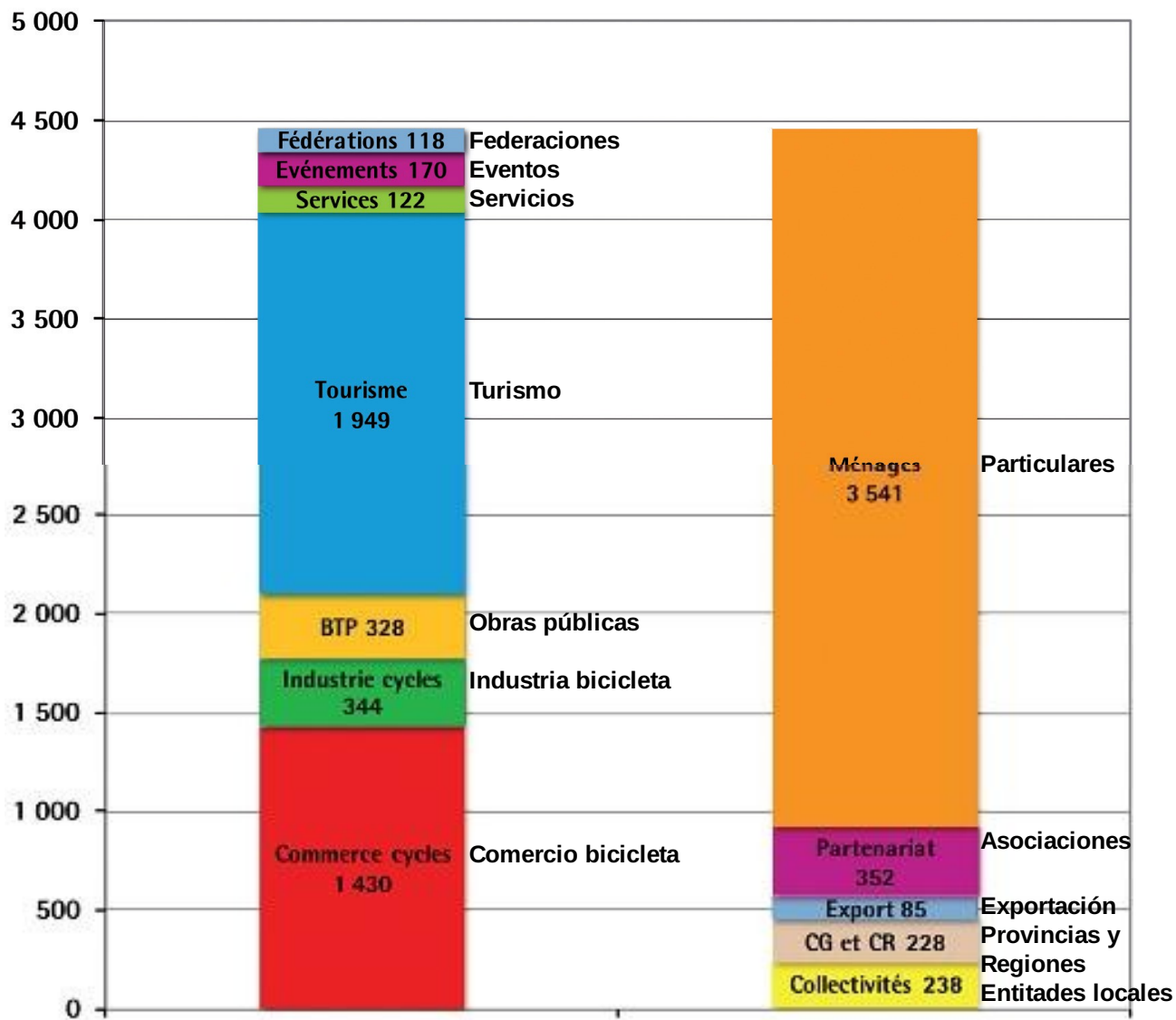
### Cifra de negocio y puestos de trabajo



Ejemplos : El turismo representa el 44% de la cifra de negocio atribuible a la bicicleta.

El comercio de la bicicleta da empleo al 21 % de los trabajadores vinculados al sector de la bicicleta.

## Ingresos y gastos



**Cifra de negocio en valor  
(en millones de euros)**

**Gastos**

*Ejemplos :*

Las obras públicas alcanzan los 328 millones de euros de beneficios económicos.

Las familias inyectan 3541 millones de euros en el sector de la bicicleta.

- **Ahorro de 5600 millones de euros en los gastos sanitarios**

El principal beneficio de la bicicleta es la salud. El ahorro obtenido en los gastos sanitarios gracias a la práctica de esta actividad se puede estimar en 5600 millones de euros anuales, según los métodos de cálculo utilizados por la OMS y los países europeos en materia de seguridad vial.

- **Los mercados oferentes**

Hay una relación clara entre la práctica de la bicicleta y las infraestructuras ciclables que se llevan a cabo: cuanto más invierten las ciudades, mayor es la cuota modal de la bicicleta. Los efectos de una política ciclable se notan realmente a partir de un umbral de 0,5 metros de infraestructuras por persona. Para conseguir unos niveles de uso elevados, como en Estrasburgo, las ciudades deben combinar infraestructuras, servicios y actuaciones de sensibilización. La distribución geográfica de los turistas que están en estancia de vacaciones, ciclistas itinerantes y excursionistas habla por sí sola: las infraestructuras atraen a los usuarios. Sin embargo, deben ir acompañadas de una política de oferta de servicios y de promoción.

- **El efecto potenciador de las inversiones públicas**

El peso económico de la bicicleta está muy por encima del esfuerzo público que requiere (entre Estado y administraciones locales). En la actualidad, la intervención pública asciende a aproximadamente 500 millones de euros anuales, pero los beneficios económicos directos son nueve veces superiores.



# Dinámicas ciclables en la ciudad

## El fenómeno Vélib', una tendencia marcada

El fenómeno Vélib', sigue una tendencia muy marcada: el resurgimiento de la práctica de la bicicleta en el centro de las grandes ciudades desde principios de 2000.

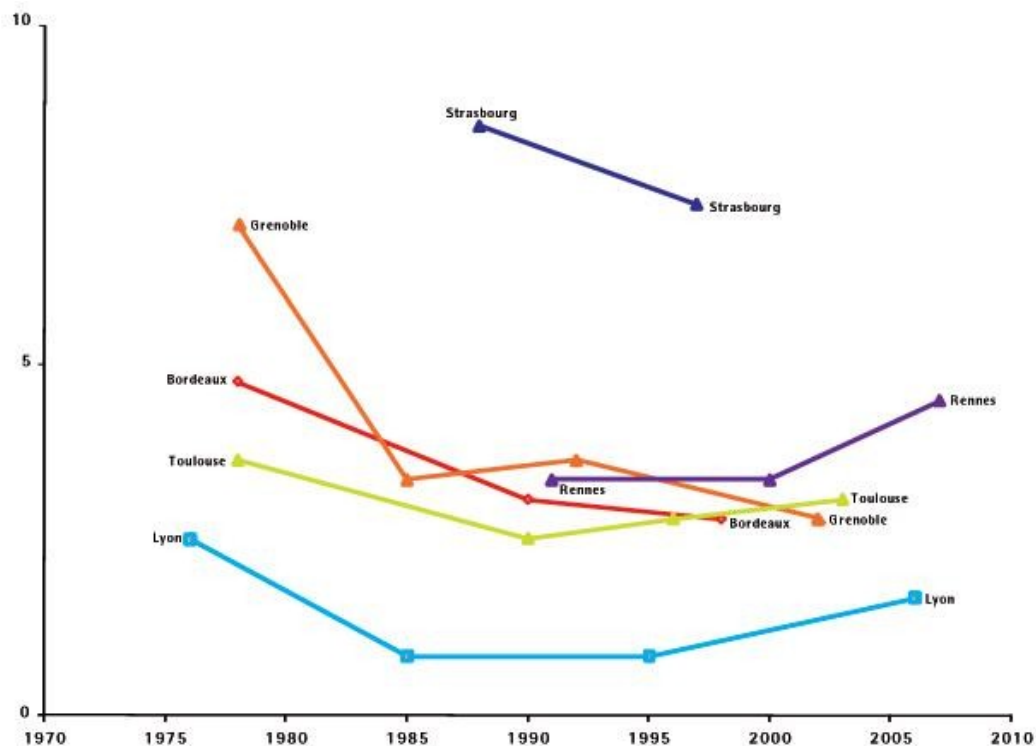
La reaparición de esta tendencia pone fin a 20 años de declive en la práctica de esta actividad. El uso de la bicicleta disminuyó a la mitad entre 1976 y 1997 y luego se estabilizó. La recuperación aún es tímida y el uso de la bicicleta sigue disminuyendo en algunos territorios y en algunas categorías de la población, pero es muy marcada en muchas grandes ciudades:

- ▶ + 22 % en la región urbana de Toulouse entre 1990 y 2003.
- ▶ + 33% en la región urbana de Rennes entre 2000 y 2007.
- ▶ + 200 % en París entre 1991 y 2001, la cifra en el resto de Ile-de-France se mantuvo estable durante ese período.
- ▶ + 300 % en Lyon y Villeurbanne entre 1995 y 2006 (+ 228 % en toda la región urbana).
- ▶ + 39 % en Lille entre 1998 y 2006, pero - 20 % en toda el área metropolitana.

Los primeros resultados de la ENT D 2007-2008 dirán si esta tendencia se generaliza y hasta qué punto.



## El resurgir de la práctica en las grandes ciudades francesas



Estas dinámicas van acompañadas de unos cambios sociológicos profundos

- **El porcentaje de uso ha aumentado mucho entre el personal directivo y las profesiones liberales e intermedias, así como entre los estudiantes.**

Sin embargo, ha disminuido mucho entre los escolares, los alumnos de secundaria, los obreros y la población no activa. Aunque antaño se la consideraba como el método de desplazamiento de los pobres, que no tenían la opción de elegir otros medios más cómodos, en la actualidad la bicicleta no se puede considerar una simple moda de las clases acomodadas. En las ciudades con unos índices de uso elevados, los niveles de práctica son bastante homogéneos en todas las categorías socioprofesionales.

- **Las dinámicas ciclables parten del centro de las ciudades**

En la mayoría de ciudades donde el uso de la bicicleta es significativo, la práctica diaria disminuye a medida que nos alejamos del centro. Sin embargo, el potencial de desarrollo de este método de transporte se encuentra en la periferia de las grandes ciudades, donde las distancias son más adecuadas para la bicicleta. En las ciudades francesas, más de la mitad de desplazamientos son de menos de 2 km.

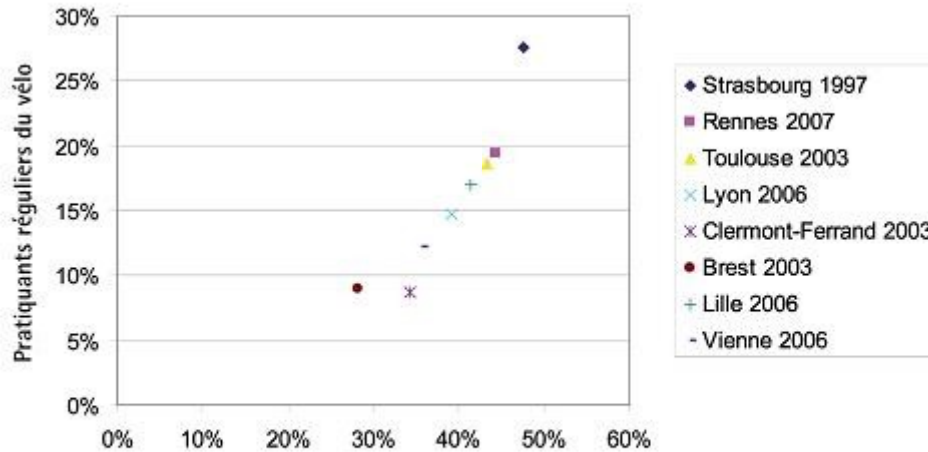
- **Los niveles de uso no dependen del tamaño de las ciudades**

El relieve es un elemento importante, pero no determinante.

- **Cuanto más aumenta la práctica de la bicicleta, más se feminiza.**

## La bicicleta urbana se feminiza

Proporción de mujeres (x) respecto del número de practicantes regulares (y)



### La bicicleta en las empresas y en las administraciones locales

Los parques de bicicletas internos de las empresas y administraciones locales ascienden a 50.000 unidades, de las cuales, 35.000 son del servicio de correos. Permiten ahorrar grandes cantidades en el coste de vehículos y representan una cifra de negocio anual de 7 millones de euros. La bicicleta eléctrica constituye un sector en crecimiento.

Según un estudio que está llevando a cabo la ADEME, más de 800 estructuras (comercios, empresas, administraciones, zonas de actividad, etc.), que agrupan a 1,6 millones de personas, han iniciado en 2008 un plan de desplazamiento de empresa (PDE). Este mercado puede alcanzar los 16 millones de euros.

Los planes de desplazamiento de empresa (PDE) constituyen unos instrumentos eficaces de transferencia modal. En la ciudad de Grenoble, donde se realizó un balance de los PDE en 2007, la cuota modal de la bicicleta alcanzaba el 14 % en los desplazamientos domicilio-trabajo de los trabajadores de las empresas estudiadas.

### La prima de transporte se amplía a la bicicleta

La bicicleta empieza a ser considerada como un modo de desplazamiento cotidiano.

En noviembre de 2008, la "prima de transporte", por la cual las empresas se responsabilizan de la mitad de los títulos de transporte colectivo de sus trabajadores, se amplió a los servicios públicos de alquiler de bicicletas, o abonos del tipo Vélib', para los desplazamientos domicilio-trabajo.

# La bicicleta, una baza para el turismo y el ocio sostenibles

## El cicloturista gasta más que la media

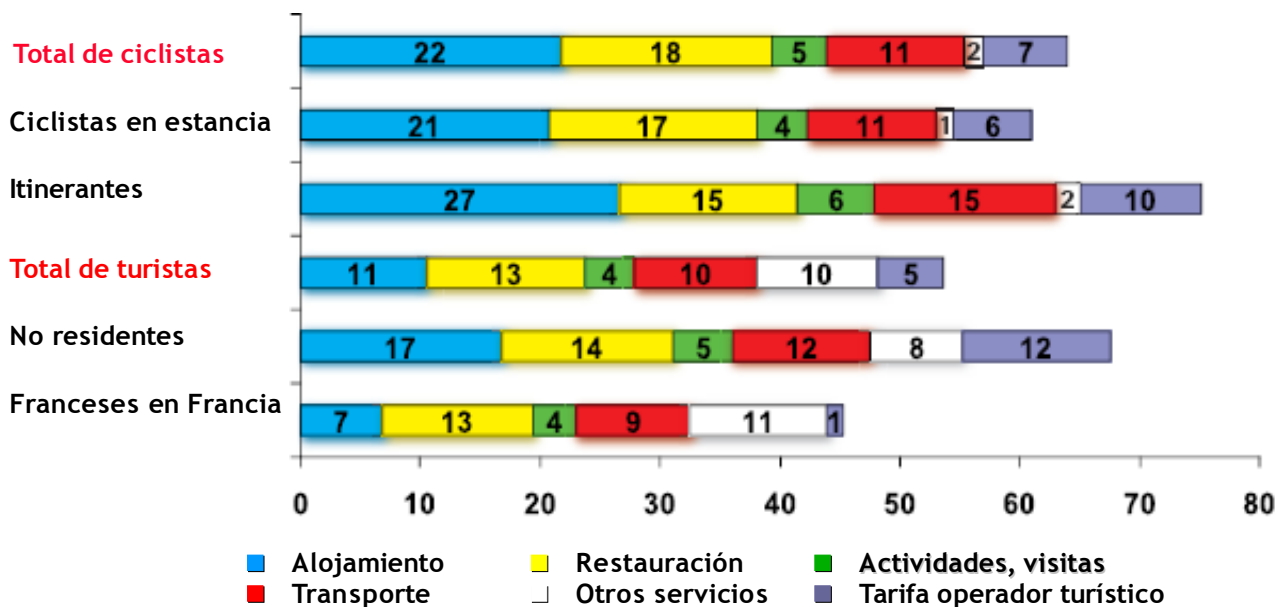
El gasto que realizan los cicloturistas es superior al del turista medio, sobre todo porque recurren con más frecuencia al alojamiento hotelero.

Según los estudios realizados, el gasto diario más elevado corresponde a los turistas itinerantes, el valor medio corresponde a los ciclistas en estancia y el gasto más bajo a los excursionistas (un poco más de 10 €/día).

El uso de la bicicleta tiene un gran impacto en el sector del turismo: el gasto total de los cicloturistas, sedentarios o itinerantes, y de los excursionistas asciende a 5600 millones de euros. El alojamiento y la restauración concentran casi la mitad de estos ingresos. Son actividades de servicio y de mano de obra no deslocalizables.

El aumento del volumen de negocio asociado a la práctica de esta actividad se puede cifrar en 1900 millones de euros.

## Los turistas itinerantes gastan 75 euros al día



Fuentes: Cuentas del turismo, estudio EuroVelo 6 (Altermodal), valoración de los costes de transporte en coche.

## ■ **5,5 millones de estancias ciclistas**

Según TNS-SOFRES, que realiza un seguimiento mensual de las estancias turísticas para el ministerio de turismo, la bicicleta es la segunda actividad deportiva que los franceses practican durante sus estancias vacacionales, después del senderismo. En 2007, 5,5 millones de estancias turísticas se atribuyeron a la práctica de la bicicleta (3,32 % del total). Esta cifra sería un mínimo, ya que no incluye a los turistas que se desplazan en bicicleta cuando están en su destino de vacaciones.

- ▶ El 45 % de estas estancias se concentran en los meses de julio y agosto.
- ▶ La proporción de estancias ciclistas es más grande que la de alojamientos hoteleros. En los campings, centros vacacionales y complejos de apartamentos es donde esta proporción es más elevada.
- ▶ Es una práctica básicamente familiar, que se realiza principalmente entre los 35 y 55 años.
- ▶ El 40 % de las estancias ciclistas (2,2 millones) se concentran en el litoral atlántico. La Vendée y el Charente Marítimo captan el 20 % de las estancias (más de 1 millón).

### **Alquiler recreativo: 25 millones de euros de cifra de negocio**

En Francia se ha registrado un poco más de mil alquileres de bicicletas, de los cuales el 35 % se realiza en el litoral atlántico. El alquiler se realiza en segmentos muy diferentes: alquiler durante la estancia en el litoral, alquiler de bicicletas de montaña muy especializadas, alquiler para el turismo urbano, como en París, etc. El parque se puede estimar en 50.000 unidades y la cifra de negocio anual en 25 millones de euros con un equivalente de 500 empleos de jornada completa.

## **Itinerancia en bicicleta: Francia, primer destino mundial**

Aproximadamente el 3 % de los ciclistas que circulan por las bicirutas y las vías verdes son turistas itinerantes, según las encuestas in situ realizadas entre 1998 y 2006 por la empresa Altermodal. Esta proporción alcanza la cifra del 15 % en el valle del Loira.

Los extranjeros practican más el turismo itinerante que los residentes: El 20 % de los cicloturistas extranjeros son itinerantes, en comparación con el 7 % de cicloturistas franceses. Cabe destacar las cifras de los alemanes, ya que más del 50 % de los cicloturistas provenientes del otro lado del Rin son itinerantes. La proporción de ciclistas extranjeros alcanza el 86 % en el Franco Condado, el 60 % en el curso del Loira y el 58 % en Alsacia. En estas regiones se encuentran los ejes conocidos como itinerarios europeos.

Tras analizar la oferta de los operadores turísticos especializados en circuitos ciclables, se confirma el interés de los extranjeros por Francia como destino. Altermodal encuestó a cien empresas de este tipo, francesas (el 20 % de la muestra) y extranjeras (el 80 %), representativas de dos tercios de los operadores mundiales.

Conclusión: Francia es el primer destino mundial programado. En la parte superior de la lista encontramos cuatro regiones vinícolas: la Provenza, el valle del Loira, la Borgoña, el Dordoña y el Médoc.

### **Bicicleta + tren: una gran combinación**

Los gastos en transporte de los cicloturistas itinerantes ascienden a 206 millones de euros, de los cuales 23 millones corresponden a billetes de tren comprados en territorio francés.

La cuota modal del tren en los desplazamientos vinculados a las estancias itinerantes es del 40 %: tres veces superior a la media de los turistas. Este hecho se debe especialmente a la opción modal de los ciclistas alemanes, que prefieren el tren.

## Esquema nacional de las bicirutas y las vías verdes 2009



### Itinerarios identificados del esquema nacional de bicirutas y vías verdes 2009

#### Itinerarios europeos

- 1 Bicirruta de la costa atlántica
- 3 Bicirruta de los peregrinos
- 4 Bicirruta Roscoff-Kiev
- 5 Bicirruta de la Vía Francigena
- 6 Bicirruta del Atlántico al Mar Negro
- 8 Bicirruta mediterránea

#### Itinerarios nacionales identificados

- 21 Bicirruta Londres-París
- 41 Bicirruta del Rin
- 42 Bicirruta París-Praga
- 50 Bicirruta del Tour de Borgoña
- 61 Bicirruta del Lemán al mar
- 81 Bicirruta dos mares

#### Otros itinerarios nacionales ya inscritos o propuestos

Fuente: ADC - MN3V - AF3V  
abril 2009

*Nota: este esquema de los proyectos de itinerarios nacionales puede cambiar en función de la consulta sobre la política nacional prevista de mayo a julio de 2009.*

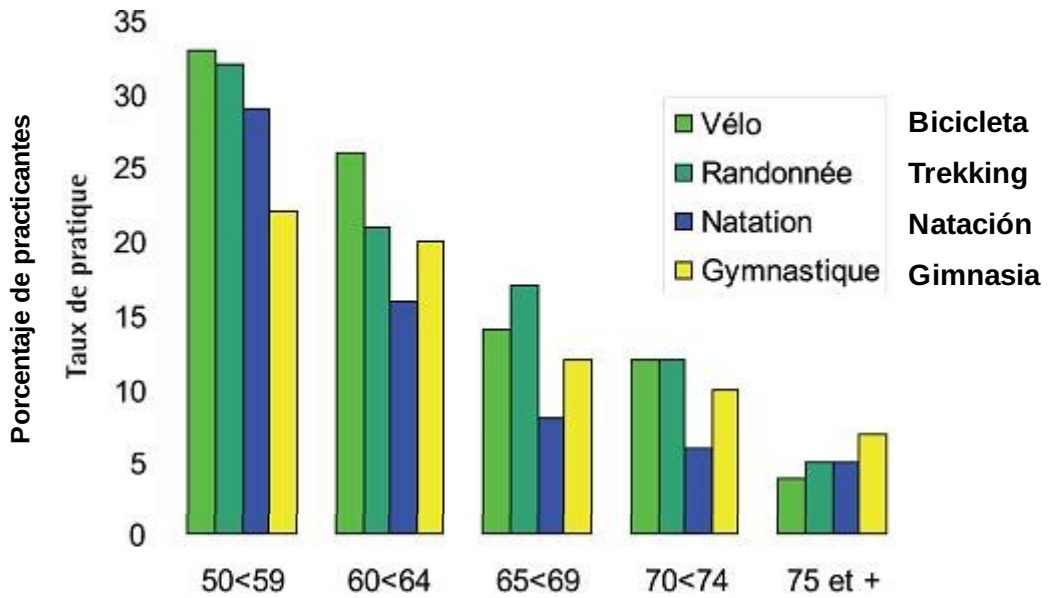
## Vías verdes: paseos para todos los gustos

El 76 % de los ciclistas que circulan por bicirutas y vías verdes son excursionistas, según las encuestas in situ realizadas por Altermodal. Su proporción aumenta a medida que nos acercamos a las zonas urbanas como Chambéry, Annecy o Toulon.

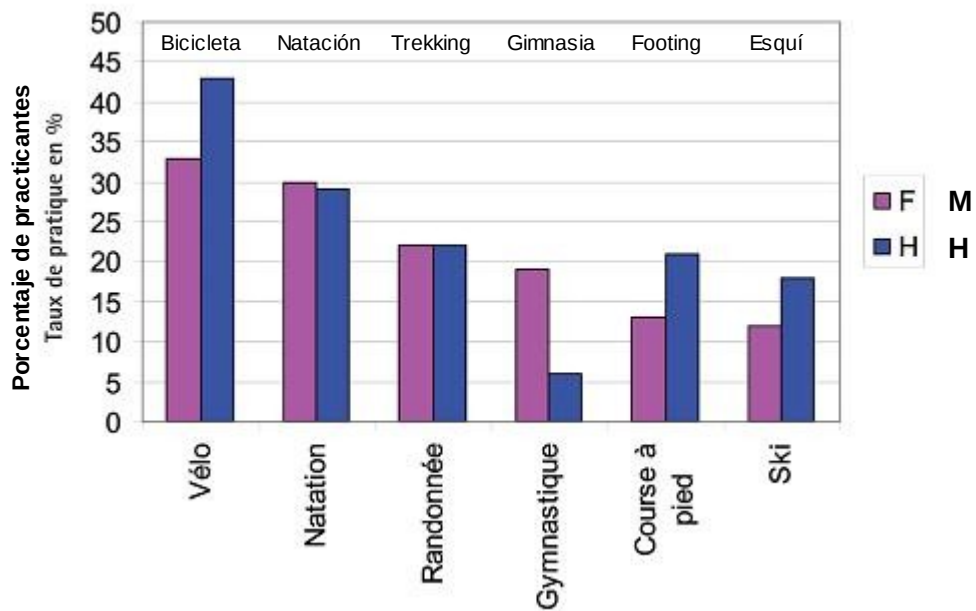
Los excursionistas realizan gastos siempre que encuentren cerca de su itinerario una oferta de restauración u ocio.

La práctica de la bicicleta como actividad de ocio es más femenina que los demás tipos de prácticas ciclistas. La realiza un público más amplio, incluidas las personas mayores y los no deportistas. Así pues, la bicicleta tiene un alcance importante en términos de beneficios para la salud.

**La bicicleta: actividad física número 1 de las personas mayores y de las mujeres**



Fuente: la práctica de actividades físicas y deportivas en Francia 2003 (Ministerio francés de juventud y deporte/Insep)



# Prácticas deportivas: bicicleta de carretera y de montaña

## Práctica deportiva en carretera

En Francia, se estima que hay 2 millones de personas que practican el ciclismo como deporte. Unos 500.000 de ellos son socios de algún club.

La práctica deportiva se caracteriza por la pertenencia a un club, por competir, por tener una bicicleta de carreras, por las grandes distancias recorridas y por las velocidades medias alcanzadas.

El perfil de los ciclistas deportivos es el siguiente:

- ▶ Mediana edad, con una mayor representación en la horquilla de edad de los 50 a los 65 años.
- ▶ Dos tercios son hombres.
- ▶ El 34 % de ciclistas que se consideran deportistas hacen más de 5000 km al año, y el 45 % más de 1000 km. El 93 % de los socios de clubes hacen más de 1000 km/año.
- ▶ La distancia media recorrida durante cada salida es de 68 km para los que son socios, en comparación de los 35 km para los que no son socios.

## El Tour de Francia: 272 millones de euros de beneficios económicos

El Tour de Francia sigue siendo uno de los encuentros deportivos más importantes del mundo. Organizado por Amaury Organisation (ASO), genera una cifra de negocio de 272 millones de euros, de los cuales 100 millones corresponden a presupuesto directo y casi 80 millones a beneficios económicos para las ciudades por las que pasa el Tour. Los puestos de trabajo que genera se estiman en 2700.

Se organizan 12.000 pruebas deportivas de diversa índole en todo el territorio francés: 150 pruebas ciclistas que reúnen a casi 130.000 participantes, entre las cuales cabe destacar la Ardéchoise; 3500 eventos de cicloturismo, entre los cuales cabe destacar la Semana federal (que genera casi 100.000 pernотaciones); y acontecimientos a escala mundial relacionados con las bicicletas de montaña, como el Roc d'Azur. Los eventos que organiza la FFCT generan más de 13 millones de euros de beneficios económicos para la organización, la restauración y el sector hotelero. El presupuesto de la FFC para organizar todos estos actos gira en torno a los 12 millones de euros.

# La bicicleta de montaña

El fenómeno de la bicicleta de montaña o *mountain bike*, nombre acuñado en Estados Unidos a finales de los años 70, llegó a Francia en los 80. Al ser todoterreno, estas máquinas permitían practicar el ciclismo de una manera más lúdica y en plena naturaleza, cosa que revolucionó completamente la práctica de esta actividad. Su aparición hizo que todo el sector de la fabricación y la distribución de bicicletas volviera a comenzar de cero.

Los usos de la bicicleta de montaña son tan variados que resulta difícil establecer unos límites, dado que no hay una correspondencia exacta entre esta tipología de bicicleta y una práctica estrictamente "fuera pista". La práctica, ya sea deportiva o lúdica, normalmente se desarrolla en la montaña y ofrece multitud de disciplinas que han ido apareciendo a medida que evolucionaban los vehículos: cross country (circuitos campo a través), descenso (pistas especiales para bicicleta de montaña), enduro (técnicas de cross), freeride (en circuitos señalizados), slopestyle (figuras acrobáticas).

- ▶ Según el observatorio FPS IPSOS 2007, 6,5 millones de franceses de 4 a 65 practican el ciclismo de montaña. Dos tercios son hombres jóvenes (32 años de media). La afiliación a clubes no es frecuente, aunque va en aumento el número de federados. Francia ha conseguido muy buenos resultados en estas disciplinas en competiciones internacionales.
- ▶ La bicicleta de montaña es el tipo de bicicleta más vendido en Francia, con 1,7 millones de unidades en 2007, casi la mitad del mercado en volumen. Según las estimaciones, el parque ciclístico sería de unos 14 millones de bicicletas en activo.
- ▶ La bicicleta de montaña también ha influido en el turismo, ya que, en verano, atrae un turismo de montaña más joven y ofrece una mayor diversidad de actividades, a la vez que permite dar otro uso a los remontadores mecánicos de las pistas de esquí.

## Cursos centrados en la práctica deportiva

Entre personal administrativo y docente, se genera el equivalente a 575 empleos de jornada completa, con un volumen de negocio que ronda los 11,8 millones de euros y un total de 1300 monitores diplomados. Esta actividad gira en torno a la práctica deportiva de la bicicleta de montaña, el BMX y la competición en carretera o pista.

# Paradoja francesa del mercado de la bicicleta

## Mercado de la bicicleta en 2008:

- ▶ Ventas de bicicletas : 897 millones de euros (+1%)
- ▶ Ventas de complementos: 535 millones de euros (-3,2 %)

Este segmento incluye componentes, accesorios, equipo personal y cuadros.

Fuente: *Conseil national des professionnels du cycle* (Consejo Nacional de Profesionales del sector de la bicicleta - CNPC)

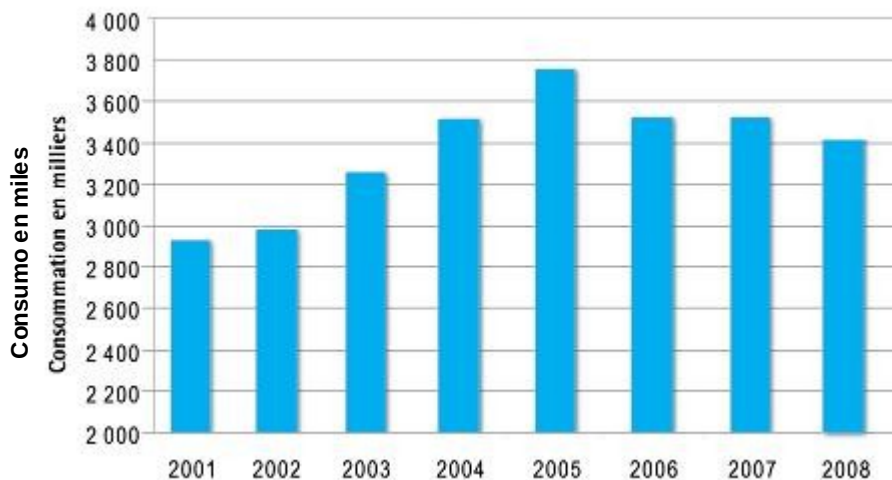
## El mercado francés de la bicicleta se encuentra en una situación paradójica:

▶ Los franceses son grandes consumidores de bicicletas, a pesar de que la práctica es más bien escasa. En 2008, se vendieron 3,4 millones de bicicletas (5,4 por cada 100 habitantes), lo cual sitúa a Francia entre los cuatro primeros consumidores mundiales.

▶ El precio medio de venta sigue siendo bajo, aunque en los últimos cinco años ha ido aumentando paulatinamente (262 € en 2008). Sin embargo, el precio medio por kilómetro es elevado, debido a la corta vida que tienen las bicicletas y a los pocos kilómetros que recorren.

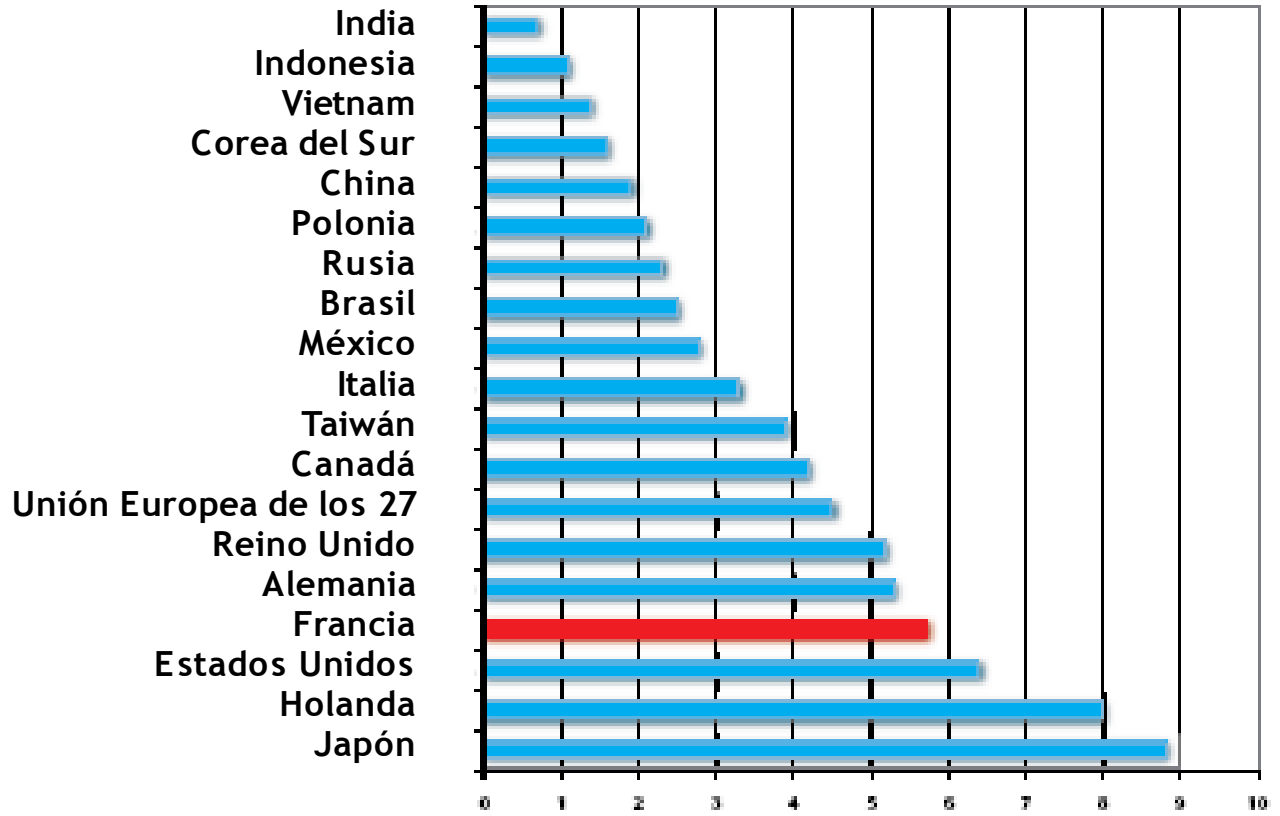
## ■ Unos 3,5 millones de bicicletas vendidas al año

### Número de bicicletas vendidas al año en miles



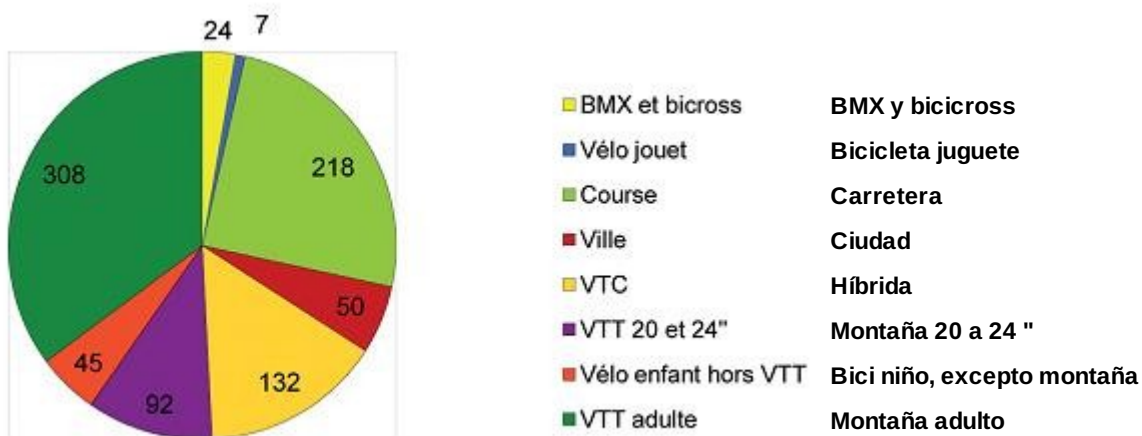
## Consumo de bicicletas por año y habitante en 2007

Bicicletas vendidas en 2007 por cada 100 habitantes



La bicicleta de montaña (infantil o para adultos) predomina en el mercado francés y, en concreto, la importancia de las bicicletas para niño sigue siendo muy elevada. A pesar de un fuerte crecimiento, las bicicletas de ciudad ocupan un segmento pequeño (un 22,5 % de las ventas en 2008). La bicicleta con motor eléctrico gana posiciones, con 15.700 unidades vendidas en 2008 (un 50 % más).

**Segmentación del mercado de la bicicleta en Francia (en millones de euros)**



**Segmentación del mercado de la bicicleta en Francia en miles de unidades vendidas**



En Holanda, la bicicleta de ciudad domina el mercado (con un 60 % de las ventas) y también ocupa un buen lugar en Alemania y Suiza (con un 25 y un 21 % de las ventas, respectivamente).

La bicicleta de trekking es específica de Alemania y Austria (con una cuota de mercado del 32 y el 31 %, respectivamente). Es una máquina con buen nivel de calidad y está bien equipada tanto para la ciudad como para las excursiones.

Existe una estrecha relación entre el precio medio, las familias de productos y los tipos de red de distribución. En Francia, con 4000 puntos de venta en la actualidad, la distribución estuvo dominada hasta los años 90 por una red minorista de tiendas y talleres independientes y especializados que, a menudo, trabajaban con el nombre de las grandes marcas (Peugeot, Mercier y Gitane). La situación cambió con la llegada de la bicicleta de montaña y la proliferación de las grandes superficies de alimentación.

Hoy en día, las grandes superficies están perdiendo terreno, pero siguen al frente en la gama de bicicletas de juguete e infantiles. En cambio, las grandes superficies deportivas afianzan cada vez más su liderazgo. En el extranjero, dominan los distribuidores especializados en aquellos países donde el uso de la bicicleta tiene más peso.

## La industria de la bicicleta en Francia

### La industria de la bicicleta en cifras

- ▶ Más de 100 millones de unidades producidas cada año en todo el mundo, gran parte para los mercados asiáticos.
- ▶ Mercado occidental: un poco más de 20 millones de unidades y 8000 millones de € en ventas en 2007.
- ▶ Industria francesa: 2200 personas y una cifra de negocio de 345 millones de euros, 250 de los cuales corresponden al líder del sector, Décathlon. Todos los indicadores económicos han empeorado desde el año 2002. El volumen de exportaciones es equiparable al de importaciones. Francia produce sólo el 36 % de las bicicletas vendidas en su territorio (50 % en Europa).

Francia cuenta con empresas conocidas mundialmente por la fabricación de piezas para bicicleta deportiva de gama alta y el montaje de bicicletas de buen nivel, por no hablar del distribuidor Décathlon, que ha implantado con éxito una política de diseño y fabricación de sus propios productos. Este grupo de Lille monta más de una bicicleta de cada dos que se venden en Francia. Dos tercios de las ventas de bicicletas en grandes superficies deportivas se generan en sus 210 tiendas.

La industria francesa, líder mundial hace más de 20 años, no fue capaz de adaptarse al boom de la bicicleta de montaña en los años 84-85, una modalidad que revolucionó el mercado de los componentes y estimuló la investigación en materia de productos.

En los años 90, sintió de lleno los efectos de la globalización y el desembarco de las bicicletas de bajo coste vendidas en grandes superficies. Una tras otra, las tres grandes marcas francesas (Mercier, Peugeot y Gitane) fueron atravesando más dificultades.

En cambio, Holanda y Alemania han logrado conservar su industria local gracias a una bicicleta de ciudad con un nivel de calidad mucho más alto, menos sensible a la competencia. Por su parte, Italia mantiene una industria de gama alta gracias a la bicicleta de competición.

# Bicicleta y salud

En Francia, más de la mitad de los hombres y dos tercios de las mujeres tienen un nivel de actividad física considerado como bajo, lo cual favorece la aparición de determinadas patologías crónicas. Es posible invertir la tendencia con un nivel de actividad física relativamente bajo. Bastan 30 minutos al día o tres horas por semana de actividad física.

La bicicleta es ideal para lograr este objetivo, que equivale a dos desplazamientos activos de 15 minutos todos los días. De hecho, la bicicleta requiere un gasto de energía considerable (de media, 5 calorías por minuto) y se integra fácilmente en la vida cotidiana. Además, es una actividad apta para las personas con sobrepeso. Por último, su potencial es mucho mayor que el del desplazamiento a pie.

Entre 2005 y 2008, la OMS llevó a cabo un amplio estudio de modelización de los beneficios de la bicicleta para la salud. La conclusión de este estudio fue que, a igualdad de condiciones de vida, un adulto de 20 a 60 años que utiliza la bicicleta tres horas a la semana para ir al trabajo tiene un riesgo de mortalidad una tercera parte menor que una persona que no va en bicicleta.

Los beneficios para la salud de una actividad física regular están demostrados en un gran número de patologías: enfermedades cardiovasculares, ictus, cáncer, diabetes de tipo II y obesidad.

## 5600 millones de ahorro anual en gastos sanitarios

En Francia, el impacto anual del uso de la bicicleta en términos sanitarios puede cifrarse en 5600 millones de euros, es decir, 1,21 € por kilómetro recorrido y 4,84 € por desplazamiento urbano de 4 km. Estas cifras se calculan según los métodos recomendados por la OMS, ampliamente utilizados en Europa para calcular el coste social de los problemas de seguridad vial, partiendo de una hipótesis de 4400 millones de km recorridos en bicicleta al año.

## Modelo de la OMS

Este cálculo se basa en el estudio del Copenhagen Center for Prospective Population Studies, considerado el más fiable. Este instituto ha seguido durante 14 años a una población de 30.000 hombres y mujeres de edades comprendidas entre los 20 y los 93 años, ciclistas y no ciclistas, que residen en el centro de la ciudad. Sus condiciones de vida e indicadores de salud se han sometido a un seguimiento regular. Una vez corregidos otros factores de riesgo y la práctica de otras actividades físicas, los resultados han mostrado que los no ciclistas tienen un riesgo de mortalidad significativamente mayor. Otros estudios, especialmente los realizados en China, confirman estos resultados.



## Bicicleta de ciudad, bicicleta de carretera: situaciones de accidente diferentes

En 2008, hubo 5200 accidentes con ciclistas implicados, es decir, un poco más del 4,5 % de todos los accidentes registrados por el centro nacional francés de seguridad vial (el ONISR). El 3 % de estos accidentes fueron mortales, con un total de 147 fallecidos.

El coste de la siniestralidad en la carretera asciende a 318 millones de euros, es decir, un 1,2 % del coste relacionado con la seguridad vial en Francia.

Las situaciones de accidente difieren según el tipo de práctica:

- ▶ Los accidentes graves y mortales (75 % del coste de la siniestralidad) están muy concentrados en zonas rurales y afectan principalmente a personas de 40 a 65 años que practican el ciclismo como deporte.
- ▶ Los accidentes en bicicleta por caída no provocada, que suelen ser menos graves, afectan fundamentalmente a niños y representan más de tres cuartas partes de los accidentes.
- ▶ Los accidentes de ciclistas en ciudad son, en su mayoría, de una gravedad moderada, con excepción de los accidentes con camiones o autobuses al girar a la derecha. La gran mayoría tienen lugar en intersecciones.

Un aumento significativo del uso puede reducir considerablemente el riesgo por kilómetro. Este efecto de "masa crítica" se ha postulado en diversos estudios y se ha podido contrastar en ciudades donde ha aumentado mucho el número de ciclistas. La bicicleta también contribuye a tranquilizar la circulación, lo cual se traduce en una reducción global de los accidentes en todos los modos de transporte.

# Uso de la bicicleta y medio ambiente

Diversos estudios, como los llevados a cabo por Airparif, coinciden en señalar que el ciclista está menos expuesto a la contaminación, en particular al benceno y al monóxido de carbono, que los conductores que están confinados en el interior de sus vehículos.

- ▶ El ciclista está menos expuesto a la contaminación que los automovilistas.
- ▶ La bicicleta ayuda a reducir la contaminación atmosférica, el efecto invernadero y el ruido.

Según el informe del Consejo de Cuentas de la Economía del Medio Ambiente en 2006, los turismos particulares son responsables del 81 % de las emisiones de monóxido de carbono procedentes del transporte, del 49 % de las emisiones de dióxido de azufre y de una parte importante de las emisiones de óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles. Su impacto en la contaminación se estima en 3830 millones de euros <sup>(2)</sup>.

El ahorro vinculado al uso de la bicicleta en términos de contaminación atmosférica puede cifrarse en 42 millones de euros anuales, considerando 4400 millones de km recorridos. Un razonamiento similar permite cifrar en 24 millones de euros el ahorro económico derivado del uso de la bicicleta en términos de cambio climático y efecto invernadero.

El ahorro en términos de contaminación acústica se calcula en 2 millones de euros.

- ▶ El uso de la bicicleta reduce el espacio urbano utilizado.

El uso de la bicicleta reduce la necesidad de plazas de aparcamiento y ayuda a reducir también los costes relacionados con los atascos de tráfico. Estas reducciones, concentradas en el medio urbano, tienen un potencial considerable. El investigador Frédéric Héran (Ifresi – CNRS) calcula un índice del 1 al 4,5 de uso de espacio entre la bicicleta y el coche.

Sin embargo, estas reducciones son difíciles de evaluar, dado el gran número de variables que hay que tener en cuenta.

---

<sup>2</sup> Ver informe Boiteux de 2001 de la Comisaría General del Plan: *Choix des investissements et coût des nuisances (Elección de las inversiones y coste de las molestias causadas)*.

# Políticas públicas a favor de la bicicleta

## Infraestructuras ciclables en el medio urbano

Se puede estimar en unos 14.000 km la distancia lineal del entramado urbano que está acondicionado para el uso de la bicicleta, es decir, unos 0,29 m por habitante.

Siempre según las estimaciones, las entidades locales dedican actualmente 1,8 euros por año y habitante, es decir, una inversión total de 108 millones de euros anuales.

Estas cifras se han extrapolado de los resultados del estudio sobre políticas ciclables y peatonales de las ciudades francesas, realizado en 2007 por el *Club des villes cyclables* (Club de ciudades ciclables) y la Fubicy. Este estudio, supervisado por Frédéric Héran, investigador del Ifresi-CNRS, con el apoyo del Certu en lo que respecta a la metodología, constituye la principal fuente de información en este campo.

El coste de funcionamiento de los servicios representa alrededor del 10 % del presupuesto total, es decir un importe acumulado de 10 millones de euros.

### ■ **Carril bici**

Vía reservada a las bicicletas, normalmente instalada en la parte derecha de la calzada general y delimitada por una línea de pintura discontinua.

### ■ **Pista ciclable**

Se trata de una calzada reservada exclusivamente a las bicicletas, separada del tráfico general mediante elementos continuos infranqueables (bordillo de cemento, una fila de aparcamientos, etc.). La pista puede ser unidireccional o bidireccional. También se puede colocar en la acera si hay espacio suficiente.

### ■ **Doble sentido ciclable (o contra dirección ciclable)**

Es una vía en la que se ha reservado un sentido para las bicicletas.

### ■ **Carril bus compartido**

Cuando la vía tiene un volumen de tráfico importante, el Certu recomienda una anchura mínima de 4,30 m para que la convivencia entre el autobús y la bicicleta sea más fácil.

# Infraestructuras ciclables fuera del medio urbano

En 1998, la adopción del esquema director nacional de las bicirrutas y vías verdes dio un empujón a la construcción de infraestructuras en medios no urbanos. Desde entonces, se han invertido cerca de 150 millones de euros, es decir, 2,4 €/habitante al año.

La red consta de lo siguiente:

- ▶ 8000 km de bicirrutas y vías verdes, creados en los últimos 10 años, el 75 % con carriles no compartidos. Del total, 7500 km forman parte de un esquema nacional o regional.

*Fuentes: Observatoire national des véloroutes et voies vertes (Observatorio Nacional de bicirrutas y vías verdes, ON3V), base de datos de la Association des véloroutes et voies vertes (Asociación de bicirrutas y vías verdes -AF3V).*

- ▶ 10.000 km de carriles bici y 5500 km de pistas ciclables en la red viaria departamental, una parte de la cual es antigua.

## ■ **Vía verde**

Una infraestructura independiente de la red de carreteras, reservada al uso exclusivo del tráfico no motorizado: peatones, ciclistas, patinadores, etc. Los soportes son diversos: vías de tren en desuso, vías de servicio al lado de los canales, pistas forestales, vías reconvertidas del patrimonio comunal, vías nuevas, etc.

## ■ **Bicirruta**

Un itinerario señalizado, seguro y continuo, de una distancia mediana o larga, de interés departamental, regional, nacional o europeo. Los soportes son diversos: carreteras con poco tráfico, vías verdes, pistas ciclables, etc.

Los consejos generales son los principales financiadores de estas infraestructuras, con un presupuesto combinado anual de 115 millones de euros, por delante de los consejos regionales (con unos 50 millones de euros anuales), el Estado y la Unión Europea (menos de 5 millones de euros en los últimos años).

### **6 millones anuales para las pistas de bicicleta de montaña**

En los últimos años, las entidades locales han invertido del orden de 6 millones de euros en infraestructuras: carriles señalizados por la Federación francesa de ciclismo y la Federación francesa de cicloturismo (200 centros), según unas especificaciones precisas (servicios, itinerarios clasificados en cuatro niveles, etc.); aparcamientos para bicicletas (*bike parks*) en una treintena de estaciones de esquí; grandes circuitos (5 señalizados por la Federación francesa de cicloturismo) y planes departamentales de itinerarios de paseo y excursiones.

### **225 millones de euros para obras públicas**

Las infraestructuras ciclables, en medio urbano o no, representan un negocio anual de unos 225 millones de euros, compartido entre las empresas de obras públicas, las oficinas técnicas de promoción (10 %) y planificación (1 %), es decir, unos efectivos humanos de 2350 personas. El negocio del mobiliario para el estacionamiento de las bicicletas representa unos 8,5 millones de euros anuales y el parque instalado es de 300.000 unidades. La necesidad real sería unas diez veces superior. La señalización de las infraestructuras se ha desarrollado mejor en los itinerarios turísticos que en el medio urbano. La inversión puede calcularse en 6,4 millones de euros anuales, más 1 millón de euros de mantenimiento.

## Aparcamientos en estaciones

La cuota media de acceso a las estaciones con bicicletas se sitúa actualmente en el 2 %, comparado con el 1 % de hace diez años. En algunas estaciones, supera el 10 % o, incluso, el 30 %, como es el caso de Holanda.

La demanda de estacionamiento para bicicletas en las estaciones, que ya es considerable, aumentará con el tráfico del tren regional, que pasará de 0,7 a 2,8 millones de pasajeros en los próximos 20 años. La accesibilidad de las estaciones no podrá garantizarse si el coche conserva su cuota modal actual. Una parte importante de los usuarios vienen de menos de 3 km, pero el acceso a pie tiene un potencial limitado, ya que el 80 % de los usuarios que reside a menos de 1,5 km ya van andando. *gers résidant à moins de 1,5 km viennent déjà à pied.*

### **Tranvía + bicicleta: Estrasburgo nos muestra el camino**

Muchas ciudades han instalado aparcabicicletas cerca de las paradas de tranvía, pero raras son las que ofrecen aparcamientos protegidos durante la noche. La aglomeración de Estrasburgo lleva trabajando este tema desde hace varios años. De hecho, en 2008, se instalaron quince aparcamientos (*véloparcs*) de 20 o 40 plazas cerca de las estaciones terminales.

## Bicicletas públicas y estaciones

Una estación de bicicletas, situada muy cerca de la estación de otro medio de transporte, combina el aparcamiento seguro o vigilado y el alquiler, de corta o larga duración, con servicios diversos (información, reparaciones, etc.) con atención presencial. 25 ciudades han implantado estas estructuras, que ofrecen, en conjunto, 13.500 bicicletas en alquiler. Además, hay otras 50 ciudades que ya tienen previsto desarrollar este tipo de servicio.

Los servicios de alquiler y vigilancia representan un coste público moderado (de 0,35 a 1,90 € por desplazamiento), menor que las bicicletas públicas cuando el sistema tiene una frecuencia de rotación baja (menos de dos usos al día), y siempre menor que el transporte colectivo. El alquiler de larga duración tiene un coste público especialmente bajo. Los servicios de alquiler de corta duración en el medio urbano tienen una orientación más recreativa y pueden entrar en competencia con la oferta privada.



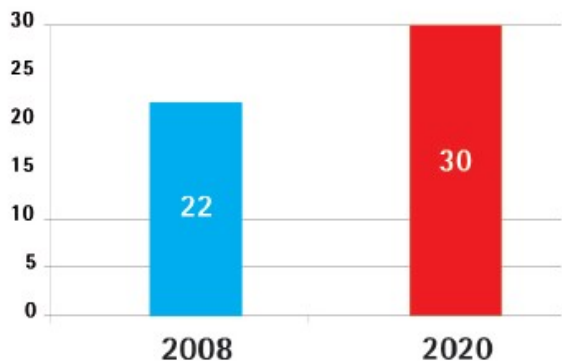
# La bicicleta, un reto económico para 2020

Una política pública ambiciosa constaría de tres factores prioritarios:

- ▶ Promover los beneficios que tiene el uso de la bicicleta para la salud.
- ▶ Crear infraestructuras para favorecer la movilidad cotidiana.
- ▶ Desarrollar el cicloturismo.

Con un horizonte a 10 años, promover el uso de la bicicleta, junto con una multiplicación por tres de las inversiones de las entidades territoriales y del Estado, permitiría alcanzar a los países europeos que ya sacan provecho de la movilidad de la bicicleta, con un 15 % de los desplazamientos diarios.

## Hacia un aumento del uso de la bicicleta



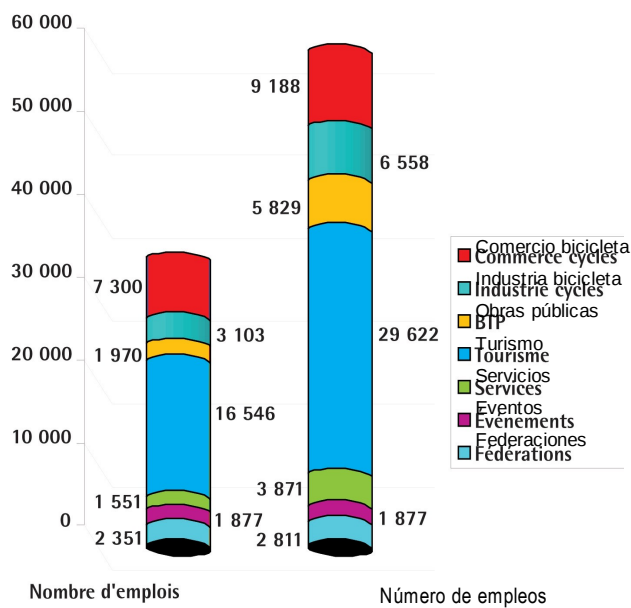
Número de ciclistas habituales  
(en millones)



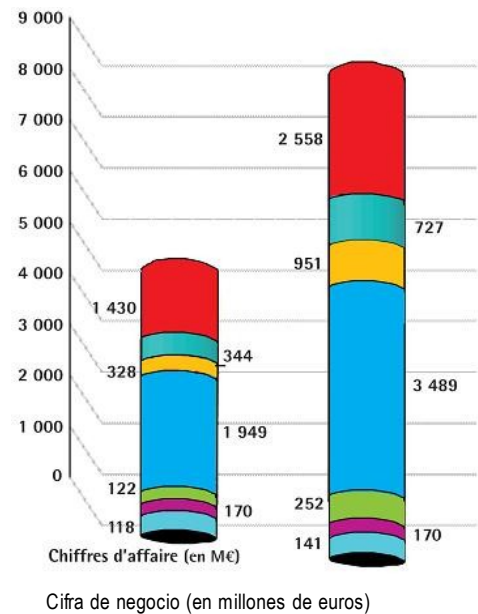
Número de kilómetros recorridos  
al año (en miles de millones)



## Hacia una economía más sólida en el ámbito del turismo y otros servicios



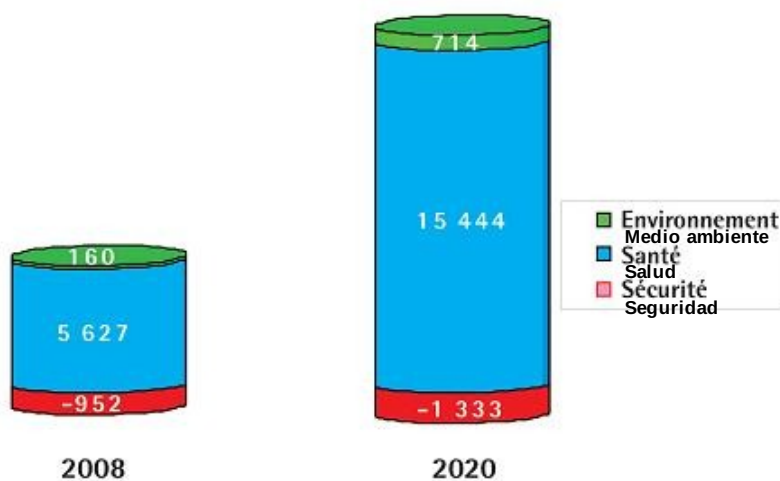
Nombre d'emplois / Número de empleos  
**Evolución 2009 – 2020 del número de empleos vinculados al sector de la bicicleta**



Chiffres d'affaire (en M€) / Cifra de negocio (en millones de euros)  
**Evolución de los sectores económicos relacionados con la bicicleta**

El incremento del empleo y de la actividad causado por un aumento en el uso de la bicicleta beneficiaría principalmente a las empresas turísticas, de comercialización y fabricación de bicicletas, así como a las empresas de infraestructuras y servicios. les entreprises touristiques, du commerce et de la production de cycles, ainsi que de l'aménagement et des services.

## Factores externos: actividad económica generada por el uso de la bicicleta (en millones de euros)



El principal beneficio económico vendría de la mejora de la salud pública.

La reducción del gasto sanitario es la principal fuente de ahorro relacionada con el desarrollo del uso de la bicicleta, mucho más allá de los beneficios ambientales.

## Por un escenario de recuperación

¿Cómo podemos hacerlo mejor? Un escenario de recuperación, que colocaría a Francia al nivel de sus vecinos alemanes, suizos o belgas en 2020, es perfectamente viable.

### Objetivos:

- Alcanzar una cuota modal de la bicicleta del 12 al 15 % de los desplazamientos (es decir, una media de 250 a 300 km al año por persona).
- Multiplicar por dos el uso de la bicicleta en estancias de vacaciones y por seis la práctica turística itinerante de los franceses.
- Reducir el número de franceses que nunca van en bicicleta.

### Medios:

- En ciudad, llegar a 60.000 km de infraestructuras ciclables mediante un esfuerzo público de 10 € por habitante y año.
- Crear un esquema de bicirutas y vías verdes para poner al 80 % de la población a menos de 5 km de una vía verde, con un esfuerzo público de 5 € por habitante y año.
- Alcanzar un nivel del 10 % de acceso en bicicleta a las estaciones creando cada año 14.000 plazas de aparcamiento cerca de las mismas, con un esfuerzo público de 1,2 € por persona y año.
- Desarrollar políticas de incentivos y de comunicación en los ámbitos de la salud, la industria de la bicicleta, la fiscalidad de los trabajadores, el turismo en bicicleta, etc.

### Repercusiones:

- Una subida del nivel de ventas de bicicletas y, como consecuencia, una mejor cualificación de los empleos dentro de la distribución y un aumento del 100 % en la producción nacional.
- Un aumento del 27 % del volumen de negocio del turismo relacionado con la bicicleta.
- Una triplicación del impacto positivo en la sanidad, con una reducción de gastos de 15 millones de euros.
- Importantes efectos positivos en el medio ambiente.
- Un aumento de la facturación en la industria de la construcción, las empresas de alquiler, los operadores de servicios de bicicletas públicas, etc.

Esta relación modal disminuirá, en primer lugar, el consumo de carburante; luego, también reducirá los gastos de mantenimiento de los coches; y, a largo plazo, reducirá su frecuencia de renovación. Para el Estado, la pérdida de ingresos fiscales sólo afectaría a los impuestos sobre los combustibles, ya que el IVA se trasladaría a otras actividades.

## ¿Quién representa a los ciclistas?

**El 2,8 % de los ciclistas, es decir 580.000 personas, están afiliados a alguna federación.**

▶ La Federación francesa de ciclismo (FFC) cuenta con más de 100.000 licencias y organiza más de 12.000 pruebas al año, con un presupuesto anual de 75 millones de euros para las competiciones (instancias federales, regionales y equipos Pro Team incluidos), con ayudas públicas por valor de 7,8 millones de euros.

[www.ffc.fr](http://www.ffc.fr)

▶ La Federación francesa de cicloturismo (FFCT) cuenta con más de 120.000 socios y organiza más de 3500 excursiones al año. El presupuesto de las instancias federales y los clubes asciende a 22,5 millones de euros, en los cuales el Estado participa con 2,5 millones.

[www.ffct.org](http://www.ffct.org)

**El presupuesto complementario de las federaciones polideportivas en lo que respecta al ciclismo puede calcularse en 27 millones de euros (entre federaciones y clubes).**

▶ La Federación de usuarios de bicicleta (FUBicy), fundada en 1980, promueve el uso de la bicicleta dentro de la ciudad. En 2008, reunía a 150 asociaciones que representaban a 15.000 socios, con un presupuesto total de 1,5 millones de euros (0,25 millones para la sede central). En la actualidad, tiene una plantilla de 4 personas, a las cuales hay que sumar un total de 35 empleados más, que trabajan en las asociaciones locales.

[www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

▶ La Asociación francesa de las rutas para bicicletas y vías verdes (AF3V), fundada en 1997, reúne a un total de 130 asociaciones que desarrollan proyectos locales, con 450 socios y federaciones como la FFCT, la FUBicy o la Federación francesa de patinaje (FFRS).

[www.af3v.org](http://www.af3v.org)

ATOOUT FRANCE : MDLF : Hervé Le Gac / Jean François Tripelon-Jarry / Michel Laurent / Michel Angot / Fabian Charaffi / Jérôme Berquez / Cédric Helsly / Eric Bascoul / CDT Calvados – [www.morguefile](http://www.morguefile)

### ATOOUT FRANCE

23, place de Catalogne - 75685 Paris cedex 14  
Tél : +33 (0)1 42 96 70 00 - Fax : +33 (0)1 42 96 70 11  
[www.franceguide.com](http://www.franceguide.com) | [www.odit-france.fr](http://www.odit-france.fr)

Director de la publicación  
Christian Mantei  
Coordinación editorial  
Bénédicte Mainbourg  
Realización de la edición  
Julien Look