RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

DOUANES & DROITS INDIRECTS

STATISTIQUE PUBLIQUE

Commerce extérieur de vélos : un exemple de mesure antidumping

Études et éclairages n°99

https://lekiosque.finances.gouv.fr

Publié le 04/04/2025

Sur la dernière décennie, le marché des vélos s'est fortement développé en France. Cette dynamique a été principalement portée par les vélos à assistance électrique (VAE) avec une nette accélération à partir de 2020 dans le contexte de la crise sanitaire. Ce dynamisme de la demande a été servi par un surcroît d'importations, alors que la production nationale est principalement orientée vers l'exportation de vélos plutôt haut de gamme.

Avant 2018, la majorité des VAE importés étaient originaires de Chine. En réaction à une concurrence considérée comme déloyale, l'Union européenne (UE) a imposé des droits antidumping pouvant atteindre jusqu'à 70 % aux VAE d'origine chinoise à partir de 2018.
La part de marché de la Chine dans les importations en valeur de VAE de la France a alors rapidement chuté. Entre 2017 et 2024, elle a été divisée par dix, passant de 51 % à 5 %.

Le marché français est toutefois resté dominé par les importations avec une forte hausse des importations de VAE désormais en provenance de l'UE (Allemagne, Portugal, Hongrie). Dans le même temps, les exportations de VAE de la France ont progressé, mais moins que celles des autres pays de l'UE, notamment le Portugal.

Les importations de VAE ayant davantage progressé que les exportations, le déficit commercial français sur ces produits s'est nettement creusé, de près de 300 millions d'euros entre 2017 et 2023. Cette dégradation est la plus forte baisse des pays de l'UE. À l'inverse, le solde des VAE de l'UE s'améliore d'un montant de 500 millions d'euros entre 2017 et 2023.

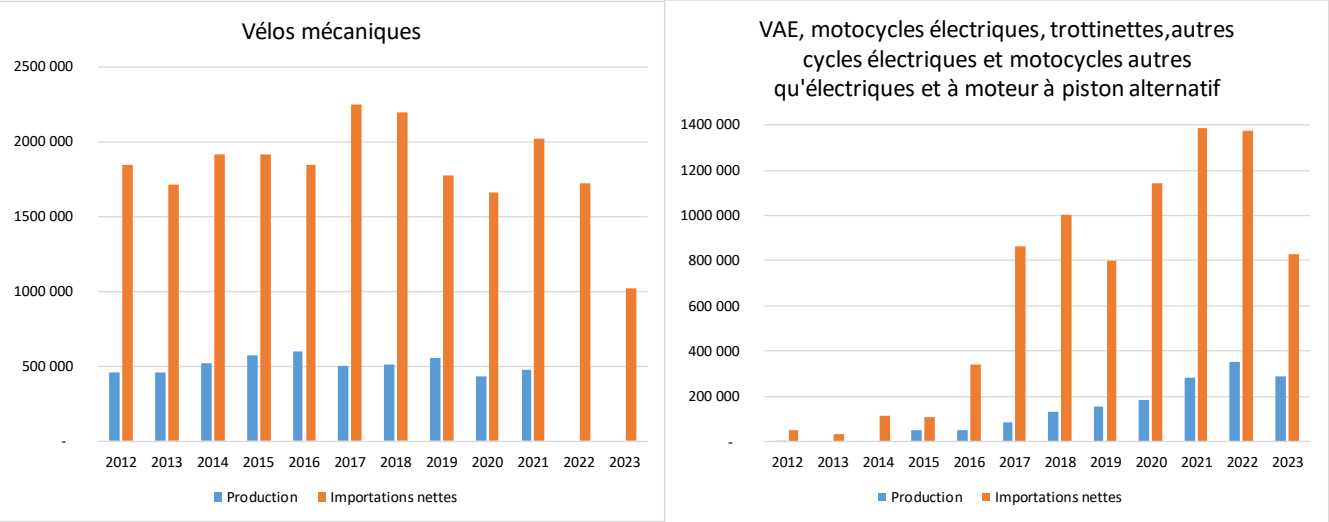
Les pays européens qui ont réalisé les meilleures performances à l'export sur cette période disposaient, avant l'adoption des mesures, de bases productives plus développées et/ou davantage orientées vers l'assemblage de pièces de vélo importées de Chine. Cette orientation a pu se renforcer après l'adoption des mesures antidumping. Ainsi, les importations de pièces de vélo depuis la Chine ont doublé en Allemagne, quadruplé en Hongrie.

Le marché des vélos en France est en forte croissance et dominé par les importations

Que ce soit pour les loisirs ou les déplacements domicile-travail, la pratique du vélo s'est nettement développée en France durant la dernière décennie, en particulier dans les grandes villes[1]. Ainsi, la part des personnes se rendant sur leur lieu de travail en vélo a doublé entre 2015 et 2023[2]. Cette pratique accrue s'est accompagnée de la montée en gamme des vélos. Cette montée en gamme a notamment été stimulée par l'émergence du vélo à assistance électrique (VAE).

Sur le marché des vélos, les importations sont bien supérieures à la production nationale. En France, entre 2012 et 2023, les importations nettes de vélos mécaniques (la différence entre les importations et les exportations) représentent de trois à quatre fois la production nationale (cf. figure 1). Le rapport est, en moyenne de cinq pour les VAE, motos électriques et motos autres qu'électriques et à moteur à piston alternatif[3].
Par ailleurs, la production nationale de vélos est principalement orientée vers les exportations de vélos plutôt haut de gamme. Le prix moyen des VAE exportés est de 1 465€ alors que le prix moyen des VAE importés est de 1 189€ en 2024.
La demande intérieure de ces produits est donc majoritairement couverte par les importations.

FIGURE 1 : PRODUCTION ET IMPORTATIONS NETTES DE VELOS MECANIQUES ET DE VAE EN FRANCE ENTRE 2012 ET 2023 (EN NOMBRE D'UNITES)



Source : Eurostat/ PRODCOM (données CAF/FAB)
Note de lecture : en 2017, les importations nettes de vélos mécaniques s'élèvent à 2 245 878 unités pour 500 913 unités produites.
En 2017, les importations nettes de VAE, motocycles électriques (etc.) s'élèvent à 864 504 unités pour 85 365 unités produites.
Les importations nettes désignent la différence entre les importations et les exportations.
Les données de production de vélos mécaniques en 2022 et 2023 sont sous secret statistique.

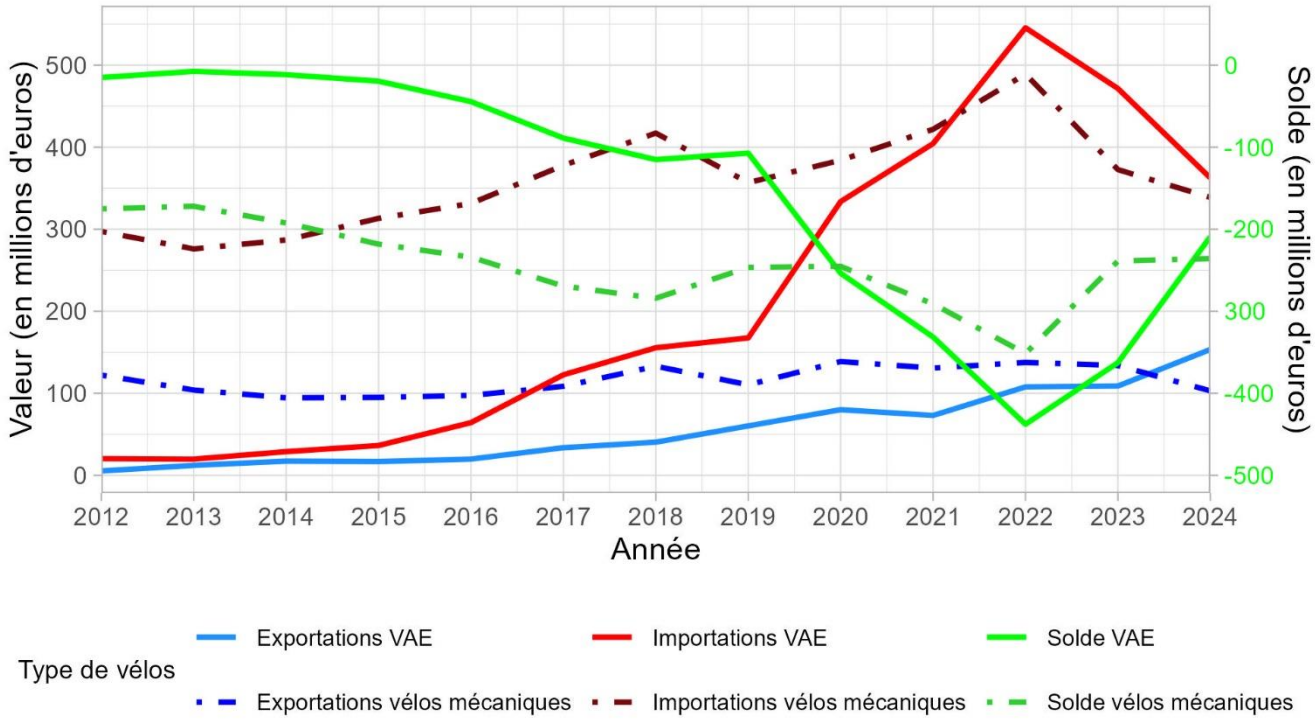
La croissance des échanges de vélos de la France est portée par les importations de VAE

Le dynamisme des échanges de vélos entre 2012 et 2022 est tiré par les importations de VAE.
Le commerce extérieur (somme des importations et des exportations) de vélos en valeur s'est accru entre 2012 et 2022 avec une nette accélération après 2019 (cf. figure 2). Les importations ont plus que triplé, tandis que les exportations ont presque doublé.
Ces hausses sont très largement portées par les VAE, dont les importations ont été multipliées par 27 et les exportations par 20.
La contribution des vélos mécaniques à ces augmentations est nettement moins forte, les importations de vélos mécaniques ayant augmenté de 65 % et les exportations de 13 %.
Ainsi, les VAE contribuent pour près des trois quarts à la croissance des importations de vélos de 2012 à 2022.
En 2023 et en 2024, après une accélération en sortie de crise sanitaire, le marché semble marquer le pas.
Les exportations ont été quasi stables (-1,1 % en 2023 puis 5,6 % en 2024), tandis que les importations ont nettement baissé (-18 % puis -17 %). La diminution des importations, due davantage aux vélos

[1] Voir par exemple « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », DGE, avril 2020, page 26
[2] Bilan annuel des transports en 2023, SDES, Datalab, novembre 2024, partie F
[3] Cf. méthodologie.

mécaniques qu'aux VAE en 2023 et inversement en 2024, contribue à améliorer le solde commercial global des vélos de près de 190 M€ en 2023 et de 150 M€ en 2024, après une dégradation quasi constante au cours de la décennie précédente.

FIGURE 2 : EVOLUTION DES ECHANGES DE VELOS MECANIQUES ET ELECTRIQUES



Source : DGDDI/DSECE (données CAF/FAB)

La Chine, principal fournisseur de vélos électriques jusqu'à la mise en œuvre de mesures antidumping en juillet 2018

En 2012, 89 % des VAE importés en France étaient originaires de Chine. Les importations originaires de Chine ont accompagné le développement du marché des vélos électriques en France : entre 2012 et 2017, le nombre de VAE importés depuis la Chine a triplé, passant de 43 000 en 2012 à 136 000 en 2017, soit les deux tiers des VAE importés en France.

Les importations en valeur ont également quadruplé, passant de 14,8 M€ en 2012 à 62,9 M€ en 2017. La part en valeur des VAE importés de Chine atteignait en 2017 la moitié des importations totales de VAE, avec un prix unitaire inférieur de 23 % au prix moyen des VAE importés.

Au niveau de l'Union européenne, les importations de VAE originaires de Chine étaient de 291 M€ en 2017, soit 56 % des importations européennes de VAE originaires de pays hors UE cette année-là.

Ceci a conduit la Commission européenne à mener une enquête entre 2017 et 2018 sur les exportateurs chinois, enquête qui a abouti à l'instauration de droits antidumping[4] élevés à partir de juillet 2018, atteignant jusqu'à 70,1 % de la valeur des biens importés pour certains exportateurs chinois. Parmi les vélos importés qui ont été dédouanés en France[5], les VAE importés de Chine ont été taxés à hauteur de 29,3 %[6] en moyenne au titre des droits antidumping, soit une recette fiscale totale de 13,7 M€ entre 2019 et 2024. À titre de comparaison, les vélos mécaniques importés de Chine ont été taxés à hauteur de 20,1 % sur cette période.

[4] Des mesures antidumping sont des mesures imposées sur les importations d'un produit vendu à un prix inférieur à sa valeur normale (prix du marché pour le produit dans le pays exportateur) et qui causent un préjudice important aux producteurs de l'UE.
[5] Une partie des importations originaires de pays extra-communautaires sont dédouanées dans des pays membres de l'UE avant d'arriver en France.
[6] Les droits compensateurs ne sont pas pris en compte.

ENCADRE : LES MESURES ANTIDUMPING VIS-A-VIS DE LA CHINE

Les vélos mécaniques avaient déjà fait l'objet d'un train de mesures antidumping avant 2018. Ainsi, le règlement CEE n° 2474/93 du Conseil du 8 septembre 1993[7] a instauré un droit antidumping sur les importations de vélos mécaniques originaires de Chine. Son taux, fixé à 30,6 % en 1993, a été porté à 48,5 % en 2013.

En 2018, un droit antidumping provisoire a été mis en place par le règlement d'exécution (UE) n° 2018/1012 de la Commission du 17 juillet 2018[8] sur les importations de cycles, à pédalage assisté, équipés d'un moteur auxiliaire électrique (VAE), originaires de Chine. Ce droit provisoire est devenu définitif suite à la parution du règlement d'exécution (UE) n° 2019/73[9] de la Commission du 17 janvier 2019. Il se traduit par une taxe dont le taux varie entre 10,3 %[10] et 70,1 % de la valeur des biens importés en fonction des entreprises.

À cette taxe antidumping s'ajoute un droit compensateur (règlement d'exécution (UE) n° 2019/72[11]) dont le taux est compris entre 3,9 % et 17,2 %.

Certaines entreprises peuvent bénéficier de taux réduits lorsqu'elles en font la demande auprès de la Commission européenne, si elles ont coopéré à l'enquête antidumping. Ces droits antidumping s'appliquent à la valeur de la marchandise et visent à assurer une juste concurrence entre les différents pays producteurs.

La Commission européenne a établi que l'interventionnisme de l'État chinois génère une distorsion des prix et des coûts justifiant les droits antidumping, afin de stabiliser le marché européen face aux risques d'un dumping persistant.

La Commission européenne a analysé plusieurs facteurs pour évaluer si le préjudice causé par les importations d'origine chinoise de vélos pourrait réapparaître en cas de levée des mesures antidumping. Les principaux éléments pris en compte sont :

- Les niveaux de prix des importations d'origine chinoise :

Les exportations chinoises de vélos sont actuellement pratiquées à des prix de dumping, souvent 50 % inférieurs à ceux de l'industrie de l'Union européenne. Si les mesures antidumping sont levées, la Commission estime qu'il est très probable que ces prix de dumping persistent, ce qui nuirait gravement à l'industrie européenne.

- L'attractivité du marché de l'Union européenne :

Le marché européen est extrêmement attractif en raison de sa taille et de ses prix élevés. Les exportateurs chinois sont donc incités à augmenter leurs parts de marché dans l'Union si ces mesures antidumping sont levées.

- Les capacités de production inutilisées en Chine :

La Chine possède des capacités de production excédentaires importantes, estimées à 37 millions d'unités, qui pourraient être mobilisées pour augmenter considérablement les exportations vers l'Union européenne, exacerbant ainsi la concurrence.

- Les mesures commerciales restrictives sur d'autres marchés :

Des barrières commerciales, telles que des droits de douane élevés aux États-Unis (25 %) et des mesures antidumping dans d'autres pays comme l'Argentine et le Mexique, rendent le marché européen encore plus attrayant pour les exportateurs chinois.

[7] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:31993R2474
[8] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32018R1012
[9] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R0073
[10] Le taux minimal est de 9,9 % depuis le règlement d'exécution (UE) n°2025/120
[11] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R0072

Suite aux mesures antidumping, une nette baisse des importations de VAE originaires de Chine

Après la mise en place de ces droits antidumping, une forte baisse des importations de VAE d'origine chinoise est constatée.

Au niveau de l'UE, la valeur des importations de VAE d'origine chinoise a chuté de 92 % entre 2017 et 2019. La part de la Chine a fortement baissé dans les importations de l'UE, passant de 56 % à 6 % entre 2017 et 2023. Dans le même temps, les importations originaires de Taïwan ont nettement augmenté, d'un montant équivalent à la baisse enregistrée avec la Chine. Les dynamiques ont également été fortes pour les importations originaires d'autres pays d'Asie, notamment du Cambodge et de la Thaïlande. Globalement en dépit de la forte baisse enregistrée avec la Chine, les importations de l'UE originaires d'Asie ont continué à progresser entre 2017 et 2019.

En France, en 2019, le nombre de vélos importés de Chine a reculé de 65 % par rapport à 2017, passant de 135 700 vélos en 2017 à 48 000 en 2019, pour une chute en valeur de 71 % (de 62,9 M€ à 18,3 M€, cf. figure 3).

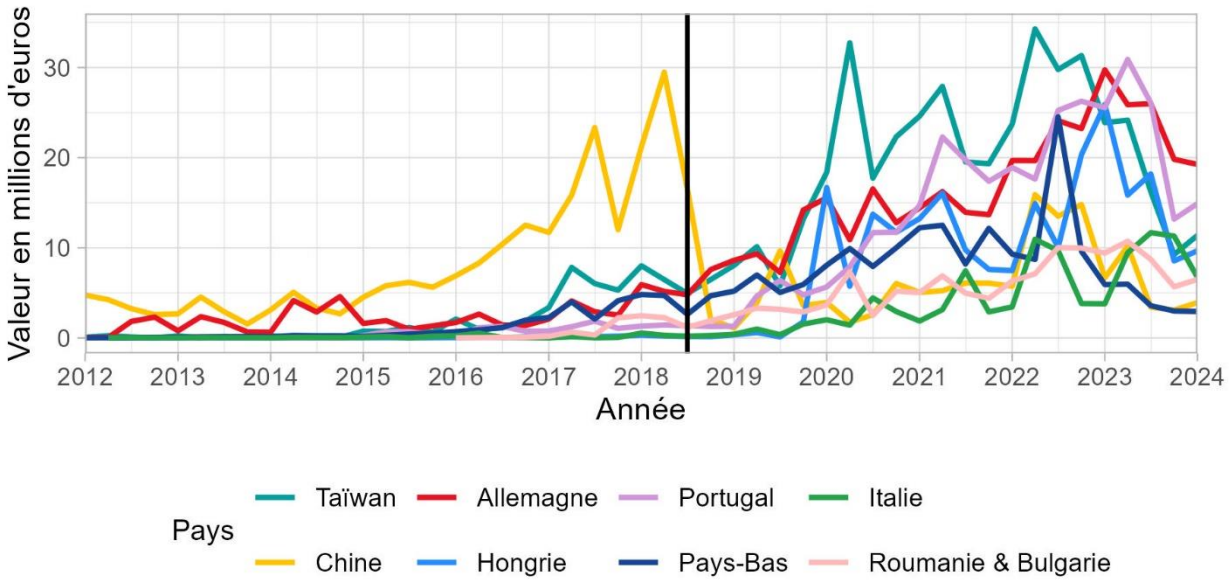
En 2020, Taïwan est devenu le premier pays fournisseur de VAE de la France, les importations de VAE originaires de Taïwan étant de 91 M€, soit plus de deux fois plus qu'en 2019 (37 M€). Cependant, comme l'ensemble des importations françaises de VAE, les importations d'origine taïwanaises ont reculé entre 2022 et 2024 en passant de 119 M€ à 51 M€.

L'Allemagne a fortement progressé sur la période, dépassant même Taïwan à partir du 1er trimestre 2023. En effet, les importations françaises originaires d'Allemagne sont passées de 12 M€ en 2017 à 39 M€ en 2019 puis à 101 M€ en 2023, pour redescendre ensuite à 71 M€ en 2024.

Les importations originaires d'Italie et de Hongrie sont passées de très faibles en 2017 (moins de 1 M€) **à une valeur conséquente en 2022**, avec 28 M€ d'importations originaires d'Italie et 53 M€ de Hongrie.

Le Portugal est resté un fournisseur important de vélos sur toute la période, et les importations françaises originaires de ce pays ont augmenté de 63 % entre 2018 et 2023, après 23 % d'augmentation entre 2012 et 2018 (cf. figure 3). S'il était un important fournisseur de vélos mécaniques en 2018 (79 M€ en 2018, soit la quasi-totalité des importations cette année), le Portugal s'est diversifié en devenant un fournisseur de VAE. Les importations de 95 M€ de VAE originaires de ce pays en 2023 ont plus que compensé la baisse des importations de vélos mécaniques à 42 M€ en 2023. Cependant, les importations de VAE originaires du Portugal baissent à 63 M€ en 2024.

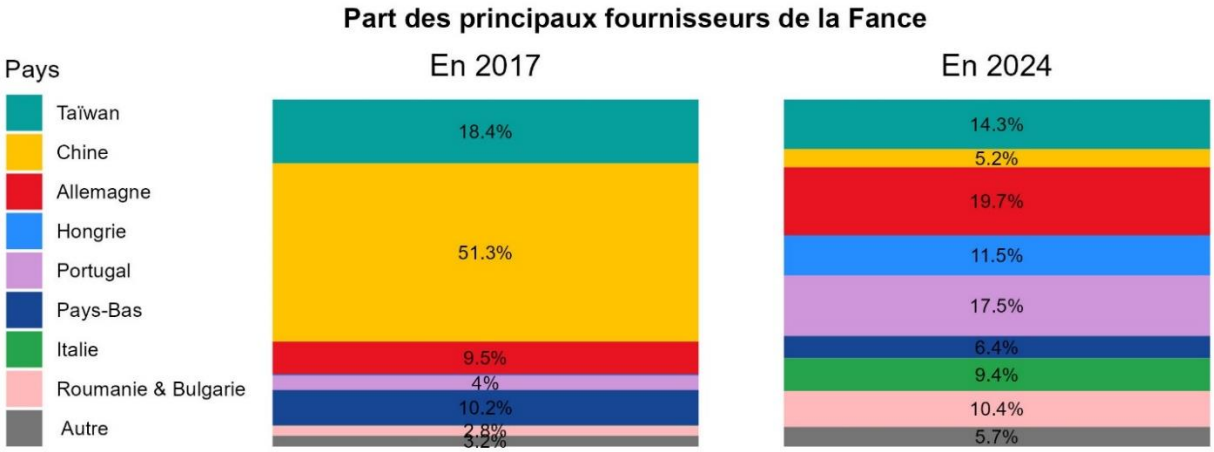
FIGURE 3 : EVOLUTION TRIMESTRIELLE DES IMPORTATIONS DE VAE DE LA FRANCE (EN VALEUR)



Source : DGDDI/DSECE (données CAF)
Lecture : Les mesures antidumping portant sur les importations de VAE originaires de Chine ont débuté en juillet 2018 (ligne verticale noire).

En proportion, on constate que **la part de la Chine dans la valeur des importations françaises de VAE a nettement régressé, passant de 51 % à 5 % entre 2017 et 2024** (cf. figure 4)**.**
Sur ce marché spécifique, les pays européens ont fortement progressé dans les importations de la France : la Hongrie, l'Italie, le Portugal, l'Allemagne, et dans une moindre mesure la Roumanie et la Bulgarie. Ainsi, sur le marché domestique des VAE, les fournisseurs se sont diversifiés avec des fabricants européens se substituant aux fabricants chinois.

FIGURE 4 : PART EN VALEUR DES PRINCIPAUX FOURNISSEURS DE VAE DANS LES IMPORTATIONS DE LA FRANCE



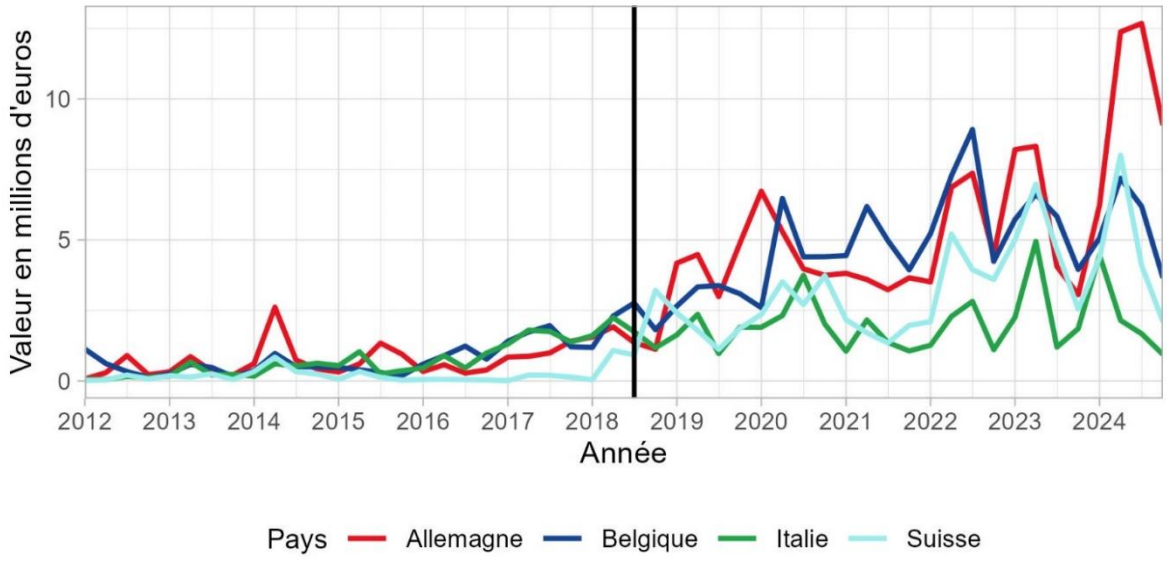
Source : DGDDI/DSECE (données CAF)

Hausse marquée des exportations de VAE vers la Suisse, l'Allemagne, la Belgique et l'Italie depuis 2018

Dans ce contexte de diminution de la concurrence chinoise du fait des mesures antidumping prises par l'UE vis-à-vis de la Chine en 2018, et du boom des achats de vélos post-Covid, les exportations de VAE français ont augmenté depuis 2018, avec une hausse plus marquée depuis 2021.

Les plus fortes progressions concernent des pays européens limitrophes tels que la Suisse avec des exportations françaises vers ce pays qui sont passées de 0,5 M€ à 7,2 M€ entre 2017 et 2019, pour atteindre 19 M€ en 2024, l'Allemagne, où les exportations françaises de VAE sont passées de 4 M€ en 2017 à 16,5 M€ en 2019, pour atteindre 40,4 M€ en 2023 (cf. figure 5). Les exportations vers la Belgique ont poursuivi leur hausse après 2018, elles avaient augmenté de 2,2 M€ en 2012 à 6,3 M€ en 2017, pour atteindre 12,4 M€ en 2019 puis 22,1 M€ en 2024. Les exportations vers l'Italie semblent avoir peu profité des mesures antidumping, en passant de 6,2 M€ en 2017 à 6,9 M€ en 2019, mais ont bénéficié du boom post-Covid en atteignant 9,2 M€ en 2024.

FIGURE 5 : EVOLUTION TRIMESTRIELLE DES EXPORTATIONS DE VAE DE LA FRANCE (EN VALEUR)

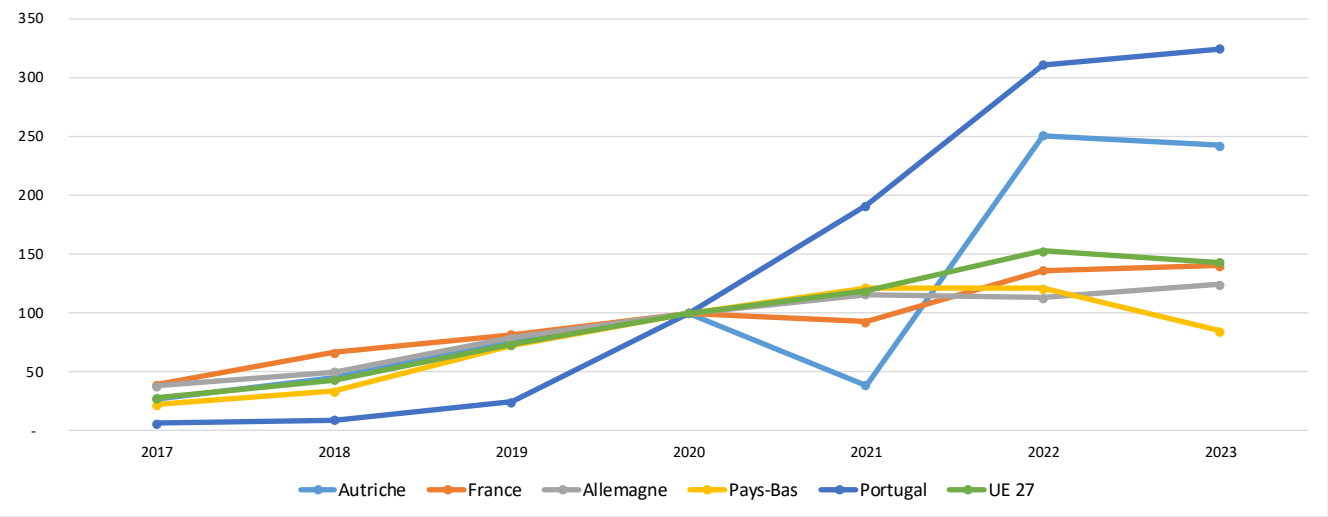


Source : DGDDI/DSECE (données FAB)
Lecture : Les mesures antidumping portant sur les importations de VAE originaires de Chine ont débuté en juillet 2018.

Les exportations de VAE de l'Union européenne sont plus dynamiques que celles de la France

Les exportations de VAE de la France ont néanmoins moins progressé que celles du reste de l'UE.
Entre 2017, année avant l'entrée en vigueur des droits antidumping sur les importations de VAE d'origine chinoise, et 2023, les exportations de VAE de l'UE et des principaux exportateurs de VAE de l'UE sont plus dynamiques que celles de la France (cf. figure 6). Les exportations de la France ont triplé (+79 M€), tout comme aux Pays-Bas (+541 M€) et en Allemagne (+913 M€). Cette forte progression des exportations est toutefois moindre que dans l'ensemble de l'UE où leur valeur a été multipliée par 4 (+3,8 Md€), qu'en Autriche où elle a été multipliée par 6 (+454 M€) et qu'au Portugal où leur montant a été multiplié par 49 (+267 M€). La France semble donc avoir moins profité qu'une partie de ses voisins européens des droits antidumping sur les VAE originaires de Chine pour développer ses exportations.

FIGURE 6 : ÉVOLUTION DES EXPORTATIONS DE VAE DE L'UNION EUROPEENNE ET DES PRINCIPAUX EXPORTATEURS DE L'UE (BASE 100 EN 2020)

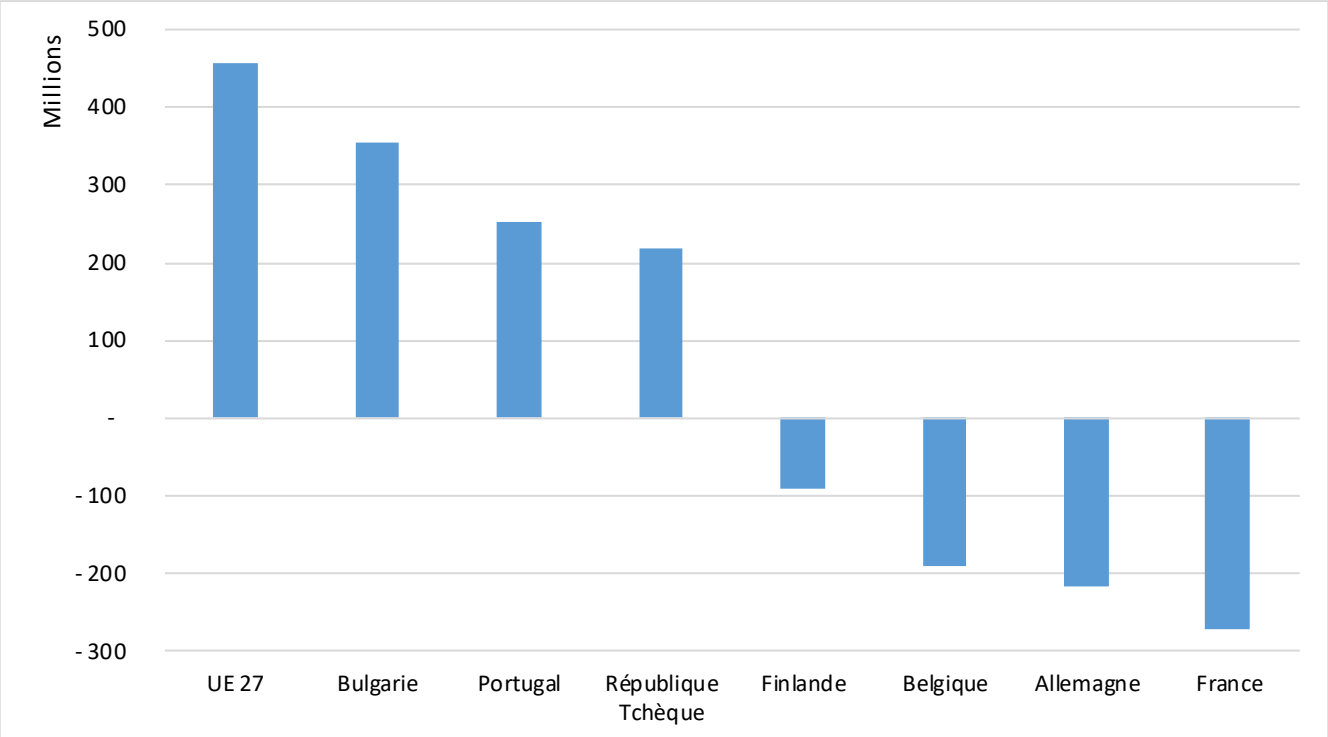


Source : Eurostat (données FAB)

Un solde qui s'est creusé davantage en France que dans les autres pays européens

Entre 2017 et 2023, la plus forte détérioration du solde commercial des VAE au sein de l'UE est enregistrée en France (-0,3 Md€) et notamment en sortie de crise sanitaire. Cette dégradation est plus accentuée que celles observées en Allemagne et en Belgique (-0,2 Md€ chacun). Ces baisses sont dues à une hausse des importations supérieure à celle des exportations.
À l'inverse, le solde commercial des VAE de l'UE dans son ensemble s'améliore entre 2017 et 2023 (+0,5 Md€), porté par la Bulgarie (+0,4 Md€), le Portugal (+0,3 Md€) et la République Tchèque (+0,2 Md€) (cf. figure 7). Cette amélioration s'explique par le dynamisme des exportations, qui dépasse celui des importations.

FIGURE 7 : PRINCIPALES EVOLUTIONS DES SOLDES COMMERCIAUX DES VAE DE PAYS DE L'UE ENTRE 2017 ET 2023



Source : Eurostat (données CAF/FAB)

Parmi les pays partenaires européens, des bases productives plus développées qu'en France et qui se sont adaptées

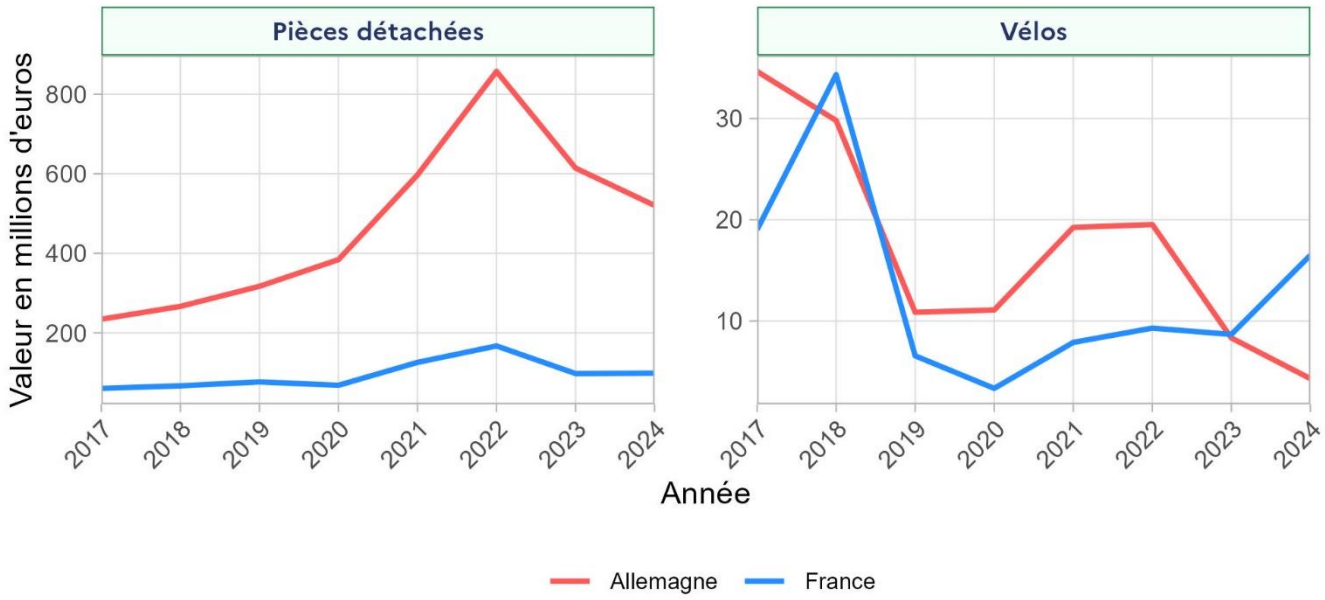
Avant l'adoption des mesures antidumping, certains pays européens présentaient des bases productives plus développées qu'en France et des marchés intérieurs moins dominés par les importations. Ainsi, en Allemagne, le ratio entre la production des VAE[12] et les importations nettes s'élevait à trois quarts contre un quart en France et un tiers pour l'Italie.

Par ailleurs, la structure de leurs importations depuis la Chine pouvait suggérer des chaînes de valeur plus orientées vers l'importation de pièces et l'assemblage sur le territoire national. Ainsi, dans l'ensemble constitué des vélos et des pièces (cadres de vélos, essieux, systèmes de pédaliers…), les pièces représentaient en 2017 99 % des importations pour le Portugal, 87 % pour l'Allemagne, contre 76 % pour la France.

Pour certains pays, les importations de pièces de vélo ont significativement progressé. Alors qu'elles étaient restées quasi stables de 2012 à 2017, les importations de pièces par la Hongrie ont quadruplé entre 2017 et 2022. Elles ont doublé pour l'Allemagne contre une progression de 60 % pour la France.

Les dynamiques des importations de l'Allemagne montrent que les pièces venues de Chine ont accompagné le pic de la demande en 2022, contrairement à la France (cf. figure 8).

FIGURE 8 : IMPORTATIONS DE PIECES DETACHEES ET DE VELOS DEPUIS LA CHINE VERS LA FRANCE ET VERS L'ALLEMAGNE



Source : Eurostat (données CAF)

Note explicative : Les données d'Eurostat relatives aux importations diffèrent significativement de celles de la France car une partie des vélos importés par la France sont dédouanés dans d'autres pays de l'UE. Les données sur ces vélos ne figurent pas dans les statistiques d'Eurostat qui comptabilisent les importations par pays de provenance, tandis que les flux sont comptabilisés par pays d'origine dans les statistiques de la France (données DGDDI/DSECE).

[12]Plus précisément, il s's'agit du regroupement VAE, motos électriques et motos autres qu'électriques et à moteur à piston alternatif, Cf. méthodologie.

Méthodologie

Le terme vélos employé dans cette étude désigne les vélos à assistance électrique (VAE) et les vélos mécaniques, sans assistance électrique.

Pour les données du commerce extérieur :
Les bicyclettes et autres cycles sont classés dans la nomenclature sous le code NC8 87120030 s'ils comportent des roulements à billes ; sous le code NC8 87120070 sinon.
Les vélos à assistance électrique sont distingués dans la nomenclature NC8 depuis 2012 : entre 2012 et 2016, ils sont regroupés sous le code NC8 87119010 « Bicyclettes, sans moteur, avec roulements à billes Cycles, équipés d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue <= 250 W » et depuis 2017 sous le code NC8 87116010 « Cycles, tricycles et quadricycles, à pédalage assisté, équipés d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue <= 250 W ».
Il est à noter que le nouveau code 87116010 comprend également les tricycles et quadricycles à assistance électrique, dès lors que leur puissance ne dépasse pas 250 W, ce qui comprend donc notamment les vélos cargos et des véhicules de livraison.
Les pièces détachées comprennent les cadres, fourches et leurs parties (SH6 871491), les freins et leur parties (SH6 871494), les jantes et rayons de cycles (SH6 871492), les moyeux et pignons de roues libres (SH6 871493), les pédales et pédaliers, et leurs parties, de bicyclettes (SH6 871496), les selles de cycles (SH6 871495), ainsi que les parties et accessoires de bicyclettes (SH6 871499).

Pour les données de production :
Les vélos mécaniques regroupent les bicyclettes de ville, VTC et hybrides (code de la nomenclature française des produits Prodfra : 3092100010), les VTT (code Prodfra : 3092100020) et les bicyclettes demi-course et course (code Prodfra : 3092100040).
Pour les VAE, pour comparer la production et les importations, un regroupement de produits a été nécessaire. En effet, la production n'est pas disponible à un niveau plus détaillé qu'avec le code Prodfra 3091130000 (Triporteurs, side-cars, cycles à moteurs auxiliaires autres qu'à combustion interne). Ce code correspond en nomenclature douanière NC8 aux codes 87119010 (VAE de 2012 à 2016 inclus), 87116010 (VAE depuis 2017), 87116090 (motos électriques, trottinettes et autres cycles électriques) et 87119000 (motos autres qu'à moteur électrique ou à moteur à piston alternatif).
Pour ce regroupement, les VAE sont minoritaires dans les importations. Ainsi en 2017, on comptait 223 000 VAE importés (87116010) pour 405 000 motos, trottinettes et autres cycles électriques (87116090) et 340 000 motos autres qu'à moteur électrique (87119000). Dans le même temps, un total de 85 000 unités ont été produites. La production est donc très minoritaire par rapport aux importations sans que l'on puisse déterminer les proportions exactes pour les VAE.

Cette étude fait débuter l'analyse en 2012 car la nomenclature douanière ne permet pas de distinguer les VAE des vélos mécaniques avant cette date.

Remarque méthodologique

Certaines données (déclaration douanière à l'extra-UE, réponse à l'enquête EMEBI à l'intra-UE) ont été corrigées lorsque le nombre de vélos déclarés était incohérent par rapport au prix déclaré. En cas de valeur incohérente, le nombre de vélos a été corrigé à l'aide d'une régression linéaire fonction de la quantité (poids), de la région et de l'année.

Données CAF et FAB

Les importations CAF (coût, assurance, fret) prennent en compte dans leur montant les coûts de transport et d'assurance entre la frontière du pays d'où est importé le bien et la frontière française. Les exportations françaises sont toujours valorisées FAB (franco à bord), c'est-à-dire en prenant en compte uniquement les coûts d'acheminement jusqu'à la frontière française.
Pour plus de détails, voir la note de correction CAF-FAB.

Pour en savoir plus :

[1] « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », DGE, avril 2020
[2] Decrease in trade of bicycles in 2023, Eurostat, juin 2023
[3] Observatoire du Cycle Marché 2022, Union Sport et Cycle, avril 2023
[4] Les implications du droit du commerce pour l'importation et l'exportation de vélos électriques, avril 2023

Pour accéder aux séries chronologiques détaillées citées en analyse, se reporter à la rubrique « Études et éclairages » du site « Le Chiffre du commerce extérieur » (https://lekiosque.finances.gouv.fr)

Directrice de la publication : Ketty ATTAL-TOUBERT
Rédaction en chef : Julien DEROYON
Rédaction : Camille NAVEL et Renaud VIGNE avec la contribution de Romain WINCKELL
Département des statistiques et des études du commerce extérieur - 11, rue des deux communes 93558 Montreuil Cedex
Mél : diffusion.stat@douane.finances.gouv.fr
ISSN 2402-6921 - Reproduction autorisée avec mention d'origine et de date