



VÉLO

Les business porteurs et innovants d'un marché
en plein renouvellement

VÉLO

Les business porteurs et innovants d'un marché en plein renouvellement

La levée du confinement intervenu au printemps 2020 pour enrayer la crise de Covid-19 a donné un coup d'accélération inédit sur le marché français du vélo. Désireux de préserver une distanciation sociale mais aussi de jouir d'une liberté retrouvée, les Français se sont rués en masse dans les magasins spécialisés. Plus qu'un effet d'aubaine, ce dynamisme s'inscrit dans la continuité d'une tendance déjà existante.

Depuis une dizaine d'années, le marché du vélo enregistre une hausse ininterrompue de son chiffre d'affaires. Compatible avec les exigences écologiques et de bien-être des consommateurs, le vélo redevient un mode de déplacement plébiscité, en particulier dans les zones urbaines. Il bénéficie du formidable essor de la catégorie des vélos à assistance électrique (VAE), dont les adeptes ne cessent de se multiplier. Qu'il soit musculaire ou électrique, le vélo englobe avec lui tout un écosystème d'intervenants, historiques ou nouveaux venus. Il donne la possibilité d'imaginer de nouveaux services à valeur ajoutée, à destination des particuliers comme des entreprises, à la fois pour une pratique courante ou de loisirs. Si les prétendants désireux de tirer parti de cette manne économique attractive s'avèrent déjà nombreux, des possibilités restent à saisir pour qui saura répondre de manière innovante et adéquate aux besoins des usagers.



DANS CE DOSSIER

POINTS CLÉS ET ENJEUX	4
UN MARCHÉ DYNAMISÉ PAR LE CONTEXTE SOCIAL, ENVIRONNEMENTAL ET SANITAIRE	8
TIRER PROFIT DE L'ÉSSOR DU VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE	10
Le VAE, moteur du marché	10
Un terrain investi par des acteurs hétéroclites	12
Vers un renouveau de la filière industrielle française ?	13
L'innovation technologique, maître-mot des nouveaux projets.....	15
DÉVELOPPER LES SERVICES	18
La location : une offre foisonnante pour satisfaire la diversité des usages	18
La réparation : les concepts se multiplient.....	23
L'électrification : une solution alternative séduisante	25
La vente d'occasion, un marché à fort potentiel investi par les e-commerçants spécialistes	27
PROFITER DE L'ÉNGOUEMENT POUR LE CYCLOTOURISME	29
Un marché en croissance, des retombées économiques multiples	29
Voyagistes : s'inscrire dans le slow tourisme avec une offre vélo	31
Hébergeurs : miser sur les services et se faire labelliser "Accueil Vélo".....	36
Loueurs et marques : investir les segments porteurs et nouer des partenariats avec les acteurs locaux	39
MISER SUR LE B TO B	41
Compléter les flottes des entreprises avec une offre vélo	41
La livraison urbaine crée des opportunités pour les start-up et les fabricants	43
La mobilité à vélo génère des besoins en infrastructures	46
INNOVATION ET TECHNICITÉ : DEUX TENDANCES OPPORTUNES POUR LES SPÉCIALISTES	49
La montée en gamme et les VAE profitent aux spécialistes de la distribution sport et vélo	49
E-commerce, diversification : des pistes pour multiplier les points de contacts	51
LES FORCES EN PRÉSENCE	54
La liste complète des acteurs cités dans l'étude	54
La liste des acteurs français spécialistes du vélo et des services autour du vélo, cités dans l'étude.....	57
SOURCES UTILISÉES	61
LEXIQUE	63

Le vélo retrouve sa place dans le quotidien des Français

Le 11 mai 2020, au sortir du confinement mis en place pour lutter contre la propagation du coronavirus, le vélo a fait l'objet d'**un engouement massif** et immédiat en France. Dans les zones urbaines, les Français ont su se saisir de ses atouts imparables en termes de liberté de déplacement et de distanciation sociale, face à des transports en commun honnis pour leur promiscuité entre passagers. Encouragée dans le même temps par **des dispositifs ad hoc mis en place par le gouvernement**, la pratique du vélo a pris une nouvelle dimension sociétale et économique.

La crise de Covid-19 a ainsi joué **un rôle d'accélérateur pour une tendance montante**, déjà observable depuis quelques années. Guidés par des préoccupations écologiques de plus en plus prégnantes, couplées à des intentions de préservation de la santé, les Français se tournent de manière croissante vers le vélo pour **leurs usages quotidiens et de loisirs**.

En trois ans, le marché français du cycle (vélos, pièces et accessoires) a enregistré une croissance de 24 % avec des ventes ayant atteint les 2,329 milliards d'euros en 2019. Les experts du secteur tablent désormais sur **des évolutions florissantes pour les cinq prochaines années**, en prévoyant un chiffre d'affaires situé entre 2,6 et 2,7 milliards d'euros en 2025, rien que pour le segment des vélos.

Au sein de cette envolée remarquable, **le vélo à assistance électrique (VAE) tient une place de choix**. Inconnu ou presque dix ans auparavant, il représente en 2020 le relais de croissance le plus

fort du marché. Déjà détenteur de 45 % des parts du marché, le segment pourrait même représenter 70 % à 75 % des ventes en 2025. Grâce à ses innovations techniques permanentes (hausse de l'autonomie, allègement du poids, etc.), il séduit **une diversité de clients de plus en plus large**. Il favorise également le développement de la pratique cycliste dans toutes les classes d'âge et dans tous les territoires, urbains ou ruraux.

Sa forte progression participe surtout au **renouveau de la filière industrielle française du vélo**. Si l'essentiel des pièces qui composent les VAE proviennent encore de l'étranger, et de l'Asie plus particulièrement, les anciens et nouveaux fabricants hexagonaux cherchent à favoriser de plus en plus l'assemblage en France. Si l'usage du terme "Made in France" semble encore prématuré, il reflète tout de même une quête à l'œuvre sur le secteur. La forte hausse de la demande, qu'elle soit pour les VAE ou pour les vélos dits musculaires, crée un challenge important pour les opérateurs. Les tensions en matière d'approvisionnement sont révélatrices de la trop forte dépendance de la filière française et européenne du vélo à leurs fournisseurs asiatiques.

La croissance et l'attractivité du marché du vélo a fait naître **un large écosystème riche et diversifié**, dans lequel coexistent des opérateurs traditionnels (fabricants, distributeurs, réparateurs, loueurs, etc.) et de nouveaux intervenants. Ces derniers se différencient par des concepts, des techniques ou des business models innovants, qui leur permettent de trouver et de créer leur propre place.

POINTS-CLÉS ET ENJEUX

Ce qu'il faut retenir

Services, tourisme, B to B : trois grands domaines apporteurs d'affaires

Dans cette masse de potentialités économiques, trois grands domaines se détachent. Le vaste ensemble de **la catégorie des services se révèle particulièrement porteur** pour les candidats à la création d'entreprises. Dans le domaine des mobilités, la location de vélos a connu un développement spectaculaire au cours des dernières années. Portée par des politiques locales volontaristes, la location en libre-service peine toutefois à définir un modèle économique rentable. Si le *free-floating* se révèle imparfait, **le modèle de la location longue durée (LDD) se profile comme plus opportun**, en particulier sur le segment des VAE, encore chers à l'achat.

Le renouveau du marché fait naître de nouvelles places à prendre pour **les concepts spécifiques liés à la réparation des vélos**. Le service à domicile répond par exemple aux attentes d'une clientèle urbaine pressée et exigeante. Les cafés cyclistes, mêlant débit de boisson, restauration et réparation, offrent quant à eux des espaces de convivialités inédits favorables à un esprit de communauté.

Tendance de consommation durable et globale, **la vente de produits d'occasion trouve également toute sa légitimité** dans l'univers du vélo. Avec 11 millions de bicyclettes stockées ou inutilisées en France, elle constitue un vecteur économique considérable, aux contours encore flous à discerner et au **potentiel sous-estimé**. Internet favorise l'émergence de sites spécialisés délivrant un niveau de service élevé autour des articles d'occasion. L'expertise, la définition de la cote du vélo, et même le reconditionnement permettent aux nouvelles start-up de se démarquer des sites de petites annonces généralistes.

Plus récente, **la prestation d'électrification des vélos se présente comme un nouveau champ** à explorer dans le sillage du VAE. De nouveaux entrants développent cette activité à travers la vente

de kits à poser soi-même ou l'installation du matériel. Le gain écologique et la praticité des vélos modifiés se hissent parmi leurs arguments marketing phares.

Avec 4,2 milliards d'euros de retombées, **le tourisme à vélo englobe un deuxième grand domaine** aux opportunités intéressantes, porté par la ferveur montante autour du tourisme durable. Agences de voyage, hébergeurs et autres prestataires spécialisés peuvent y trouver l'occasion de **développer une offre spécifique**, propice aux concepts de niche. En montagne, par exemple, la location de VTT à assistance électrique (VTAE) ou la location de *fat bikes* sont deux options à explorer pour diversifier le tourisme estival en stations.

Troisième grand domaine à potentiel, **le commerce entre entreprises (B to B) ne doit pas être oublié** par les intervenants du marché. **Le vélo gagne les flottes d'entreprises**. Des sociétés de services spécialisées se déploient alors autour de la vente de vélos et équipements, de la gestion de parc, de la location longue durée, ou encore du vélo-partage. Dynamisé par la croissance des livraisons en centre-ville, **le vélo devient aussi un moyen de déplacement utile aux coursiers et autres entreprises de transport** de marchandises. Des start-up de la livraison et des fabricants d'équipements leur délivrent alors les services et produits nécessaires à leur activité. Tous peuvent s'appuyer sur **les investissements déployés par les villes** et les agglomérations pour déployer des aménagements adaptés, inclus dans leurs politiques de développement de l'usage du vélo dans les mobilités et autres activités logistiques. **Les solutions de stationnement représentent une niche prometteuse**, en particulier le stationnement sécurisé. Des besoins apparaissent aussi dans le domaine des bornes de recharge.

Libérer le plein potentiel du marché

Au regard d'autres pays européens comme les Pays-Bas, le Danemark, l'Allemagne ou la Suède, la pratique du vélo en France reste encore faible. Mais la mobilisation des acteurs publics et privés, ainsi que les modifications de comportement des Français, laissent entrevoir **la possibilité d'un développement important** dans les cinq à dix prochaines années.

Si la hausse des ventes en valeur apparaît comme un signal positif, elle cache néanmoins une décroissance continue des ventes en volumes. L'un des grands enjeux du marché repose indéniablement sur **la multiplication du nombre de pratiquants**. Dans ce contexte, **le vélo à assistance électrique (VAE) apparaît comme l'un des leviers majeurs** à activer. Fer de lance de l'innovation et de la technicité, il s'impose comme le socle du renouveau de l'offre pour les fabricants, les distributeurs et les services associés. Par ses atouts intrinsèques, il actionne une montée en gamme implicite, propre à mieux fidéliser les pratiquants. Acheter un VAE, dont le tarif peut s'avérer par-

fois élevé, se présente comme un acte engageant dans le temps. Il permet aussi aux spécialistes du vélo de trouver une raison d'être supplémentaire, en particulier sur le volet de la distribution. Il ouvre également la porte à des partenariats d'un nouveau genre, avec des fabricants d'électroménager ou des enseignes high-tech par exemple.

Plus qu'un produit, **le vélo devient le point d'entrée d'une offre de services** dans laquelle peuvent s'intégrer des prestations de réparation, de location ou même d'accompagnement individuel. Qu'il soit musculaire ou électrique, le vélo se profile comme **un gisement de nouveaux business à développer ou à inventer**. Les nombreux exemples de concepts spécifiques montrent que la différenciation passe, non seulement par l'innovation, mais surtout par **une réponse adaptée aux besoins** exprimés ou latents des consommateurs. Stationnement sécurisé, intermodalité, prestations individuelles, e-commerce, usages connectés... des places restent à prendre sur ce marché à fort potentiel !

POINTS-CLÉS ET ENJEUX

Ce qu'il faut retenir

LES MOTEURS

- L'augmentation de la pratique liée au contexte sanitaire de Covid-19
- La hausse de l'investissement des collectivités
- L'innovation et la montée en gamme des produits
 - Le succès du VAE
- La tendance du tourisme durable
 - Le développement du vélo dans les plans de mobilité des entreprises

LE VÉLO ET SES BUSINESS PORTEURS

LES FREINS

- La forte concurrence entre les acteurs
- Le coût élevé des VAE
- Une pratique quotidienne encore faible par rapport aux autres pays européens
- Un manque d'infrastructures dédiées
- La dépendance de la France en pièces de vélos venues d'Asie

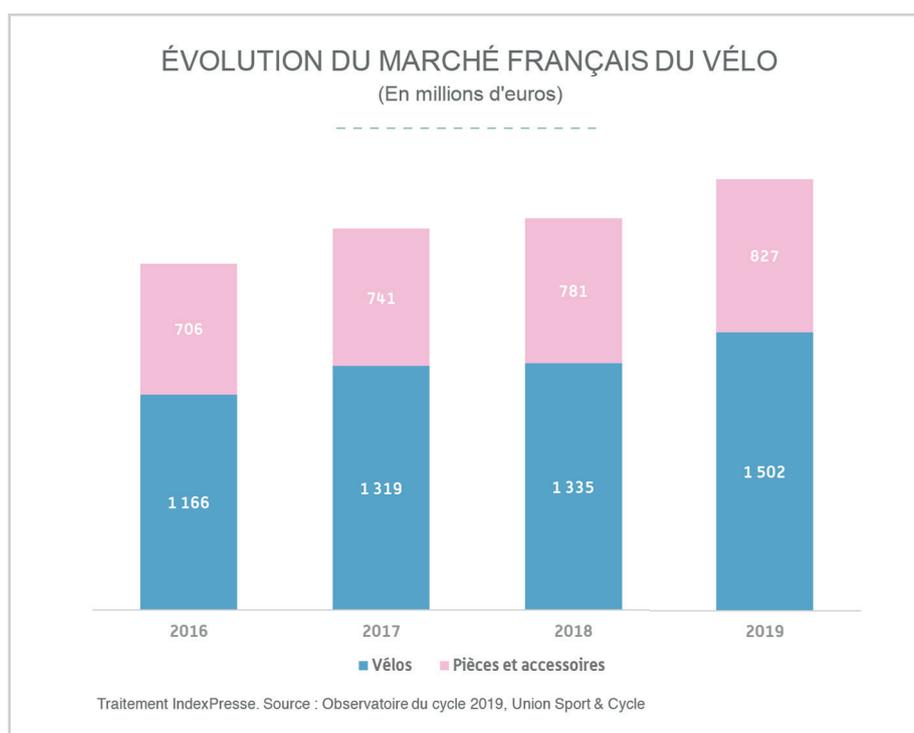
UN MARCHÉ DYNAMISÉ PAR LE CONTEXTE SOCIAL, ENVIRONNEMENTAL ET SANITAIRE

En 2019, les ventes de vélos sur le marché français ont atteint 1,5 milliard d'euros grâce à **une hausse de 12,6 % par rapport à 2018**, selon la fédération professionnelle Union Sport & Cycle. Le segment du vélo participe fortement à la croissance régulière du marché global du cycle, en augmentation de 10,1 % à 2,33 milliards d'euros en 2019. Le dynamisme est également soutenu par le segment des pièces et accessoires, en progression de 5,9 % à 827 millions d'euros sur la même période.

L'augmentation des ventes de vélos en valeur masque toutefois une légère baisse de 2 % des ventes en volume avec 2 652 099 vélos commercialisés. **Le marché se valorise** grâce à la montée en gamme des produits, aux innovations et surtout au succès des vélos à assistance électrique

(VAE), plus onéreux que les vélos classiques dits musculaires. Après six années de hausses consécutives et une croissance totale de 24 % entre 2016 et 2019, **l'évolution positive du marché devrait se poursuivre**. D'ici 2025, Union Sport & Cycle prévoit une augmentation des ventes de cycles comprise entre 13 % et 18 %, pour atteindre 2,7 milliards d'euros.

Plébiscité pour désengorger les villes, pour réduire l'impact des transports sur l'environnement, ainsi que pour ses bienfaits pour la santé, le vélo suscite **l'intérêt des pouvoirs publics**. Les collectivités locales investissent en moyenne 468 millions d'euros par an pour le développement du vélo en milieu urbain ou rural. Ce budget a progressé de 40 % en dix ans. Les aménagements de voirie, couplés à la mise en place de stations de



UN MARCHÉ DYNAMISÉ PAR LE CONTEXTE SOCIAL, ENVIRONNEMENTAL ET SANITAIRE

vélos en libre-service, ont ainsi contribué à **séduire les actifs, à hauteur de 11 % en province et de 9 % à Paris en 2020**. En 2019, le secteur du cycle a également bénéficié du contexte social. Les grèves des transports ont favorisé l'adoption du deux-roues dans les trajets quotidiens. Selon une enquête OpinionWay menée à Paris pour Ecomob.club et *Challenges.fr*, 13 % des personnes impactées par les événements sociaux de la fin d'année ont choisi le vélo comme mode de déplacement, contre 7 % avant cet épisode. Près d'un tiers envisageaient alors de prolonger cet usage pour des raisons de coûts et de bienfaits pour la santé.

En 2020, le vélo s'inscrit encore davantage dans les modes de déplacement des Français, encouragés en cela par le plan gouvernemental de 350 millions d'euros sur sept ans lancé fin 2019. Ce plan vise à faciliter l'usage du vélo grâce à des mesures d'aide financière, d'aménagement des infrastructures ou encore de formation, pour les particuliers et les collectivités. Il doit permettre de **démocratiser sur le long terme la pratique du vélo en tant que moyen de transport**, quotidien ou occasionnel, lorsqu'il est adapté aux besoins de déplacements des usagers. Inscrit dans le cadre de la loi d'Orientation des Mobilités (LOM), il vise à tripler les déplacements à vélo d'ici 2024, pour atteindre 9 % des trajets contre 3 % jusqu'alors. **Cette hausse permettra à la France de rattraper son retard** par rapport à la moyenne européenne établie à 7 %. La part du vélo pèse déjà pour 10 % des déplacements en Allemagne, 12 % en Belgique et 28 % au Pays-Bas. Ces chiffres illustrent **la marge de progression encore possible sur le marché français**.

Mis en place à la sortie du confinement lié à la pandémie de coronavirus, ce plan témoigne de l'impact important de cette crise sur l'évolution des mentalités et des comportements. Selon Grégory Gesret, le responsable marketing et communication de l'enseigne française spécialisée Culture Vélo, **la crise sanitaire a fait "gagner au moins cinq ans au marché [du cycle]."** Le vélo apparaît comme le produit phare du déconfinement, après un premier semestre marqué par une baisse des ventes de 42 % pour les distributeurs et les acteurs de la réparation, à 170 millions d'euros.

Contrairement aux transports en commun, **il garantit la distanciation sociale et le respect des règles sanitaires**. Les ventes du distributeur Cyclable ont par exemple augmenté de 78 %, puis de 92 %, en mai et juin 2020. "Le vélo avait déjà le vent en poupe, mais les interrogations liées à la pandémie et au confinement l'ont encore mis sur le devant de la scène. Il a un rôle moteur à jouer dans la manière dont la ville peut se réinventer", ajoutait Grégory Gesret auprès de *LSA*, en juillet 2020. Le secteur peut s'appuyer sur le dispositif "Coup de Pouce Vélo" lancé dans le même temps par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Doté de 20 millions d'euros, il prévoit la réalisation de pistes cyclables temporaires sécurisant les itinéraires des cyclistes, l'accompagnement financier des particuliers dans la réparation de leurs anciens vélos, ou encore la mise à disposition de conseils de coaches. "Nous voulons **que cette période fasse franchir une étape dans la culture vélo**, et que la bicyclette soit la petite reine du déconfinement" expliquait Élisabeth Borne, alors en charge du ministère de l'Écologie en mai 2020. "Nous sommes en train de devenir, je l'espère, une nation du vélo. En quelques mois, nous gagnons plusieurs années de politique cyclable", assurait-elle auprès du magazine *Vélocité*.

Favorable au marché du cycle déjà en place, cette dynamique se révèle également créatrice d'opportunités pour de nouveaux intervenants. **Le succès du vélo ne concerne pas que les citoyens actifs**. "C'est un mouvement de fond, général et qui touche tous les âges", expliquait Benoît Legendre, le directeur du réseau de distribution Go Sport auprès de *LSA*, en juillet 2020. "Il n'y a pas que l'urbain, pas que les villes qui sont concernées, pas que les néophytes, désireux de se trouver un moyen de transport alternatif. Le vélo est un outil de liberté et de mobilité extraordinaire, parfaitement dans l'air du temps". Dans ce contexte, **un écosystème se met en place**, d'après Céline Forestier, directrice marketing et communication de Cyclable. La période est propice au **développement de nouveaux business**. Anciens ou nouveaux venus auront pour défi de parvenir à relancer la filière après la crise économique subie au printemps 2020.

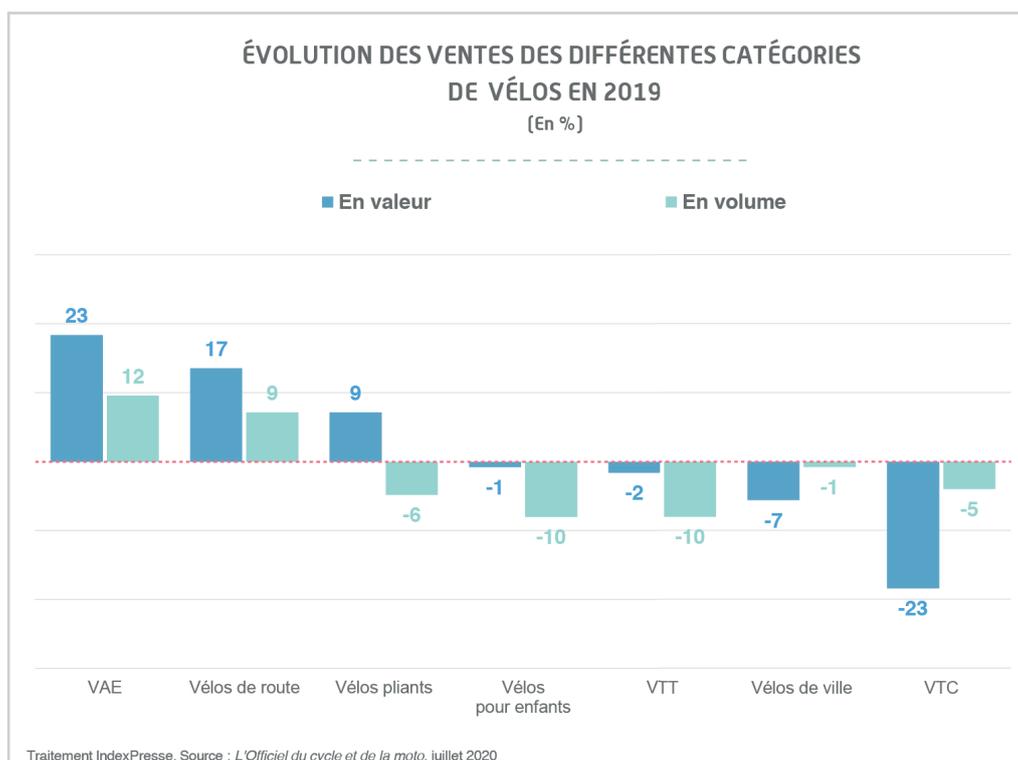
TIRER PROFIT DE L'ESSOR DU VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

Le VAE, moteur du marché

Les vélos à assistance électrique (VAE) ont généré **45,2 % de la valeur du marché français du cycle en 2019**, en occupant seulement 15 % des ventes en volume. Avec 388 100 unités écoulées, soit une croissance de 12 % par rapport à 2018, ils font figure de **segment porteur du marché**. En valeur, leurs ventes ont augmenté de 23 % pour s'établir à 679 millions d'euros sur la même période. Cette plus forte croissance en valeur qu'en volume s'explique par une hausse du prix moyen. Ce dernier a atteint 1 749 euros en 2019, contre 1 585 euros un an auparavant, soit une augmentation de 9,8 %.

À l'inverse, les ventes de vélos musculaires (également appelés vélos mécaniques ou vélos traditionnels) ont reculé de 4,1 % en 2019. Dans cette famille, les vélos de route et les vélos pliants se démarquent avec des hausses de 17 % et 9 % en valeur. Les vélos pour enfants, les VTT, les vélos de ville et les VTC ont quant à eux vu leurs ventes reculer respectivement de 1 %, 2 %, 7 % et 23 %.

Le succès du VAE s'appuie sur un élargissement de la pratique au-delà des seuls déplacements quotidiens. Il concerne également les univers du sport et des loisirs. En volume, la catégorie sport (représentée par les VTT et les vélos de



TIRER PROFIT DE L'ESSOR DU VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

route) a pesé pour un quart des ventes des vélos électriques. Elle a progressé de 37 % en 2020. Pour autant, **la catégorie mobilité, en hausse de 9 %, reste la plus importante du marché.** Elle réunit les VTC (représentant un quart des VAE) ainsi que les vélos de ville (occupant plus de la moitié des VAE). Les vélos-cargos, quant à eux, concernent seulement 1 % du segment environ.

Le VAE pourrait **franchir la barre du million d'unités vendues par an à l'horizon 2024-2025** selon l'Union Sport & Cycle, tandis que le segment des vélos traditionnels devrait rester stable. Le vélo électrique présente **des atouts considérables.** Destiné à toutes les tranches d'âge, il s'adapte tant aux déplacements de proximité qu'aux distances plus importantes. Il devrait également bénéficier de la baisse probable des prix de vente, en raison de la réduction attendue du tarif des batteries, selon l'analyse de Paul Lee du cabinet Deloitte.

**70 %
à 75 %**

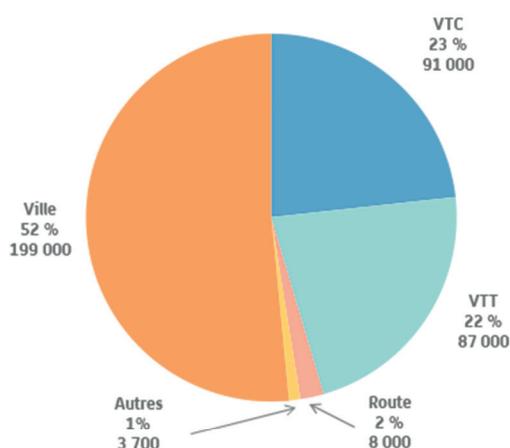
**Le poids des VAE
sur le marché du cycle
d'ici à 2025 (prévisions).**

Source : Observatoire du cycle 2019, Union Sport & Cycle.

Il peut également compter sur les aides à l'achat proposées par l'État et les collectivités, certaines pouvant atteindre jusqu'à 500 euros.

Le produit est avant tout perçu par de multiples experts comme **"la grande star du déconfinement"**, depuis mai 2020. L'enseigne Cyclable, par exemple, a vu les ventes de ce segment augmenter de 135 % au sortir du confinement. Le fabricant français spécialisé Moustache Bikes estime même qu'il aura **du mal à répondre à la demande en 2020.** L'enseigne a pourtant augmenté ses cadences de production après un arrêt de seulement une quinzaine de jours en mars 2020. Ses volumes de fabrication devraient passer de 25 000 vélos en 2018 à 45 000 en 2020, contre une prévision initiale de 40 000 unités. En 2021, 60 000 cycles devraient sortir de ses lignes d'assemblage, contre 50 000 initialement annoncés.

RÉPARTITION DES VENTES DE VAE PAR CATÉGORIES EN 2019
(En nombre d'unités)



Traitement IndexPresse. Source : Observatoire du Cycle 2019, Union Sport & Cycle

Un terrain investi par des acteurs hétéroclites

Né au début des années 2000, le marché des VAE s'est véritablement développé en France à partir de 2010 avec l'apparition des premiers acteurs spécialisés. Ces pionniers s'inspiraient alors du succès de ces nouveaux engins dans quelques pays européens, dont les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne. L'entreprise vosgienne Moustache Bikes s'est positionnée en 2011 sur le marché des VAE et des VTTAE (VTT à assistance électrique). En 2020, elle est considérée comme "la championne française du vélo électrique", comme le rappelle le journal *Les Échos*. Elle réalise un chiffre d'affaires de 62 millions d'euros contre 2,4 millions d'euros en 2012. Sa renommée dépasse même les frontières de la France, puisque près de la moitié de sa production de 2019 a été exportée vers l'étranger, d'après *L'Usine nouvelle*. **Moustache Bikes doit sa réussite à son positionnement haut de gamme**, caractérisé par des modèles au design soigné et des équipements irréprochables, tels que la batterie, le moteur et l'électronique fournis par Bosch. La richesse de son catalogue, composé de 70 modèles, lui permet également de **couvrir tous les usages et de s'adresser à toutes les clientèles**, qu'il s'agisse de pratique urbaine, polyvalente ou sportive.

"On dénombre plus de 1 000 modèles de vélos électriques", selon Mathieu Gratesac, fondateur et directeur général des magasins E-cycle spécialisés dans la vente de VAE. Pour autant, **les nouvelles start-up ne cessent de se créer** sur ce marché porteur. L'électrique entrepreneur français Marc Simoncini, fondateur du site Meetic, compte parmi les derniers investisseurs attirés par le potentiel du marché. Fin 2019, il a présenté son nouveau projet reposant sur **le lancement d'un vélo électrique haut de gamme, urbain et connecté**. Nommé Angell Bike, son vélo est édité par une nouvelle société, Zebra, domiciliée à Paris. Le spécialiste français de l'électroménager Seb est en charge de sa fabrication et devrait prendre une participation minoritaire dans l'entreprise. En septembre 2020, les premiers modèles dessi-

nés par le designer Ora-Ïto sont disponibles à la pré-commande sur le site Internet de la marque pour un montant de 2 690 euros. L'alliance avec Seb devrait favoriser **une production en volume et mener vers une réduction des coûts, et donc du prix de vente**. Alors qu'il prévoyait la vente de 1 500 unités la première année du lancement de son vélo, Jules Trecco, PDG et cofondateur de la start-up, a dû revoir ses prévisions à la hausse. Mi-2020, il tablait sur la vente de 10 000 exemplaires d'ici la fin de l'année. Si l'entreprise a bénéficié de la hausse de la demande au sortir du confinement en mai 2020, elle subit aussi des tensions en matière d'approvisionnements qui pourraient retarder les livraisons. 45 % à 50 % des pièces de vélos européens (tous segments confondus) sont importées du continent asiatique. "La batterie est fabriquée chez nous donc nous ne sommes pas dépendants d'un Shimano ou d'un Bosch, mais pour d'autres pièces, il a fallu trouver des substituts à toute vitesse et ramener la production en Europe, notamment au Portugal", a expliqué Jules Trecco au journal *Les Échos* en août 2020.

Un an auparavant, deux trentenaires et amis d'enfance, Charles Hurtebize et Guillaume Adriansen, avaient à leur tour lancé leur vélo, baptisé *Mad*. Conçu et assemblé en France, ce VAE repose comme son nom l'indique sur un projet "fou", selon les deux créateurs. **Une campagne de financement participatif** réalisée sur Ulule en 2018 a permis de pré-commercialiser 500 vélos sur Internet avec livraison à domicile, au prix de 1 800 euros. Pour s'imposer, les deux associés prévoient l'ouverture d'un **show-room parisien** en 2020, **destiné au test des produits et au développement d'un réseau d'ambassadeurs**. Ce dernier se compose d'usagers partageant leur expérience avec des clients potentiels. Chacune de leur vente donne lieu à une commission.

En 2018 également, les deux jeunes entrepreneurs Baptiste Fullen et Luca Chevalier, sortis de l'École supérieure de commerce de manage-

ment de Tours (ESCEM) ont développé un **vélo électrique pliant** sous le nom Eovolt. Deux ans plus tard, ils commercialisent cinq modèles. Leur batterie se situe dans la tige de selle et le moteur dans la roue arrière du vélo. Après un déménagement de son atelier de Bourges à Lyon, l'entreprise vise l'assemblage de 25 000 vélos par an.

Aux côtés de ces start-up aux envergures variables, le marché des VAE a également attiré **les acteurs historiques de l'industrie du vélo désireux de se diversifier**, à l'image de l'entreprise Lapierre (fondé en 1946) ou de MFC (Manufacture du cycle). Créée en 1925, MFC a été rachetée en 2013 par le distributeur Intersport après avoir connu d'importantes difficultés. L'année suivante, elle s'est positionnée sur le segment des VAE. En 2019, l'entreprise regroupait 24 % de parts de marché grâce à ses **volumes de vente conséquents, de l'ordre de 80 000 unités par an**. L'entreprise fournit les magasins Intersport ainsi que des boutiques indépendantes.

LE VTT ÉLECTRIQUE, CATÉGORIE EN CROISSANCE

Avec 87 000 unités écoulées en 2019, la catégorie du VTT électrique attire les convoitises. Ce marché compte par exemple la start-up Whattfornow, fondée en 2016 par quatre passionnés de ride témoins de la montée en puissance de ce créneau. Pourtant, les premiers VTTAE du marché, nés avec Moustache Bikes, ont peiné à convaincre, tout comme les vélos de route électriques. Quelques années plus tard, les VTT électriques sont particulièrement dynamiques. Également présent sur le marché des vélos, le spécialiste français des skis Rossignol entend d'ailleurs se resserrer autour des VTT électriques, en complément des VTT classiques et des vélos de route Felt, selon la stratégie exposée lors de la revente du fabricant de vélos et pédales de luxe Time à Whattfornow.

source : Les Échos, avril 2019

Vers un renouveau de la filière industrielle française ?

La perspective d'un VAE entièrement Made in France semble encore loin en 2020. Si les ventes de vélos électriques explosent sur le marché français, "aucun ne peut se targuer d'être 100 % français", comme le rappelle le magazine *Capital*. Les fabricants français positionnés sur le segment du VAE se concentrent sur **l'assemblage des pièces, et non sur la fabrication des éléments qui composent les engins**. Les batteries, les moteurs, les transmissions, les dérailleurs, ainsi que les cadres, proviennent principalement de Chine ou de Taïwan, deux pays réputés pour la qualité de leurs produits. Pour autant, l'essor du VAE participe au renouveau de la filière industrielle française du vélo. "**Le segment du VAE a sauvé l'industrie du vélo et les magasins de cycles**", explique Grego-

ry Tréboal, directeur général du fabricant français Easybike. Les vélos Angell Bikes seront ainsi fabriqués par Seb dans son usine d'Is-sur-Tille (Côte-d'Or). Dans un premier temps, le projet pourrait **créer une cinquantaine d'emplois pour la production et une quinzaine pour la partie software** (c'est-à-dire pour les logiciels employés dans le vélo). "Dans un marché largement dominé par les fabricants asiatiques, cela nous paraissait intéressant de pouvoir **contribuer à garder une partie du savoir-faire industriel en France**" a déclaré Thierry de La Tour d'Artaise, le PDG de Seb. De son côté, Easybike a multiplié en 2019 les cadences de production de son site de Saint-Lô (Manche), tandis que MFC développait sa production à Machecoul (Loire-Atlantique). Sans

TIRER PROFIT DE L'ESSOR DU VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

oublier Moustache Bikes qui revendique son implantation dans les Vosges, ou encore Arcade Cycles, positionné sur le segment des vélos en libre-service et en location, qui produit ses Velib' électriques à la Roche-sur-Yon (Vendée).

Un nouvel écosystème industriel se met progressivement en marche, à l'image du cluster Mobilité active et durable (MAD), né en juin 2020. Des entreprises, des associations, des collectivités et des laboratoires de R&D y mutualiseront leurs actions dans le but de développer des projets communs autour de la mobilité, et en particulier du VAE, souligne *Management*. "Tout l'enjeu sera de réussir à fabriquer des vélos avec des composants français tout en gardant un coût bas", résume Baptiste Fullen, cofondateur d'Eovolt, dans *Capital*.

Des initiatives partenariales naissent également entre intervenants. Par exemple, les vélos de la start-up Mad sont fabriqués, testés et homologués au sein de l'usine de MFC en Loire-Atlantique.

Qu'ils soient historiques ou récents, les fabricants

français de VAE œuvrent en faveur du Made in France, même si cette notion reste encore "assez floue" comme le soulignait Audrey Lefort, cofondatrice de la jeune marque française de vélos électriques Coleen, auprès d'*Entreprendre* en 2019. "On ne sait pas réellement ce qui est fabriqué, conçu et assemblé en France". L'entreprise reconnaît qu'il est **impossible de trouver tous les composants en France**, mais elle veille à ce que les éléments centraux de son projet y soient fabriqués. Ainsi, Coleen produit ses cadres et ses fourches en carbone à Biarritz. La partie électronique (c'est-à-dire le moteur, la batterie, l'affichage et le câblage), est réalisée en Nouvelle-Aquitaine. La sellerie est également française. Seules quelques pièces proviennent de l'étranger : les selles en aluminium (Asie), les pédales (Asie), la sonnette (États-Unis) et les freins (Angleterre). "Au final, 85 % du vélo est fabriqué en France" conclut Audrey Lefort. Début 2019, elle a levé un million d'euros auprès de Bpifrance, du Crédit Coopératif et de la Région Nouvelle-Aquitaine. L'entreprise visait la vente d'une centaine d'unités cette même année.

MARCHÉ

UNE POLITIQUE FAVORABLE À LA PRODUCTION EUROPÉENNE

Les ventes de vélos électriques ont atteint 3,4 millions d'unités en Europe en 2019. Bien que l'essentiel des pièces proviennent d'Asie, 2,7 millions de vélos ont été produits dans les usines européennes selon la Confédération des industriels du cycle (Conebi). L'Allemagne est le plus gros fabricant, devant les Pays-Bas et l'Italie. La Roumanie, le Portugal et l'Italie, quant à eux, se démarquent dans le domaine des accessoires et des composants. Le développement de la filière européenne du VAE est dû à la politique de la Commission européenne. En août 2018, cette dernière a annoncé la prolongation pour cinq ans supplémentaires de la taxe antidumping sur les importations de vélos chinois. Cette taxe avait été instituée en 1993 pour l'ensemble du marché du vélo, puis avait été élargie à plusieurs autres pays à partir de 2013 : Indonésie, Malaisie, Sri Lanka, Tunisie, Cambodge, Pakistan et Philippines. Ainsi, "le vélo est l'une des rares industries où l'Union européenne a permis un rebond aussi net", témoignait David Jamin, le patron de la Manufacture Française du Cycle (MFC), auprès des *Échos week-end*, en 2020.

Ces mesures ont permis de développer la production européenne, et par conséquent la production française. Le chiffre d'affaires du secteur de la fabrication de vélos et de pièces a notamment augmenté de 57 % en dix ans, passant de 344 à 539 millions d'euros. Cependant, au sein de la zone, la France doit veiller à la concurrence de l'Europe de l'Est, l'industrie étant essentiellement mécanique. À l'export, la France souffre également d'une balance commerciale déficitaire depuis de nombreuses années, atteignant 279 millions d'euros en 2018. En effet, cette même année, la France a importé 2,7 millions de vélos, pour 500 000 millions exportés. Cette hausse des importations en 2017 et 2018 semble due à l'impulsion du marché du vélo à assistance électrique, selon l'étude "Impact économique de développement des usages du vélo en France", réalisée en avril 2020 par la Direction générale des entreprises.

L'innovation technologique, maître-mot des nouveaux projets

Des vélos connectés

Les nouveaux venus entendent transformer l'image du vélo électrique et **le rendre attrayant auprès d'une population plus jeune**. L'innovation technologique, et tout particulièrement la connectivité, joue un rôle clé pour les séduire. Dans ce contexte, **les start-up pensent leurs vélos comme un prolongement du smartphone**. "Plus de 70 % d'Angell, c'est du logiciel et de l'électronique. C'est l'iPhone du vélo", expliquait Marc Simoncini en 2019, lors de la présentation de son innovation auprès de *Challenges*. Doté de capteurs, son vélo est relié à une application pour appareil mobile dont les informations sont transmises sur un écran de 2,4 pouces intégré au guidon. Elle permet la géolocalisation de l'engin et informe sur la météo, l'indice de pollution, l'itinéraire sans bouchon, etc. Un système antivol prévient également le propriétaire lorsque sa machine est déplacée.

Née en Belgique en 2017, l'entreprise Cowboy vient elle aussi du monde du logiciel. "On a vite compris qu'on pouvait **apporter une valeur ajoutée en proposant un vélo élégant et connecté**", explique Tanguy Goretti, son fondateur. L'ouverture d'une application est nécessaire à l'usage des vélos de la marque. Outre la géolocalisation et des fonctions de sécurité, les vitesses se passent via un algorithme proposant automatiquement celle la plus adaptée. Prometteuse, l'entreprise a levé 10 millions d'euros en 2018 puis 23 millions d'euros en 2020. Les 5 000 vélos vendus en 2019 lui ont permis d'atteindre un chiffre d'affaires estimé à 10 millions d'euros selon *Trends*. Cowboy espère générer 20 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2020.

La jeune entreprise française Eovolt prévoit également d'intégrer des applications numériques à ses VAE pliants, avec notamment le tracking GPS et les notifications à distance. Cependant, l'entreprise **les proposera en option afin de conserver un prix de vente accessible**, entre 1 200 et 1 700 euros.

GÉOVELO, START-UP CALCULANT LES ITINÉRAIRES À VÉLO

Fondée en 2010 à Tours, la start-up Géo-velo a été l'une des pionnières dans le développement de solutions pour l'utilisation du vélo au quotidien. Elle propose une application gratuite guidant les cyclistes sur les routes qui leur sont dédiées. Son modèle économique repose sur un abonnement des collectivités au service. Acteur numérique du déplacement "bas-carbone", l'entreprise a levé 600 000 euros auprès de l'IFPEN en 2018 pour développer les services, comme par exemple la corrélation des itinéraires proposés à l'énergie disponible à la batterie. Lors de cette opération, l'entreprise visait un chiffre d'affaires de 3 millions d'euros en 2020.

source : *neoproducts.com*, janvier 2018

La technicité des vélos se reflète à l'échelle de la commercialisation. L'entreprise Cowboy, par exemple, écoule ses produits dans les magasins Fnac en Belgique. En France, la même enseigne a déjà été annoncée comme le distributeur exclusif de la marque Angell Bike, d'après LSA.

Des performances améliorées

Outre l'enrichissement de l'expérience utilisateur apportée par les applications et leurs fonctionnalités, les nouveaux venus du marché misent sur l'amélioration des performances de leurs engins. Composé essentiellement d'aluminium et de carbone, le vélo Angell Bike fabriqué par Seb serait ainsi **l'un des plus légers au monde** avec un poids de 13,98 kg. La start-up Tripbike entend également proposer des vélos à assistance élec-

trique ultralégers. Sa fondatrice, Carla Sarantellis, accompagnée de l'Institut Mines - Télécom de Lille Douai, mise pour cela sur le bambou. Ce matériau 100 % écologique, et également design, compose son vélo Hyboo. Ce dernier a nécessité trois années de R&D et un investissement de 270 000 euros. Au total, l'engin pèse une quinzaine de kilos. Fin 2019, l'entreprise cherchait à réunir 500 000 euros pour démarrer l'industrialisation de son invention. Le montage sera notamment réalisé par l'antenne de Beauvais de l'Association pour l'insertion et la réinsertion professionnelle et humaine des handicapés (ANRH).

Pour se démarquer, la jeune marque Coleen souhaite proposer de nouvelles sensations aux usagers. Elle mise sur **une motorisation de 48 volts**, contre 36 volts pour une motorisation Bosh. L'entreprise entend ainsi toucher une clientèle cherchant de nouvelles expériences.

Wayscral, le fabricant de vélos électriques du Groupe Mobivia (vendus dans les magasins Norauto, Midas et Carter-Cash, spécialistes de l'entretien automobile), embarque quant à lui un système unique conçu en 2019 par l'équipementier automobile Michelin. Le vélo électrique Wayscral Powered by Michelin se caractérise par **un ensemble moteur, batterie et contrôleur amovible**. Ce dernier ne pèse que 3,1 kg. Le VAE revisité par Michelin est ainsi 25 % plus léger que la moyenne et, en conséquence **plus agile et maniable lors de la conduite**. Le vélo peut également être ai-

sément soulevé pour grimper un escalier ou pour être rangé dans un coffre de voiture. Surtout, le boîtier contenant le moteur, la batterie et le contrôleur **peut être retiré de l'engin, ce qui permet de protéger du vol 70 % de la valeur du vélo électrique**. Pour cette innovation, Michelin a notamment mis au point un système de propulsion amovible s'appuyant sur un pneu particulier, pensé pour le bon fonctionnement de la machine. Le pédalier permet de stopper l'assistance électrique grâce au rétropédalage. Le vélo embarque également une batterie lithium-ion de 36 volts et de 7 Ah fournie par le japonais Panasonic, assurant une autonomie de 50 kilomètres. Une application connectée via Bluetooth permet de connaître la jauge d'autonomie. Trois heures seulement suffiraient à récupérer 80 % du taux de charge de la batterie. Wayscral et Michelin projettent la vente de quelques dizaines de milliers de leur VAE. En parallèle, Michelin espère intéresser d'autres fabricants de vélos avec son système de propulsion amovible.

Un foisonnement de projets

Les innovations ne cessent de se développer sur le marché des VAE. La start-up marseillaise Belatrix, fondée en 2017, a par exemple doté son vélo électrique d'**intelligence artificielle**. La technologie gère le niveau d'assistance fournie selon le niveau de la batterie, la typologie du parcours et le lieu d'arrivée. Elle permet ainsi d'**augmenter l'autonomie pour atteindre jusqu'à 220 km**, contre 70 à 100 km en moyenne pour un VAE. La société toulousaine ThirtyOne, quant à elle, a lancé en 2017 le premier modèle qui se **recharge en décélération**. L'engin affiche une autonomie de 100 km. Le vélo cargo électrique Wello, développé à La Réunion par la start-up éponyme, propose pour sa part une autonomie de 60 km. Il affiche **une totale indépendance grâce aux panneaux solaires qui l'équipent**. De son côté, l'entreprise française Pragma Industries, spécialisée dans la production de piles à combustible et implantée à Biarritz, a innové en lançant **le premier vélo à hydrogène**, en 2019. Nommé Alpha, il peut être rechargé en deux minutes seulement, contre généralement trois à quatre heures pour un vélo à batterie. Il est capable de rouler sur une distance comprise entre 120 et 150 km. En 2019,

LES PRINCIPAUX AXES DE LA R&D AUTOUR DES BATTERIES

La réglementation bride la limitation de vitesse des VAE à 25 km/h, avec une tolérance de 10 % supplémentaires. De ce fait, les principaux axes de R&D explorés par les grands fabricants, tels que Bosh (Allemagne) et Shimano (Japon), concernent l'autonomie et de la capacité de stockage de la batterie. Or, ces deux aspects conduisent à un alourdissement de batteries.

source : Challenges, avril 2019

son prix restait toutefois très élevé, de l'ordre de 7 500 euros pour l'engin et de 30 000 euros pour la ministration de recharge en hydrogène. Ce vélo se destine aux collectivités locales et aux opérateurs de vélo-partage, et non aux particuliers. Néanmoins, grâce aux volumes commercialisés et l'optimisation du processus de fabrication, l'entreprise espérait réduire ses tarifs dans les deux prochaines années.

Si les VAE très innovants sont encore marginaux sur le marché français, **la concurrence s'intensifie** année après année, selon Jean-Michel Marchandiau représentant du réseau Zeg (coopérative allemande d'achat de deux-roues présente en France sous l'enseigne Veloland). Emmanuel Antonot, cofondateur de Moustache Bikes, alertait toutefois sur **le manque de transparence sur la nature réelle des performances** de ces produits nouveaux, au sein du *Nouvel économiste*, début 2020. À l'avenir, **le marché pourrait "s'écrémer"** d'après Audrey Lefort, fondatrice de la start-up Coleen. "On voit beaucoup de marques émerger avec un produit unique, sans identité. Le marché étant en train de se développer, elles saisissent simplement les opportunités", expliquait-elle auprès d'*Entreprendre*, en 2019.

Un terrain reste à explorer dans le domaine du **recyclage des batteries**. Une filière a été mise en place en 2018, à travers la collaboration de l'éco-organisme Corepile, dédié aux piles et accumulateurs portables et de l'Union Sport & Cycle. La collecte se fonde sur le volontariat. Après le démontage effectué par Corepile, le recyclage est assuré par les deux entreprises françaises euro Dieuze et Recupyl. Alors que les volumes sont appelés à croître dès 2020, de nouvelles capacités devront être mises en place d'ici cinq ans (durée de vie moyenne des batteries). L'enjeu est **d'augmenter les volumes collectés ainsi que les capacités de réparation des batteries**. En 2020, des recherches sont en cours afin de parvenir à remettre en l'état cet équipement. **Des experts prennent déjà place sur ce segment du reconditionnement de la batterie**, comme par exemple Doctobike et Velobatterie. Ces entreprises remplacent les cellules usagées par de nouvelles, le plus souvent des lithium-ion. La solution permet de recycler les éléments rechargeables usagés et de les remplacer par des nouveaux de qualité. Elle s'adresse particulièrement aux propriétaires de modèles de VAE dont les batteries ne sont plus commercialisées.

Les innovations valorisent les vélos musculaires et les équipements

Tout comme la famille des vélos électriques, celle des vélos traditionnels se valorise. En 2019, **le prix moyen des vélos vendus dans l'Hexagone a progressé de 15 %** pour atteindre 566 euros. "Les prix sont plus élevés, car les Français achètent des vélos à la fois confortables, plus efficaces et plus esthétiques", observe Jérôme Valentin, directeur de l'Union Sport & Cycle auprès des *Échos*. La valorisation du secteur traduit également les efforts des fabricants en matière d'innovation. Ils améliorent le produit (à travers le design, la connectivité, le confort, l'ergonomie), ainsi que l'assistance (poids,

volume, autonomie) et la sécurité (freins ABS, capteurs de proximité ou encore éclairages), soulignait l'Observatoire du cycle publié par Union Sport & Cycle en 2019.

La filière des équipements et accessoires voit aussi apparaître des solutions inédites, comme ActiveLook par exemple. Développée par l'entreprise grenobloise Microoled, spécialisée dans la fabrication de micro-écrans, elle repose sur un système permettant d'afficher les performances sportives sur lunettes connectées. La société Bakkie Cycles, start-up de Charente-Maritime, fabrique quant à elle des sacoches pour charges lourdes et volumineuses.

La hausse des prix illustre également la stratégie de plusieurs industriels de la bicyclette et des accessoires, parfois plus que centenaires et fiers de leur histoire, profitant de la croissance de la pratique du vélo auprès d'une cible urbaine et aisée, sensible à l'écologie et au Made in France, pour monter en gamme.

DÉVELOPPER LES SERVICES

La location : une offre foisonnante pour satisfaire la diversité des usages

La location en libre-service : une offre évolutive en quête de stabilité

Le vélo en libre-service (VLS) cherche à améliorer son taux de rotation

Malgré le développement des offres de vélos en libre-service (VLS) et de vélos à assistance électrique en libre-service (VAELS) depuis 2017, ce type de location est resté plutôt stable en France en 2019. Au total, 32 villes disposaient d'un système de VLS et 12 proposaient une offre de VAELS selon un rapport de la Direction générale des entreprises (DGE). Le parc de vélos en libre-service comprenait 46 323 unités en France en juin 2019. Pionnier parisien du VLS depuis 2007, Vélib' a rencontré d'énormes difficultés lors de son changement de concession en 2017. Ces déboires ont marqué les esprits et ont mis en lumière **la complexité de la mise en œuvre d'un tel service**, comme le rappelle IndexPresse dans son étude sur les nouvelles mobilités urbaines. Pierre Serne, président du Club des villes et des territoires cyclables, résume ainsi la situation : "Les structures capables [de changer d'opérateur de vélos en libre-service] ne sont pas si nombreuses. C'est un savoir-faire très complexe, d'autant plus lorsque les flottes sont importantes. Si bien qu'à l'avenir, peu

d'opérateurs s'y risqueront, au point de se retirer des appels d'offres sur la pointe des pieds."

Estimé à 80 millions d'euros en France, le marché du VLS cherche encore des modèles pérennes. Il n'est pas rentable en tant que tel, et l'activité du vélo en libre-service est **toujours subventionnée**, directement ou indirectement, rappelle Nicolas Mercat, président de Smoove, la société en charge de Vélib' à Paris. À titre d'exemple, JCDecaux avait lancé son service à Paris "en contrepartie d'une exemption du paiement des redevances publicitaires sur le mobilier urbain", précise le dirigeant. Fondé sur la publicité, le modèle de JCDecaux séduit peu. En 2019, seule la ville de Lyon avait choisi ce système, les autres collectivités préférant un autre mode de financement public. Pour les acteurs, l'équilibre économique et la justification de la mise en œuvre repose essentiellement sur **le taux de rotation des vélos par jour**. Le seuil minimum d'équilibre se situe théoriquement autour de 4 à 5 rotations quotidiennes selon le rapport de la Direction générale des entreprises. En 2020, après le début du déconfinement et avec l'augmentation de la part de VAE dans sa flotte (40 %), Vélib' se félicite de ses bons résultats avec 150 000 courses quotidiennes en moyenne, soit deux fois

80 millions d'euros

Estimation du marché du vélo en libre-service en France.

plus qu'en 2019 à la même période, selon le journal *Les Échos*. Le succès des VLS dépend également de **la densité des stations** et d'un bon équilibre entre les départs et les retours des vélos. Enfin, **la politique tarifaire des services joue un rôle clé** dans la réussite des dispositifs, souligne la Direction générale des entreprises. La facilité d'accès via **une offre multimodale** se révèle également opportune. En France, aux côtés du leader du marché JCDecaux, les entreprises Smoove, Cykléo, Homeport, PBSC, Véloway et WattWorld sont les principaux acteurs référencés pour leur offre de libre-service avec station.

Le *free-floating* explore de nouvelles pistes

“Sans être adossé ni à la publicité, ni au sponsoring, ou à une subvention publique permettant de combler un déficit d'exploitation, **le modèle économique du *free-floating* n'est pas viable**”, rappelle la Direction générale des entreprises dans son rapport sur l'impact économique des usages du vélo paru en avril 2020. Pensés pour concurrencer les offres de vélopartage avec station, les systèmes de vélos en libre-service sans borne d'attache, ou *free-floating*, n'ont pas connu en France le succès escompté. Avec **un service payant à la course sans abonnement**, les offres des start-up se sont pourtant multipliées sur ce créneau. Manque de régulation et de maintenance, vols, envahissement des trottoirs, frais de maintenance, vandalisme, coût des flottes volumineuses, faibles taux de rotation, durée de vie des vélos trop courte... Les difficultés rencontrées n'ont pas permis aux acteurs d'atteindre le seuil de rentabilité et les ont contraints à cesser leur activité. Après le retrait des vélos *Jump* de la société Uber en juin 2020, Paris ne comptait plus d'opérateurs de VLS en *free-floating*.

Toutefois, de nouveaux acteurs, essentiellement orientés vers le VAE, expérimentent de nouveau le secteur. Déjà présente à Paris sur le marché de la trottinette et des VTC, l'entreprise Bolt a installé une flotte de 500 VAE dans la capitale début juillet 2020. Convaincue de **l'opportunité offerte par le retrait des vélos *Jump* de Uber et par l'effet du déconfinement** sur la pratique, l'entreprise

estonienne a choisi le système du *free-floating* pour se déployer. Toutefois, **les vélos ne sont pas verrouillables s'ils ne se trouvent pas sur un emplacement recensé** dans l'application Bolt, à savoir un parking disposé sur la voie publique. En outre, le client doit prendre une photo de son vélo pour prouver qu'il l'a posé dans un endroit accessible, précise le site *01.net*. Enfin, les vélos sont rechargés par des équipes mobiles. Facturés 1 euro à la location et 10 centimes d'euros la minute, les tarifs proposés par Bolt s'avèrent nettement inférieurs à ceux qu'affichait Uber.

Imaginé à partir d'un système comparable, le service Titibike de l'entreprise nantaise Ecovélo utilise le concept de **stations virtuelles**. Les VAE doivent être rendus prioritairement sur des bornes dédiées afin de simplifier la gestion de l'exploitation pour le changement des batteries. Toutefois, si les stations sont pleines, les vélos peuvent être attachés sur des arceaux classiques grâce à une chaîne embarquée. En 2020, Ecovélo expérimente son service dans plusieurs villes de France.

En dépit de ces nouvelles initiatives, **la rentabilité du modèle des VAELS reste complexe**. Le mode de recharge des vélos et la gestion des batteries par les usagers demeurent délicats. En effet, le changement des batteries par l'exploitant se révèle coûteux, en particulier quand le service fonctionne avec une forte rotation. Toutefois, si l'installation d'une infrastructure de recharge reste lourde en investissement, elle s'avère peu onéreuse sur le long terme.

Conscients des difficultés de la mise en place de VLS rentables, de nouveaux intervenants testent des offres différentes, que ce soit par leur modèle économique ou en fonction des types de vélos proposés. Fondée en 2014, l'entreprise danoise Donkey Republic s'est installée en 2018 à Paris avec une flotte de 700 vélos nordiques déployés dans les arrondissements les plus touristiques, puis plus largement dans la capitale. Le service est parvenu à susciter l'intérêt des Parisiens lors des grèves de 2019, notamment parce que **les vélos n'encombrent pas les trottoirs**. Donkey Republic impose en effet aux usagers de récupérer et déposer leur vélo dans ses *hubs*, sur des arceaux publics de la ville. Afin d'éviter le stationnement

anarchique, l'entreprise fournit également une chaîne solide pour attacher les vélos. La flotte se positionne comme particulièrement qualitative. "Nos vélos sont tous assemblés en Lituanie, chez Baltik Vairas, une usine qui existe depuis 1948. Nous nous efforçons de proposer **des vélos de qualité, vraiment durables**. Leur durée de vie est de quatre à cinq ans", précise Marion Galan Alfonse, directrice du développement commercial de l'entreprise. Donkey Republic propose des formules tarifaires à la demi-heure (1,50 euro), à la journée (12 euros) ou sur abonnement mensuel (entre 9 et 18 euros). Avec des tarifs plus élevés que ses concurrents, **Donkey Republic souhaite que les clients utilisent ses vélos comme des vélos personnels, sur le long terme**. L'entreprise a déjà séduit 60 villes en Europe, dont 10 en délégation de service public, comme à Valenciennes, précise le journal *Le Parisien*.

À Angers, la start-up anglaise Pony Bike se différencie par **un modèle économique original basé sur le crowdfunding**. Elle propose à ses clients de devenir propriétaires des vélos qu'elle met à

disposition en libre-service. Après avoir déboursé 195 euros pour acheter un vélo, "le client touche au minimum 50 % du revenu par trajet effectué", précise Paul-Adrien Cormenais, cofondateur de la start-up. Grâce à son acquisition, le client peut espérer être remboursé de son investissement au bout de quelques mois. Il bénéficie d'un accès illimité à la flotte et peut également privatiser temporairement son propre vélo, auquel il doit donner un nom, souligne le journal *Les Échos*. Autre élément majeur du modèle de Pony Bike, **la flotte n'est composée que de quelques centaines de vélos**, pour éviter un trop grand investissement de départ. L'entreprise mise également sur **un système de stationnement hybride**. Alors que le modèle du *free-floating* est déployé dans le centre, des stations virtuelles sont créées en périphérie pour que les usagers puissent déposer leurs vélos, sous peine d'une amende de 15 euros. Le concept ayant été concluant à Angers et à Oxford, **Pony Bike projette de s'implanter à Paris fin 2020** avec un vélo à assistance électrique deux places, indique le site *cnews.fr*.

La location longue durée séduit la distribution

Compte tenu du prix d'achat élevé et de la crainte du vol, l'acquisition d'un VAE n'est pas encore une pratique démocratisée au sein de la population française. Face à ce constat, les offres de location longue durée avec ou sans option d'achat se multiplient. Elles émanent de différents types d'acteurs. **Les collectivités étudient de plus en plus la location longue durée**, qui était proposée dans 94 territoires en 2019 selon la Direction générale des entreprises. Avec un reste à charge pour les collectivités qui se situe entre 400 et 500 euros, l'investissement dans ce type de service s'avère plus économique que les VLS proposés dans l'espace urbain.

Conjointement aux offres proposées par les collectivités, **la distribution s'intéresse de plus en plus à ce segment**. Culture Vélo, enseigne du

groupe Cyclelab, propose des vélos à la location sur abonnement depuis 2016. "Dans un univers du VAE qui évolue rapidement, le client peut changer de vélo au bout de quelques mois s'il le souhaite, sans avoir à se préoccuper de la revente de l'ancien modèle. **Il paye l'usage et non l'objet**", souligne William Brana, spécialiste de la location longue durée du groupe. Outre le paiement à l'usage, l'accès aux derniers modèles et la délégation de l'entretien, l'offre de Culture Vélo comporte des options comme l'assurance contre le vol et une assistance en cas de panne, précise *Le Parisien*. "La techno dans le vélo électrique évolue vite, le *leasing* permet de bénéficier des dernières innovations", estime également Bart Vos, le cofondateur d'Holland Bikes. Spécialiste franco-néerlandais du vélo hollandais en France,

l'entreprise déploie un service de *leasing* dédié aux VAE à partir de 37,60 euros par mois, selon le site *capital.fr*. Prévu pour une durée comprise entre 12 et 48 mois, l'abonnement permet aux personnes qui n'ont pas le budget pour acheter un vélo onéreux de **se lancer de façon plus abordable**, confirme le site *weelz.fr*. Souhaitant diversifier sa clientèle, Holland Bikes s'adresse également aux entreprises qui sont désireuses de mettre à la disposition de leurs salariés une flotte de vélos. En croissance depuis 2014, **le VAE est désormais considéré comme le moteur des locations longue durée**. Il fait l'objet de nombreuses initiatives à destination des entreprises, notamment à travers des modèles B to B.

Parallèlement aux offres proposées par les spécialistes du vélo, d'autres distributeurs s'emparent également des opportunités actuelles, à l'instar des centres d'entretien automobile Norauto. L'enseigne commercialise des VAE depuis 2006. Afin de **renforcer son engagement en faveur des mobilités propres**, elle a mis en place une flotte de VAE disponibles en location dans 22 de ses 400 points de vente, précise le journal *Les Échos*. "Nous mettons tout en œuvre pour accompagner

les clients, comme les collaborateurs, vers la mixité énergétique, l'objectif étant d'agir pour le climat et de réduire l'empreinte carbone", affirme Anne-Danièle Fortunato, leader développement durable de l'entreprise.

De son côté, en 2020, l'enseigne Decathlon teste dans douze de ses points de vente le nouveau concept de location de vélos sans engagement. *Decathlon Rent* propose à ses clients cinq modèles de vélo, dont des VAE, accessibles grâce à des abonnements compris entre 15 et 75 euros par mois. Outre un service de dépannage, de réparation et d'entretien en magasin, la formule comprend également une garantie contre le vol et la casse, souligne le magazine *LSA*. Cette offre sans engagement vient **renforcer la position de Decathlon dans le domaine de la location**. En effet, l'enseigne proposait déjà depuis juin 2019 des vélos en location longue durée sur 12, 24 ou 36 mois à un prix d'entrée plus élevé, de 27,90 euros par mois. Avec ce nouveau concept, Decathlon se positionne sur une offre plus souple, moins chère et qui permet au client d'acheter son vélo à la fin du contrat, d'après le site *quechoisir.org*.

Les plateformes de mise en relation facilitent la location en tous lieux

Des partenariats avec les loueurs professionnels

À côté des distributeurs physiques, le développement de la location a fait naître **des initiatives chez les pure players**, à l'image de OuiBike. Le concept imaginé par cette start-up permet aux particuliers de **louer des vélos n'importe où en France**. Les utilisateurs peuvent aller les chercher en boutique ou se les faire livrer à l'adresse de leur choix. Créé en 2014, ce service de location de vélos digitalisé s'adresse principalement aux touristes. Avec un réseau de 200 loueurs professionnels partenaires et 13 000 vélos loués en 2018, l'entreprise projetait de multiplier par deux le nombre de ses partenaires et par cinq le

nombre de vélos loués. Pour se financer, la start-up prélève une commission de 12 % auprès de ses loueurs partenaires. D'après Louis-Marie Meyer, cofondateur, **la valeur ajoutée du concept réside dans la digitalisation du service**. "Les loueurs livrent des vélos, mais le grand public ne le sait pas", explique-t-il dans *La Revue touristique*. **Le site rend visible l'offre des loueurs**, ce qui facilite la réservation des vélos recherchés par les touristes. La majorité de la clientèle est constituée de groupes et de familles, ainsi que de touristes étrangers, en particulier des Allemands et des Néerlandais, précise le dirigeant. Pour accélérer sa croissance, l'entreprise projette de développer son réseau de partenaires et de développer un plug-in à installer sur les sites des loueurs.

Mise en relation entre particuliers

Première application mobile française dédiée à la location de vélos, Be Bike met en relation des particuliers partout en France depuis 2016. Considérant que le maillage des loueurs n'était pas assez dense, Jérôme Gainche, ancien responsable marketing chez Danone et fondateur de l'entreprise, s'est inspiré des réussites de l'économie collaborative pour lancer son concept. Un système de géolocalisation permet de localiser les vélos disponibles au plus près de son lieu de résidence. Grâce au planning de mise à disposition, les deux parties se mettent en contact et conviennent d'un rendez-vous pour récupérer le vélo. Pour se financer, la start-up prélève **une commission de 30 % sur le prix des locations**. Afin de se rendre visible et de promouvoir son application à travers tout le territoire lors du

lancement de l'application, Jérôme Gainche avait noué un partenariat avec la Fédération française de cyclisme.

Également ancrée dans l'économie collaborative, l'entreprise SportyRent propose un concept de **location de matériel de sport entre particuliers**. Créée en 2017, elle a tout d'abord proposé des locations de vélos, puis elle a élargi son périmètre à la location de skis et de planches de surf. "En plein mois de juillet, et ce, pendant le tour de France, il est très difficile de trouver un loueur professionnel proposant des vélos de course disponibles", affirme la start-up sur son site Internet. Outre le bénéfice financier qui évite d'acheter un matériel souvent onéreux pour une pratique occasionnelle, la start-up met en avant l'intérêt d'**une consommation plus responsable**, qui vise à éviter les achats inutiles.

ET AUSSI...

PARMI LES PURE PLAYERS DE LA LOCATION DE VÉLOS

BIM BIM BIKES: site allemand de mise en relation avec des loueurs professionnels de vélos dans le monde entier.

ELO EARTH: site de mise en relation avec des loueurs de vélos à assistance électrique.

MOBEFLEX: location longue durée (de 6 à 36 mois) de vélos premium avec une motorisation Bosch, proposée par Bridgestone.

SPINLISTER: site américain de location de vélos et d'autres matériels de sport entre particuliers dans le monde entier.

TRYMYBIKE: site de location de vélos chez des loueurs professionnels et entre particuliers.

UPPERBIKE: site allemand de location de vélos entre particuliers.

La réparation : les concepts se multiplient

En 2020, le marché français de la réparation de vélos montre un potentiel de développement attractif. Dopé par l'essor de la pratique, il devrait également bénéficier des effets positifs de la prime gouvernementale "Coup de pouce" lancée au printemps 2020. Inscrit dans le plan de 20 millions d'euros annoncé par le ministère de la Transition écologique et solidaire, ce dispositif comporte un volet réparation visant à aider les Français dans la remise en état de leurs vélos. Cette aide peut s'élever à 50 euros par engin pour toute réparation dans un atelier agréé. Toutes les opérations sont éligibles, comme le changement de pneus, la remise en état des freins, le changement de câble de dérailleur, etc.

Composé d'une multitude d'intervenants aux profils hétéroclites, le secteur de la réparation de vélo fait face à **un accroissement sensible de la demande qui attise les convoitises**. Parmi les acteurs bien installés, l'enseigne multisport Go Sport dispose de 120 ateliers pour monter et réparer des vélos. Des techniciens formés et diplômés réparent tout type d'engin et toute marque. En 2020, l'enseigne met en avant sur son site Internet certains de ses magasins agréés centres de réparation dans le cadre de l'aide de 50 euros accordée par l'État. Sur rendez-vous, les ateliers proposent un devis précisant les réparations à réaliser, le tarif et la réduction. Si la réparation est inférieure à 50 euros hors taxes, seule la TVA restante est facturée. Si le forfait de réparation est supérieur à 50 euros, une réduction de 50 euros sera appliquée à la facture.

Les enseignes indépendantes spécialisées dans le cycle prennent également position sur le marché de la réparation, à l'image du réseau Véloland. Disposant de 75 magasins dans toute la France, le distributeur comprend également des ateliers de réparation et "d'entretien hautement qualifiés, animés par des techniciens experts", comme l'explique son site Internet.

L'activité réparation a aussi donné naissance à **des entreprises spécialisées misant sur des concepts spécifiques**. La prestation de service à domicile

fait partie de ces segments de niche, sur lesquels se positionne par exemple l'entreprise Cycloflix. Créée en 2015 par Alexis Zerbib, la jeune pousse propose sur son site les services de réparateurs de vélo à domicile. "Beaucoup d'entre eux n'arrivaient pas à en vivre. L'idée m'est venue de créer une solution **prenant en charge tout ce qui n'était pas rémunérateur pour le réparateur** (service client, logistique, service après-vente, facturation)", expliquait le dirigeant auprès d'*Entreprendre* en 2018. "J'ai vérifié par moi-même si le secteur était fiable : je me suis formé, j'ai acheté un vélo cargo et je suis parti réparer les vélos chez les particuliers". L'entreprise a connu un développement rapide. Après le recrutement de son premier réparateur en mai 2015, elle a réalisé sa première levée de fonds en juin 2016, suivi d'une seconde en 2017 auprès de Via ID (le fonds du groupe Mobivia, notamment à la tête des centres d'entretien auto Norauto, Midas, etc.). Ces opérations lui ont permis de déployer son service dans plusieurs grandes villes de France, dont Paris, Strasbourg, Lyon, Bordeaux, Nantes, Lille, Rennes, Toulouse et leurs communes avoisinantes. **Son modèle économique repose sur celui de la "franchise 2.0"**. L'entreprise travaille avec des réparateurs indépendants, sans droits d'entrée. Elle prend ensuite **une commission sur les réparations**. Leader sur ce segment, le dirigeant explique son succès par l'adéquation de son service avec le besoin de la cible, essentiellement urbaine, alors que les magasins n'offrent pas un service optimal. Ces derniers souffrent d'un manque de réparateurs et d'espaces, et proposent des délais trop longs à leurs clients. Cycloflix jouit également d'une position de pionnier, en ayant su saisir cette opportunité avant même l'explosion du marché. **Elle s'adresse aussi à la cible professionnelle** en proposant aux entreprises un entretien régulier et des réparations ponctuelles de leurs flottes de vélos. Elle compte notamment parmi ses clients le livreur de plats cuisinés à domicile Deliveroo ou encore le coursier Stuart. En 2019, l'enseigne prévoyait de s'implanter à l'étranger, dans de grandes villes européennes. En septembre 2020,

Cyclofix annonçait une nouvelle levée de fonds de 5 millions d'euros auprès de Décathlon et Via ID. "Cette levée de fonds va nous permettre de répondre à la demande de réparation de vélo qui a été multipliée par 10 depuis le déconfinement, mais aussi de nous développer en France", explique Alexis Zerbib au journal *Les Échos*.

Le secteur compte plusieurs autres enseignes spécialisées dans la réparation, à domicile ou en atelier. Elles offrent des opportunités pour les réparateurs indépendants ou salariés, selon le modèle adopté par l'enseigne. En travaillant en autoentrepreneurs, ces professionnels peuvent rencontrer des difficultés **à dégager des marges sur la réparation et l'entretien de vélos d'occasion**, comme le souligne l'étude "Impact économique de développement des usages du vélo en France", réalisée en avril 2020 par la Direction générale des entreprises (DGE). Le secteur de la réparation de vélos comptabilise **une forte concurrence issue de l'économie informelle**. "C'est un métier dans lequel le travail au noir, non déclaré, est assez présent, on est dans une période de structuration", constate Jean Le Naour, directeur de l'Institut national du cycle et du motorcycle (INCM), pour le journal *La Croix*. La très forte demande observée à l'été 2020 favorise la multiplication des "néomécanos de l'économie informelle", qui trouvent dans le travail au noir une solution temporaire avant de basculer vers le statut d'autoentrepreneur en cas de succès.

Tous doivent aussi tenir compte de la concurrence exercée par **les ateliers d'autoréparation de vélos**. Ces structures associatives concentrent en un même lieu des vélos, des pièces détachées, des outils, des animateurs bénévoles ou salariés prodiguant des conseils. D'abord apparus dans de grandes agglomérations, ces ateliers sont désormais présents sur tout le territoire français. En 2016, ils représentaient déjà 80 000 adhérents et 3 400 bénévoles. 42 % de ces structures employaient au moins une personne et proposent **pour la plupart leurs services moyennant une adhésion annuelle**. Leur modèle économique repose également sur des actions d'autofinancement pour équilibrer leur budget, comme les dons, la vente de vélos et de pièces détachées, ainsi que la réalisation de prestations pour des collectivités et des partenaires privés. **Le volet social se présente comme une composante importante** de leur concept.

En plein essor dans les grandes villes françaises, **les "cafés cyclistes" se développent autour de cette même dimension**. Ce nouveau type d'établissement mixe plusieurs prestations à la fois, dont le débit de boissons, la petite restauration, la réparation vélo, ainsi que la vente de matériel. Ces lieux offrent aussi l'occasion d'échanger entre cyclistes. Le Café Vélo à Grenoble, La Cyclerie Café à Poitiers, L'Inukshuk café à Chambéry, Le Café du Cycliste à Nice, ou encore le Musette à Bordeaux illustrent la tendance.

ET AUSSI :

PARMI LES SPÉCIALISTES DE LA RÉPARATION DE VÉLOS

- Repair & Run : enseigne de réparation de vélo à domicile et dans des boutiques-ateliers à Paris, Bordeaux et Strasbourg.
- Ridy : service de réparation de vélo pour cyclistes urbains et pour les entreprises sur place ou dans ses ateliers (à Montreuil ou porte de Saint Cloud). L'enseigne s'appuie sur des réparateurs salariés.
- Help My Bike : service de réparation ambulante à Paris, comprenant également des réparateurs salariés.
- Le Triporteur : service de réparation et d'entretien vélo implanté essentiellement dans les gares de l'ouest parisien.

L'électrification : une solution alternative séduisante

Une option écologique, des vélos plus légers

Alternative à l'achat d'un VAE neuf, **l'électrification des vélos traditionnels offre des opportunités** d'affaires. Ce dispositif était en pleine expansion au début de l'année 2020, avant le début du confinement, d'après le quotidien *Libération*. Qu'il s'agisse de VTT, de vélos de ville ou de vélos-cargos, **la majorité des vélos peuvent être électrifiés** grâce à des kits de conversion. Seule exception, les cycles disposant d'un cadre en carbone sont jugés trop fragiles pour l'opération, souligne Antoine Galonnier, fondateur d'A fond Gaston. Créée en 2018, cette start-up lyonnaise s'intéresse aux **cyclistes en quête d'assistance électrique, mais qui ne souhaitent pas se séparer de leur vélo**. "On s'adresse à des personnes qui veulent garder leur vélo parce que celui-ci est nickel, qu'elles se sentent bien dessus, qu'il est adapté à leur morphologie, qu'il leur a parfois coûté cher", indique l'entrepreneur. Parfois, ces personnes refusent d'acheter un vélo électrique en plus de leur vélo classique, car elles ne souhaitent pas s'encombrer avec un deuxième vélo. La cible des clients potentiels reste large et concerne toutes les gammes de vélos : "On a des clients qui viennent avec un vélo Decathlon à 150 euros, d'autres avec leur vélo à 1 500 euros", souligne le dirigeant.

A fond Gaston **vend ses kits de conversion en ligne sur commande et clé en main**. Leur installation fait en effet partie intégrante du business model de l'entreprise, qui dispose **d'un réseau d'ateliers partenaires pour la pose des kits** sur les vélos de ses clients. Il s'agit d'installer une nouvelle roue arrière motorisée et reliée à une batterie. Connecté à un ordinateur de bord, le système permet de surveiller plusieurs indicateurs, tels que la vitesse et le niveau d'assistance. Pour se développer, l'entreprise projette de nouer des partenariats en 2021 avec des ateliers de pose dans toute la France.

Si certains acteurs mettent l'installation du kit au cœur de leur business model, d'autres vendent uniquement des kits à installer soi-même. Pour les premiers, le contact physique et l'accompagnement restent fondamentaux, à l'instar de la société MonSpad. Emmanuel Barbanchon, l'un des cofondateurs, en témoigne : "Nous voulions absolument avoir une présence physique afin que les clients puissent passer nous voir", explique-t-il sur le site *city-ride.fr*. À ses yeux, il est nécessaire d'apporter "des conseils aux clients dans le choix de leur motorisation, l'ampérage de batterie en fonction de son utilisation, etc."

En évitant l'achat d'un nouveau modèle, la transformation d'un vélo traditionnel en un vélo électrique apparaît comme **une solution plus écologique**. Convaincues de l'effet négatif d'une production de nouveaux véhicules dans un parc de vélos déjà très chargé, les acteurs positionnés sur le segment de l'électrification valorisent cet argument auprès de leur clientèle, à l'instar de Virvolt. "Il est dommage d'acheter du neuf lorsque nos propres vélos sont pour l'extrême majorité parfaitement adaptés à une électrification", estime Jérôme Gaynard, cofondateur de la start-up parisienne. Depuis 2019, l'entreprise commercialise et installe des kits d'électrification similaires à ceux proposés par A fond Gaston. Elle distribue également des kits à installer au niveau du pédalier. Plus puissant, ce système permet à l'entreprise de diversifier son offre avec un produit haut de gamme "destiné aux randonneurs ou à ceux qui projettent d'aller à la campagne ou en montagne", précise Jérôme Gaynard. Quelle que soit l'option choisie pour la conversion, les vélos ainsi transformés (avec un surplus de poids compris entre 5,5 kg et 7,3 kg) restent **moins lourds que la plupart des VAE**, conclut-il. Présent uniquement à Paris fin 2020, Virvolt prévoit d'ouvrir des ateliers à Toulouse et à Lyon au début de l'année 2021, indique le journal *Les Échos*.

Plus accessible, la conversion attire les consommateurs

Avec un prix compris entre 750 et 1 200 euros, l'électrification représente pour le consommateur **une option moins onéreuse que l'achat d'un VAE neuf**, rappelle le journal *Les Échos*. En ayant recours à de nombreux intermédiaires (moteuristes, assembleurs, marques, distributeurs), les VAE neufs affichent en effet un prix moyen de 1 749 euros, selon l'étude l'Observatoire du cycle réalisée par l'Union sport & cycle en 2020. Par ailleurs, **les subventions locales** favorisant le passage à l'électrique peuvent être accordées aux acheteurs de kits d'électrification. À Paris par exemple, des aides permettent de se faire rembourser jusqu'à 400 euros pour l'achat d'un kit de conversion. Parce qu'ils sont réutilisables d'un vélo à l'autre, les kits d'électrification représentent également **un investissement pérenne**. Le consommateur souhaitant changer de vélo au cours de sa vie pourra utiliser son kit sans avoir à investir de nouveau.

En ce qui concerne **la réparabilité**, le vélo traditionnel électrisé disposerait également d'un avantage majeur. D'après Antoine Galonnier, cet aspect représente l'un des critères essentiels de choix de ses clients: "Notre innovation peut intéresser tous ceux qui sont sensibles à la notion de réparabilité, afin de ne pas dépendre des connectiques constructeurs", explique-t-il sur le site de *La Tribune*. Jérôme Gaynard, de la start-up Virvolt, partage ce point de vue dans un article publié par le journal *Les Échos*: "L'électrification permet aussi d'avoir des pièces bien distinctes et de **faciliter grandement la réparation de votre vélo**, tant sur le plan mécanique qu'électrique."

D'après le magazine *Challenges*, les acteurs positionnés sur le segment de l'électrification des vélos traditionnels ont constaté **une évolution significative de leur activité depuis la crise sanitaire** liée à la Covid-19. À titre d'exemple, le nombre de commandes quotidiennes enregistrées par A fond Gaston a décuplé en juin 2020 par rapport à la même période de l'année précédente selon le journal *Les Échos*. Créée en octobre 2019, la start-up Teebike a vu son activité doubler entre mi-mai et début septembre 2020, à la suite du déconfinement. Alors que le VAE séduit toujours

plus les Français, la conversion d'un vélo traditionnel se présente comme une alternative originale, plus écologique et économique. Mais elle se heurte aussi à certaines limites. Alors que les kits d'électrification dépendent essentiellement de la Chine, l'intensification de l'activité pourrait générer **des difficultés d'approvisionnement**, comme le constatait le dirigeant de Virvolt début septembre 2020: "Désormais nous sommes à 3 à 4 vélos électrisés par jour. On essaie de ne pas faire plus car sinon on arrivera vite à la rupture de stocks."

Avec une offre foisonnante, en particulier sur Internet, **certains vélos électrisés ne respectent plus les règles du Code de la route** car ils utilisent des kits qui dépassent les 250 W et qui permettent de rouler à plus de 25 km/h. Ces kits soulèvent également **le problème de la responsabilité et de l'assurance**. "En cas d'accident, le consommateur ne peut pas se retourner contre le constructeur puisque le vélo a été modifié", précise André Ghestem, président de la commission Cycle et Mobilité active de l'Union sport & cycle. Si les kits de motorisation ne sont pas encore encadrés par une réglementation, des démarches sont en cours auprès du gouvernement pour faire évoluer la situation, précise-t-il.

ET AUSSI...

PARMI LES SPÉCIALISTES DE L'ÉLECTRIFICATION DES VÉLOS

CYCLOBOOST: kits électriques. L'entreprise dispose de revendeurs dans une dizaine de villes françaises.

MONSPAD: kits électriques et installation sur rendez-vous en atelier.

OZO: kits électriques à installer soi-même.

TEEBIKE: kits électriques proposant une roue électrique connectée pour les vélos traditionnels.

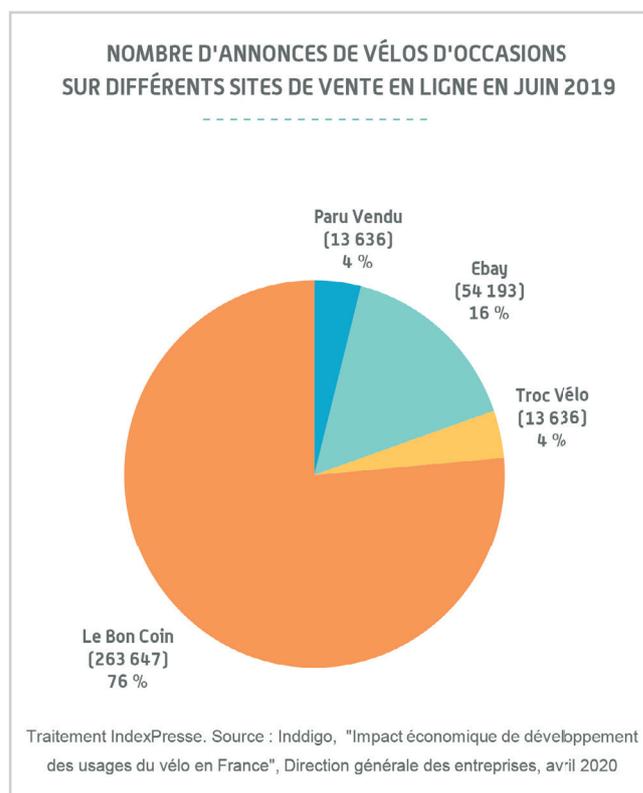
À BICYCLETTE PAULETTE: kits électriques à installer soi-même.

La vente d'occasion, un marché à fort potentiel investi par les e-commerçants spécialistes

Particulièrement considérable en volume, le **marché de l'occasion** représenterait 1,3 million de vélos chaque année. Le circuit occuperait **23 % des modes d'acquisition des engins**, selon une enquête réalisée par Heureux Cyclage relayée en 2020 par une étude de la Direction générale des entreprises (DGE). Il se positionne derrière l'achat de vélos neufs (53 %) et devant le prêt (22 %) et la location (6 %). La vente de cycles d'occasion jouit d'un potentiel important. **11 millions de bicyclettes seraient stockées et inutilisées en France**. Ce chiffre laisse présager un bel avenir à la vente d'occasion de vélos, à l'heure où les modes de consommation évoluent sous l'effet des considérations environnementales. Ce circuit a pu également bénéficier des ruptures de stocks survenues dans les magasins dans le contexte de la crise sanitaire de Covid-19.

Les ventes peuvent s'opérer via les ateliers de réparation, les magasins d'occasion, les braderies, ou encore les bourses d'occasion. En 2020, elles trouvent surtout **un relais important sur Internet, où les achats se font de plus en plus fréquents**. La forte rotation des offres observées sur le web laisse même à penser que l'estimation globale du marché de l'occasion est sous-évaluée. Selon la DGE, les ventes par le biais de sites représenteraient déjà 1,5 million de vélos par an. Sur la base d'un parc de 11 millions de vélos inutilisés dans l'année sur un total de 35 millions de vélos en France, le marché de l'occasion disposerait d'un fort potentiel de développement.

Le circuit de l'e-commerce se déploie à travers de multiples intervenants. Sur 345 000 vélos proposés à la vente en ligne en juin 2019, une enquête Inddigo place le Bon Coin en tête des sites les plus utilisés, suivi d'Ebay, Troc Vélo et Paru Vendu. La typologie des engins vendus varie selon ces sites. Si Troc Vélo comprend une offre plus haut de gamme, avec une majorité de vélos



de route et de VTT, Le Bon Coin référence une gamme importante de VAE et VTC parmi les annonces professionnelles. Parmi celles émanant de particuliers, il compte de nombreuses offres de vente de vélos pour enfants.

À côté de ces sites de petites annonces généralistes, de nouveaux intervenants profitent du fort potentiel du marché de l'occasion en se positionnant comme **des acteurs spécialisés du cycle en ligne**. Belleroue, dédié à l'univers des deux-roues d'occasion, vend des vélos et motos vintage, ainsi que des accessoires rétro et des pièces détachées. Ce site a été créé en 2016 par Nancy Wehbe et Yves-Allan Brulle, frustrés par leurs recherches infructueuses sur des sites généralistes. Leur **marketplace spécialisée vise à rassembler à**

la fois des chineurs, des amateurs et des professionnels. Chaque produit est étudié par les professionnels du site avant la mise en vente. **L'expertise apparaît comme un aspect essentiel** de ces nouveaux acteurs. Briko Bike, né en 2008 et implanté à Toulon, propose par exemple **la vente en ligne de pièces d'occasion**. Celles-ci sont méticuleusement nettoyées et inspectées avant envoi. Fondée en 2018 par un cycliste passionné, Philippe Masseau, la jeune start-up Ekstere entend quant à elle **devenir la référence de la cote de la vente du vélo d'occasion** avec son service Cote Vélo. Mis en ligne en février 2020, ce service repose sur **un algorithme reprenant de nombreux critères**, tels que la marque, l'âge du vélo, sa catégorie, etc. Fin septembre 2020, le site sera accompagné d'une plateforme de vente de vélos d'occasion. Celle-ci mettra sur une offre sûre et de qualité. "Par rapport à d'autres plateformes, **nous voulons nous positionner comme un tiers de confiance**" a expliqué son fondateur auprès de *Bfmtv.com*, en septembre 2020. "Nous souhaitons que les vélos cotés et vendus sur le site le soient au juste prix. Nous voulons également vérifier à terme la propriété du vélo, via une facture et un numéro de série correspondant, afin d'éviter le recel sinon nous ne prenons pas l'annonce. Nous demandons ainsi de remplir un formulaire très détaillé sur son état". À terme, la start-up fera également vérifier chaque vélo dans des ateliers partenaires avant la mise en vente en ligne.

RECONDITIONNEMENT

Re Fab-Dijon vend sur Internet et en boutique des vélos manufacturés à partir de vélos et de pièces issues de réemploi. Ces dernières sont récupérées auprès de partenaires locaux de l'entreprise, implantée près de Dijon. Re Fab-Dijon propose une **personnalisation poussée selon les attentes communiquées par ses clients**.

La boutique en ligne Ebike Market ajoute à son activité **la spécialisation et la remise en l'état**. L'entreprise propose la vente de vélos électriques d'occasion, reconditionnés et garantis. Dans ce but, elle collecte ses VAE auprès d'un réseau de professionnels (spécialistes de la vente et de la réparation) agréé par les plus grandes marques de cycles et de batteries. Chaque vélo est inspecté, **testé et remis à neuf dans les ateliers de l'entreprise avant d'être expédié à l'acheteur**. Le vélo passe au total 20 points de contrôle avant sa vente. Il est ensuite garanti 12 mois. Ebike Market propose également un service après-vente, réalisé par ses techniciens experts. Son offre permet ainsi d'économiser jusqu'à 50 % sur ces engins onéreux. Pour le financement, elle propose également la location de longue durée de vélos électriques neufs ou d'occasion, à partir de 47 euros par mois. En parallèle, l'entreprise gère aussi une flotte de vélo électrique en libre-service.

DECATHLON POURSUIT LE DÉPLOIEMENT DE SON ACTIVITÉ SECONDE-MAIN

Dans le commerce spécialisé sport, Décathlon fut le précurseur de la vente d'occasion, avec l'organisation des Trocathlon dès 1982. Près de 30 ans plus tard, l'enseigne mise toujours sur cette activité à travers la mise en place de plusieurs concepts et l'intégration du canal Internet. Toute l'année, Décathlon offre la possibilité de vendre ou d'acheter du matériel sportif d'occasion, via : les événements Trocathlon (le vendeur inscrit son produit en ligne, avant de le déposer en magasin pendant l'opération) ; le service la "reprise Décathlon" (Décathlon rachète un ancien matériel contre un bon d'achat) ; les annonces en ligne (le vendeur inscrit son produit en ligne, l'acheteur intéressé contacte le vendeur par email, les deux protagonistes conviennent d'un rendez-vous pour réaliser l'opération) ; l'achat de produits d'occasion (l'acheteur trouve en ligne un produit qui l'intéresse et l'achète en magasin, avec les mêmes services et avantages que pour un produit neuf).

PROFITER DE L'ENGOUEMENT POUR LE CYCLOTOURISME

Un marché en croissance, des retombées économiques multiples

“Le tourisme à vélo est **l'une des filières touristiques les plus dynamiques** du marché français”, affirmait la Direction générale des entreprises (DGE) dans son Baromètre 2017. Cette année-là, la France est devenue la deuxième destination mondiale du tourisme à vélo, après l'Allemagne. “On observe **un engouement croissant** depuis cinq ans”, rappelait en juin 2020 Isabelle Gautheron, directrice technique nationale de la Fédération française du cyclotourisme. En effet, près de **22 millions de Français pratiquent le vélo pendant leurs vacances** en 2020. Le développement du tourisme à vélo correspond à **une évolution de l'état d'esprit des pratiquants**. Les touristes aspirent à plus de bien-être, plus d'attention à l'environnement, à des choix de consommation et de partage. En effet, la pratique du vélo évoque la nature et le bien-être pour, respectivement, 64 % et 58 % des Français, d'après l'Observatoire du tourisme à vélo 2018.

UN RAJEUNISSEMENT DES PRATIQUANTS

“Le profil des cyclotouristes a changé avec le Covid, il rajeunit”, d'après Isabelle Gautheron, directrice nationale de la Fédération française de cyclotourisme. Alors que les plus de 55 ans représentaient auparavant la majorité des pratiquants, de nouveaux profils s'intéressent au tourisme à vélo : familles, actifs ayant pris l'habitude d'utiliser le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail, jeunes adultes soucieux des aspects environnementaux.

Source : francetvinfo.fr, août 2020.

Le secteur profite également de **l'agrandissement du réseau des aménagements cyclables**, qui relie les différents prestataires de services et connecte plusieurs itinéraires entre eux. En France, le schéma des aménagements cyclables est constitué de voies cyclables, de voies vertes et de routes à faible circulation. Au total, 17 000 kilomètres d'itinéraires sont aménagés pour les cyclotouristes, avec l'objectif d'atteindre 25 408 kilomètres d'ici 2030, selon France Vélo Tourisme. Le réseau cyclable français s'inscrit également dans **un réseau européen en pleine expansion**, comme le rappelle le journal *Les Échos*. La Fédération européenne des cyclistes aménage un réseau traversant 42 pays sur 70 000 kilomètres, au travers de 16 itinéraires longue distance. Parmi les itinéraires EuroVélo-route, neuf traversent la France, proposant plus de 6 000 kilomètres de pistes cyclables. Autre signe de vitalité du secteur, **le nombre de prestataires “Accueil Vélo” progresse continuellement** depuis sa création en 2012. Mise en place sous l'égide de France Vélo Tourisme, Accueil Vélo est une marque nationale attribuée aux hébergeurs, loueurs, réparateurs de vélos, offices de tourisme, restaurateurs et sites de visites et de loisirs. Pour obtenir ce label, les prestataires doivent répondre à des critères précis selon leur catégorie, comme la proximité avec un itinéraire cyclable balisé et une offre de services adaptés aux touristes à vélo. Pour utiliser la marque, les prestataires doivent s'acquitter d'une contribution de 300 euros pour 3 ans. Des visites de contrôle sont programmées pour vérifier le respect des critères listés dans le référentiel de qualité Accueil Vélo selon chaque catégorie. À l'été 2020, la France comptait plus de **5 000 établissements labellisés**, contre 2 662 seulement à la fin du mois de mars 2017.

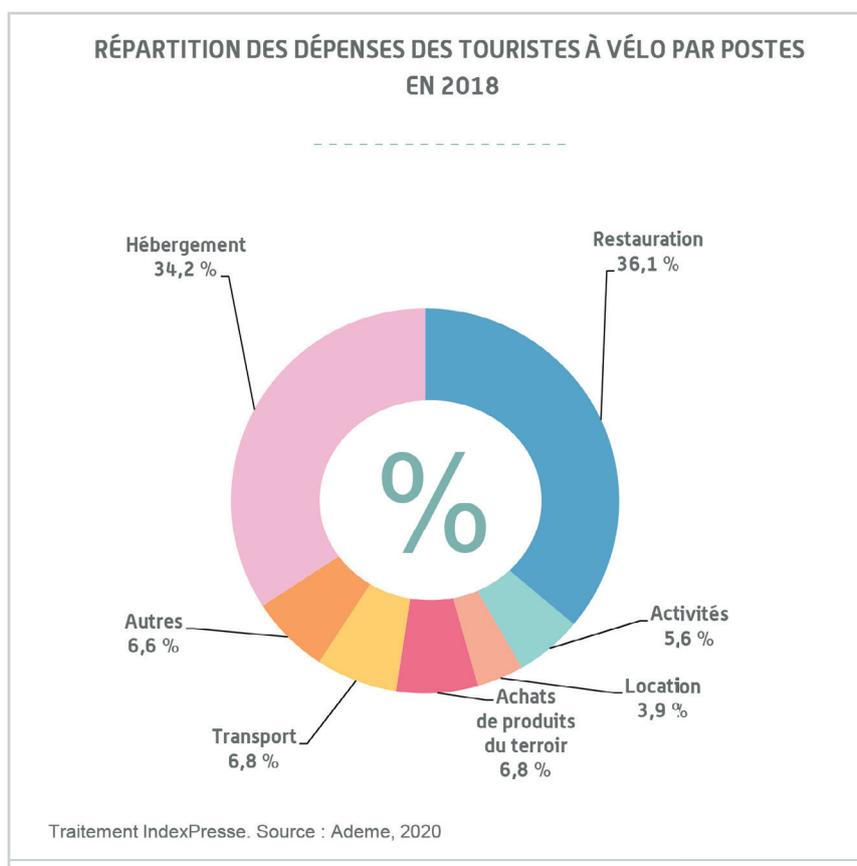
Les retombées économiques du tourisme à vélo s'avèrent élevées, selon l'étude d'IndexPresse sur

PROFITER DE L'ENGOUEMENT POUR LE CYCLOTOURISME

le tourisme durable. Par exemple, sur l'itinéraire La Loire à vélo, qui s'étend sur 800 kilomètres, les revenus du secteur étaient évalués à 80 euros par jour et par touriste en 2018, avec environ un million de cyclistes ayant emprunté la piste. "Calcul fait, 1 kilomètre d'itinéraire cyclable structuré génère 16 000 à 30 000 euros par an en recettes d'hébergement, de restauration, d'achats dans les commerces locaux de proximité", d'après la revue *Espaces tourisme et loisirs*. Au total, en 2019, **les retombées économiques du tourisme à vélo étaient estimées à 4,2 milliards d'euros**, selon la Direction générale des entreprises. S'il varie sensiblement d'un itinéraire à un autre, notamment en fonction de l'hébergement choisi, **le niveau de dépense d'un cyclotouriste se révèle nettement plus élevé que celui d'un touriste non-cycliste**. Il atteint 68 euros par jour en moyenne, contre

55 euros pour les touristes non-cyclistes, précise l'organisme. Un cyclotouriste dépense notamment plus en hébergement et beaucoup plus en restauration.

Fortement touchés par le confinement durant le printemps 2020, les acteurs du cyclotourisme comptent sur **l'effet positif de l'usage du vélo pour les déplacements urbains** pour augmenter les pratiques lors des périodes de vacances. Parallèlement, les restrictions de déplacement et les contraintes sanitaires liées à la Covid-19 **amplifient la tendance du tourisme durable**, qui est en croissance depuis de nombreuses années. Avec la mise en avant de la destination France, la valorisation des régions et la connexion avec la nature, le tourisme à vélo dispose de leviers convaincants pour se développer.



Voyagistes : s'inscrire dans le slow tourisme avec une offre vélo

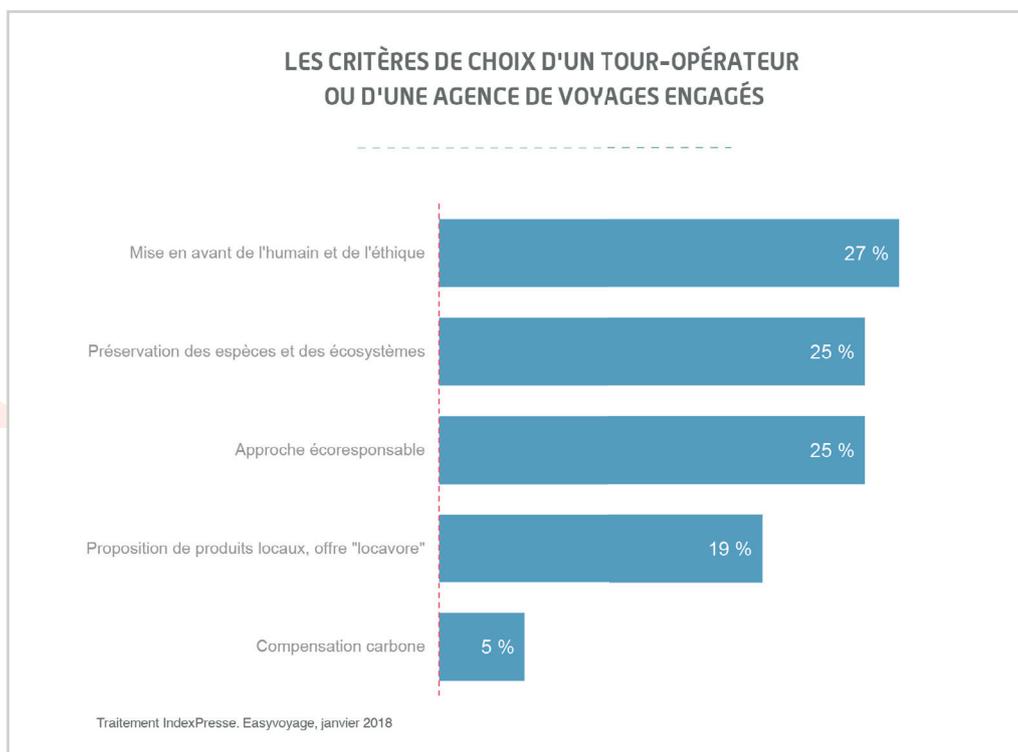
“L’offre de voyages se diversifie et de plus en plus de Français sont prêts à essayer”, constatait en 2020 Isabelle Gautheron, directrice technique nationale de la Fédération française du cyclotourisme. Avec **250 acteurs recensés en 2019** contre 206 en 2008, le nombre de tour-opérateurs proposant des séjours vélo en France progresse, selon la Direction générale des entreprises (DGE). Pour autant, **le marché est largement investi par les entreprises étrangères**, qui représentent 74 % des acteurs. Avec des séjours allant de simples balades à vélo à la journée à des circuits itinérants clés en main, **les agences de voyages et les tour-opérateurs** ont construit des offres variées. Longtemps la plus recherchée des touristes, la région du Val de Loire a laissé sa place de première

destination à la Provence, qui a progressé de 22 % entre 2012 et 2019. Parmi les destinations proposées aux touristes à vélo par les tour-opérateurs français, la Bourgogne et l’Alsace apparaissent également en bonne place. En progression de 73 %, **les Alpes se présentent aussi comme une région particulièrement porteuse**, notamment à travers des séjours sportifs, remarque la DGE. Quasiment inexistantes dans les années 2010, **les grands itinéraires cyclistes tiennent désormais une place importante** dans les catalogues des voyagistes. En progression, cette tendance à l’itinérance fait naître **une demande d’accompagnement et de logistique** de la part des touristes, ce qui profite aux acteurs ayant décidé de s’installer sur ce créneau.

NOMBRE DE SÉJOURS VÉLO PROPOSÉS PAR LES TOUR-OPÉRATEURS FRANÇAIS PAR DESTINATION ET ÉVOLUTION 2012-2019
[10 premières destinations]

	2012	2019	Évolution
Provence, Luberon, Alpilles, Camargue	360	438	+ 22 %
Val de Loire	402	403	0%
Bourgogne, Beaujolais	268	291	+ 9 %
Alpes	154	267	+ 73 %
Alsace, Vosges	214	232	+ 8 %
Canal des deux mers	102	179	+ 70 %
Périgord, Lot	197	176	- 11 %
Bretagne	148	149	+ 1 %
Littoral atlantique, Nantes, Bordeaux	76	117	+ 54 %
Vignobles Bordeaux	71	117	+ 65 %

Traitement IndexPresse. Source : Direction générale des entreprises, 2020



En ce qui concerne le positionnement des offres, la grande majorité des acteurs (65 %) proposent des séjours découverte. Initialement destinées aux couples, **ces offres se sont progressivement ouvertes aux familles**, puisque 20 % des acteurs s'adressent désormais à cette cible. En outre, près de la totalité des offres découverte comportent aujourd'hui une option VAE. Moins représentées, **les offres plus sportives, VTT ou proposant des circuits en montagne progressent** fortement d'année en année, souligne la Direction générale des entreprises.

Élargir sa gamme et profiter de son statut de spécialiste

Spécialiste du voyage à vélo depuis 1986, **RandoVélo fait figure d'entreprise pionnière** dans le secteur. Dès sa création, l'agence a porté un concept totalement dédié au vélo. Elle prônait à ses débuts le vélo pour découvrir sa région d'origine, celle des châteaux de la Loire. Au fil des années, RandoVélo **s'est ouverte aux voyages dans d'autres régions** françaises ainsi qu'aux grands itinéraires cyclables d'Europe,

plébiscités par sa clientèle. Elle propose également **des voyages thématiques** tels que des circuits pour les familles avec des enfants ou autour des centres d'intérêt de ses clients comme le vin, les fleuves et les lacs, les voies vertes ou encore le bord de mer. **Des prestations de circuits accompagnés** viennent compléter son catalogue. À côté des séjours à la carte, l'agence propose **une offre sur-mesure** en concordance avec les souhaits de ses clients, comme le rappelle le site *tourmag.com*. Les séjours sont proposés clés en main, incluant le transport des bagages et un service d'assistance disponible 24 heures/24. Afin de répondre à la demande croissante des touristes, **l'agence met désormais à leur disposition des vélos électriques sur tous les itinéraires** qu'elle propose. Devenue experte dans son secteur, **elle a séduit le tour-opérateur Terres d'Aventure** (Groupe Voyageurs du Monde), qui l'a rachetée en 2015. En 2020, RandoVélo propose plus de 120 séjours dans le monde entier. Elle affichait un chiffre d'affaires de 2,5 millions d'euros en 2019.

Orienté vers les voyages à vélo en liberté un peu partout en France et en Europe, Le Vélo Voyageur accompagne depuis 2011 les cyclotouristes dans

l'organisation de leurs voyages. L'agence teste ses circuits en interne et fournit **des prestations clés en main, plutôt sur des étapes courtes**. Elle prend en charge la réservation des hébergements, la location des vélos et le transport des bagages. À l'instar de Rando Vélo, Le Vélo Voyageur assiste ses clients de jour comme de nuit en cas de problème. Dès sa création, Le Vélo Voyageur a noué des partenariats avec de nombreuses entreprises étrangères, dans les pays où elle propose des circuits. "Nous nous sommes inspirées d'un modèle de site Internet existant en Allemagne, où le vélo est un moyen de transport très prisé des vacanciers, et nous l'avons adapté au marché français", affirment les deux fondatrices. Pour Eugénie Triebel, cofondatrice de l'entreprise, **l'un des atouts de l'offre réside dans son accessibilité**: "Notre expérience rassure. Nous ne sommes ni sportives, ni expertes du vélo. Cela prouve bien que c'est accessible à tous, ou presque. Même à un gamin de sept ans!", explique-t-elle. Afin de compenser le manque à gagner dû à l'absence de la clientèle étrangère à cause de la crise sanitaire liée à la Covid-19, **l'agence a élargi ses propositions de séjours et "espère séduire les néophytes"**, expliquait la dirigeante en avril 2020 sur le site *lefigaro.fr*. Le catalogue compte désormais des références de séjours en fixe ou en semi-itinérance et des itinéraires à la journée. En 2018, l'agence affichait un chiffre d'affaires de 1,5 million d'euros.

Si **faire appel à un voyageur pour partir à vélo rassure**, ce choix s'avère particulièrement utile pour les voyages à l'étranger et les séjours plus sportifs. "**Pour sortir des sentiers battus, la logistique devient alors essentielle** et le recours à un tour-opérateur spécialisé indispensable", estime *L'Écho touristique*. Plus encore, les offres sur-mesure garantissent une expérience originale, totalement adaptée aux aptitudes physiques et aux envies des clients. Lancée en 2018

ET AUSSI...

PARMI LES AGENCES SPÉCIALISTES DU VOYAGE À VÉLO

ABICYCLETTE: voyages à vélo personnalisés à la carte et sur-mesure, dans toute la France, sur les grands itinéraires cyclables comme la Vélodyssée et dans certains pays d'Europe.

LA BICYCLETTE VERTE: voyages combinant des parcours à vélo pendant la journée et un hébergement en bateau le soir, en France et dans certains autres pays d'Europe.

CAP VÉLO: voyages à vélo en France et dans certains pays d'Europe.

FRANCE À VÉLO: séjours de cyclotourisme en France et à l'étranger, avec des étapes alliant nature et culture.

VÉLORIZONS: voyages VTT, vélo de route et VTC, en France et dans le monde.

par un couple de cyclotouristes, Évasion à vélo a choisi ce positionnement avec six destinations en France. La personnalisation de l'offre permet à l'agence de vendre une formule adaptée aux attentes de ses clients en ce qui concerne la durée, le rythme et la difficulté. "Pour moi, l'échange avec les personnes est fondamental, tout est basé là-dessus. Je souhaite avant tout comprendre ce dont ils ont envie pour ensuite leur construire du sur-mesure", souligne Thibaut de Finance, cofondateur de l'agence. Les formules intégrées incluent toutes les prestations utiles, de la location du vélo à l'hébergement, en passant par la

45 %

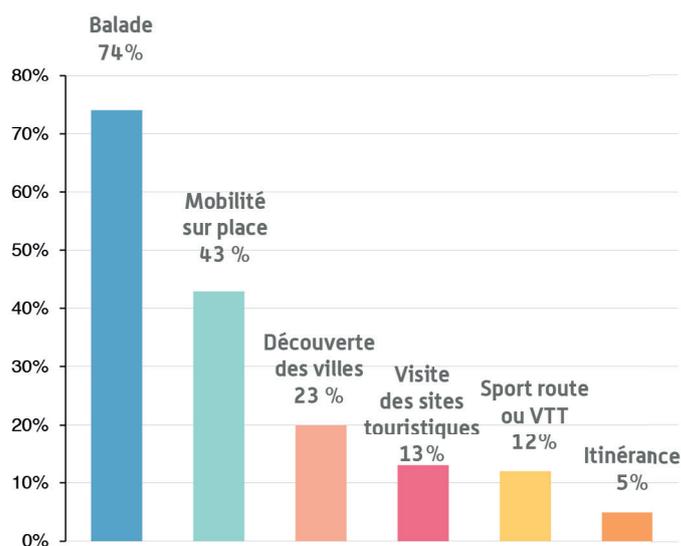
La part des Français qui ont déclaré avoir utilisé le vélo pendant leurs vacances en 2018.

réservation des restaurants, les visites et le transport des bagages. Avec des formules adaptables et la proposition de voyages à vélo électrique, Évasion à vélo s'adresse à **une clientèle aux profils variés** tels que les familles, les sportifs et les retraités. En 2019, l'agence affirmait vouloir élargir son catalogue avec une ou deux destinations supplémentaires chaque année, dont un séjour en Sicile, notamment pour **pouvoir proposer des offres hors saison**. En outre, les séjours envisagés répondront aux valeurs portées par l'agence, à savoir un tourisme basé sur "l'authenticité et l'originalité des destinations", loin du tourisme de masse, souligne le site *citycycle.com*. Enfin, conscient de l'engouement des Français pour le vélo survenu au cours de ces dernières années, l'agence souhaite **se développer à travers le team building**, en créant des offres pour les entreprises et leurs salariés.

Opter pour la croissance externe : l'exemple du groupe Voyageurs du Monde

Pionnier du tourisme durable en France, le groupe Voyageurs du Monde (VDM) s'est engagé sur plusieurs fronts, tels que l'absorption carbone et la reforestation. Pour renforcer sa position de leader dans le tourisme responsable, il s'est également développé via **une croissance externe orientée vers le tourisme lent**, en rachetant des acteurs du trek et de la randonnée tels que Terres d'Aventure (2001), Nomade Aventure (2004), Chamina-Sylva (2011) et Allibert (2012). En 2015, Voyageurs du Monde a repris RandoVélo, le tour-opérateur spécialiste des circuits à vélo dans le Val de Loire. En 2017, le groupe a fait l'acquisition de KE Adventure Travel, spécialiste anglais du voyage d'aventure haut de gamme proposant des voyages à base de randonnées, de trekking et

MOTIFS DE LA PRATIQUE DU VÉLO PENDANT LES VACANCES



Traitement IndexPresse. Source : Ademe, avril 2020

de vélo. Ces acquisitions permettent au groupe de **s'installer sur le marché du cyclotourisme** via des structures dédiées, mais aussi de **développer l'offre vélo de ses marques existantes**. Ainsi, après avoir racheté RandoVélo en 2015, Terres d'Aventure élargissait sa propre gamme avec des formules de séjours à vélo. En 2020, le tour-opérateur propose plus de 120 voyages à vélo dans le monde, en version tout terrain ou vélo de route. **“Nous enregistrons une forte demande pour nos voyages à vélo depuis trois ans.** Avec ce moyen de locomotion, nos clients (pour une large majorité des familles) optent pour des vacances actives et physiques. Dans une journée, ils peuvent parcourir 30 à 50 km en découvrant le patrimoine de la région et en dégustant les produits locaux”, expliquait en 2020 Éric Balian, directeur de Terres d'Aventure. **Le succès du vélo à assistance électrique a contribué à la démocratisation des randonnées cyclistes** et “les a mises à disposition d'une clientèle moins sportive et plus âgée”, conclut le dirigeant.

LE VAE, UN LEVIER D'ATTRACTIVITÉ POUR LES TERRITOIRES

Conscients de l'intérêt des Français pour le VAE, de nombreux territoires développent des projets autour du vélo. La région du Gers, par exemple, a créé une offre de location de VAE. Son projet, baptisé “Vélo de Pays, Destination Gers”, a pour but de promouvoir le vélo auprès des habitants et des touristes en développant une offre de mobilité douce. Les vélos sont disponibles dans certains hôtels, sur des bases de loisirs ou dans des offices de tourisme. Certains vélos sont équipés de remorques ou de sièges qui permettent d'emmener les enfants, ce qui permet d'accueillir plus facilement les familles. Enfin, plusieurs parcours adaptés au vélo électrique ont été mis au point par les offices de tourisme et les clubs de cyclotourisme du territoire.

Source: IndexPresse “Le Tourisme durable”, 2020.

Renforcer son positionnement sur le slow tourisme en tant qu'acteur de la randonnée

Certaines agences, initialement orientées vers la randonnée pédestre et le trek, se diversifient en concevant leur propre offre de cyclotourisme. Chamina-Sylva, acteur majeur de la randonnée pédestre et du trek était déjà connu pour son offre sur les chemins historiques comme le chemin de Saint-Jacques de Compostelle. Le tour-opérateur propose aujourd'hui plus d'une quarantaine de circuits à vélo, en France et en Europe. Son expertise a également servi à étayer l'offre de voyages d'aventure des différentes marques du groupe Voyageurs du Monde, dont il dépend depuis 2011.

Avec sa marque Balaguère By Bike créée en 2013, le spécialiste de la randonnée La Balaguère fondé en 1984 s'est également installé sur le marché du voyage à vélo. À l'origine centrée sur sa région d'origine, les Pyrénées, l'agence a ensuite étendu son offre dans de nombreux pays du monde et **dispose d'une gamme complète de séjours à vélo**. En plus des voyages en liberté avec un accompagnement logistique et la réservation des hébergements, des randonnées accompagnées en groupe sont programmées à dates fixes. Des séjours sur-mesure sont également proposés pour les groupes déjà constitués. Soucieuse de **diversifier sa clientèle**, l'agence s'adresse aussi bien aux sportifs qu'aux familles avec des enfants grâce à des parcours adaptés. Très engagée dans le développement du tourisme durable, La Balaguère a été l'un des membres fondateurs d'Agir pour un tourisme responsable (ATR) en 2004. D'autres acteurs, à l'image d'Espace Randonnée, Allibert trekking ou Safran Tours, misent eux aussi sur des offres de tourisme à vélo pour enrichir leur catalogue de séjours.

Les observateurs s'accordent à penser que le développement du **tourisme durable apparaît comme une opportunité pour le marché du tourisme à vélo**. D'après l'étude d'Easyvoyage réalisée au début de 2018, 67 % des sondés se disent intéressés par un voyage responsable et 66 % sont prêts à partir avec une agence de voyages engagée si cela n'entraîne pas trop de frais.

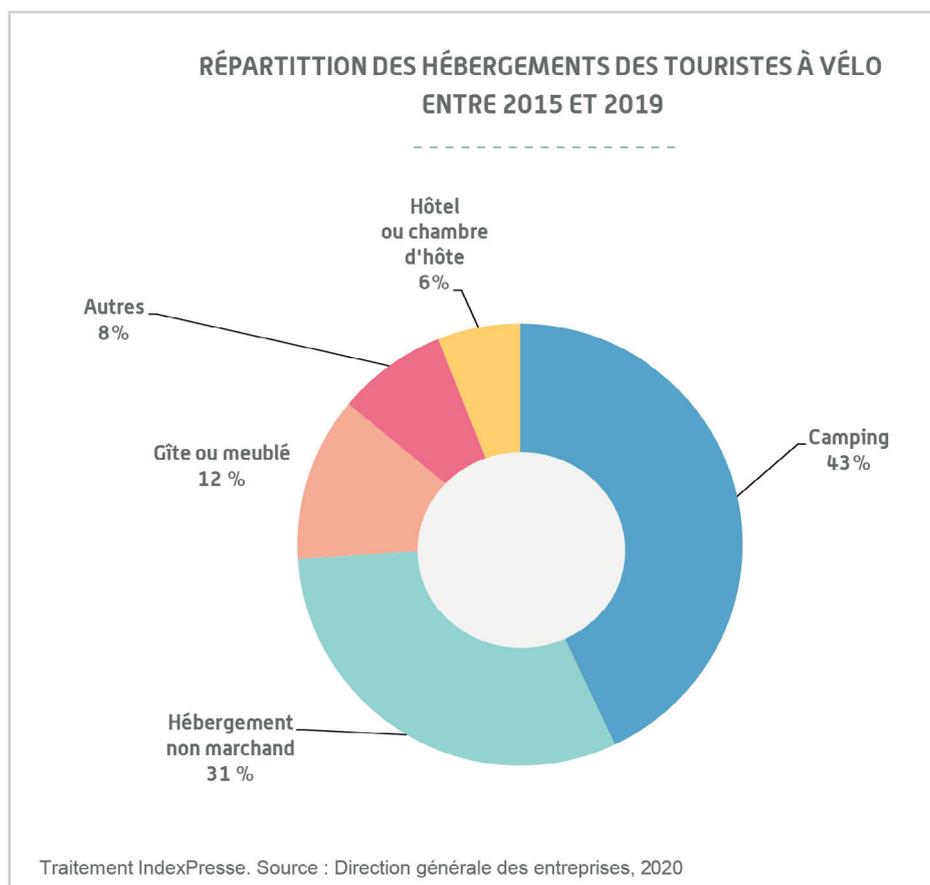
Hébergeurs : miser sur les services et se faire labelliser "Accueil Vélo"

Hôtels, chambres d'hôtes, gîtes, campings, *warm-showers*... Les solutions d'hébergement pour les touristes à vélo s'avèrent hétéroclites. Elles représentent **un large éventail de prix**, allant de moins de 20 euros à plus de 3000 euros la semaine pour des séjours organisés par des tour-opérateurs. En règle générale, un cyclotouriste octroie **34 % de son budget à l'hébergement**, avec des disparités selon l'option choisie. Ainsi, un touriste à vélo dépensera par jour en moyenne 56 euros

en camping et 116 euros en hôtel ou en chambre d'hôte, selon le rapport de la Direction générale des entreprises (DGE). Les dépenses des cyclotouristes étrangers pour se loger sont plus élevées que celles des Français. L'étude signale que **les touristes ayant recours au vélo à assistance électrique dépensent également davantage** que les autres. Souvent plus âgés, ils se tournent volontiers vers l'hôtel, le logement le plus onéreux. Au total, **le marché de l'hébergement pour les**

90 000

Le nombre annuel de nuitées liées au cyclotourisme en 2020.



cyclotouristes était estimé à 1,5 million d'euros en 2018 selon une enquête EuroVélo.

Pour attirer les touristes, les hébergeurs disposent d'un levier essentiel à travers la marque Accueil Vélo. Parmi les 5 000 adhérents du label en 2019, 70 % étaient des hébergeurs, soit environ **3 500 établissements labellisés**. La répartition géographique de ces prestataires révèle **une forte présence de l'offre aux alentours des grands itinéraires** cyclables tels que la Loire à Vélo, la ViaRhôna ou la Vélodyssée. Selon la DGE, **la marque Accueil Vélo joue un rôle majeur** dans la structuration de l'offre touristique, car **elle élève le niveau de service** à destination de la clientèle du tourisme à vélo. Conscients de l'opportunité créée par l'accompagnement des cyclotouristes, **les hébergeurs développent leur gamme de services** afin de répondre au cahier des charges du label: être situé à moins de 5 kilomètres d'un itinéraire cyclable, proposer le lavage et le séchage des vêtements, dispenser des conseils avisés, disposer d'un espace de nettoyage pour les vélos, d'un local sécurisé pour la nuit, d'outillages de réparation...

Comme les voyageurs, **les hôteliers français explorent de nouvelles voies dans le domaine du développement durable**. L'enjeu est de continuer à séduire les touristes au moment où, en 2020, 35 % des Français consentent à payer de 5 à 10 euros de plus pour séjourner dans un logement respectueux de l'environnement, souligne l'étude d'IndexPresse sur le tourisme durable. Si les grands acteurs de l'hébergement touristique ont, pour la plupart, lancé des plans d'action axés sur le développement durable, nombre d'hôtels indépendants se révèlent inventifs dans ce domaine. Ils testent et déploient différentes approches, parmi lesquelles le développement de services pour les cyclotouristes.

Proposer des séjours vélos

Fournisseur officiel du Tour de France en 2019, le groupement hôtelier français Logis a développé cette année-là **une communication renforcée autour du vélo**. Sélection d'hôtels spécialisés dans l'accueil cycliste, local à vélo sécurisé, service de laverie, mise à disposition de cartes indiquant les

circuits vélo et VTT, service de location de vélos, fourniture de repas adaptés à la pratique selon les besoins énergétiques, mise à disposition de prises pour le chargement des vélos électriques... Avec tous ces services, l'enseigne propose **une offre globale cohérente**: "Il ne suffit pas de prêter ou louer un vélo à ses clients. **Il faut s'impliquer davantage en offrant du service**, en suggérant des itinéraires, en invitant à vivre une expérience en lien avec le lieu", estime Yuri Sawerschel, fondateur de l'agence de conseil en stratégie de marque Creative Supply interrogé par la revue *L'Hôtellerie*. Dans ce but, la chaîne hôtelière tire parti de son réseau pour **proposer des séjours vélo** à ses clients. En 2019, Logis disposait de 605 Logis vélo selon Karim Soleilhavoup, son directeur général.

À la fois gîte, hôtel et agence de voyages spécialisée indépendante, Arcanson accompagne depuis 30 ans les cyclotouristes avec **une offre globale**. Située dans le Vercors, elle propose **des voyages guidés ou en liberté, notamment au départ de son gîte-hôtel**. Des séjours à pied, à ski et en raquettes complètent l'offre vélo.

Créer un concept dédié

En 2019, l'entreprise française spécialisée dans la création de logements insolites Selvao a étendu sa gamme de lieux de vie biomimétiques avec le lancement d'**un hébergement dédié aux touristes à vélo**. Baptisé Cyclo Lodge, le concept s'adresse aux campings, pour lesquels cet hébergement représente **un moyen original de "développer l'accueil des clients cyclistes de plus en plus nombreux"**, rappelle le directeur de camping Jean-Michel Pluinage dans *L'Officiel des terrains de camping*. Le lodge prévoit un espace sécurisé pour ranger les vélos, les sacs à dos et étendre les vêtements humides. Lancé en février 2019, le lodge est commercialisé au prix de 7 000 euros. Les subventions régionales accordées aux campings installés aux abords des itinéraires cyclables permettent de faire baisser l'investissement.

À l'instar des campings qui s'intéressent au Cyclo Lodge, le camping Les Dunes situé à Talmont-Saint-Hilaire en Vendée propose depuis 2017 un refuge accueil-vélo. David Robbe, le gérant du camping, a profité de sa proximité avec une piste

cyclable reliant la Bretagne au Pays basque pour miser sur la clientèle des cyclotouristes, dont "il a rapidement perçu **le potentiel**", selon *L'Officiel des terrains de camping*. Pour concevoir son offre, le gérant a étudié la demande et discuté avec de nombreux touristes à vélo. Ne trouvant pas de fabricant, il a décidé de construire les logements lui-même. **Labellisé Accueil Vélo**, le refuge de 5 mètres carrés est adapté et offre un confort simple à un prix raisonnable, affiché à 15 euros par nuit pour une personne. Pour répondre à la demande des familles, le camping réserve des mobile homes, car "les parents ne mesurent pas toujours la difficulté du voyage à vélo pour leurs enfants, et une étape plus confortable leur permet de repartir avec le sourire", poursuit-il. Pour faire parler de son offre, David Robbe compte **sur le bouche-à-oreille et sur les forums spécialisés** sur le vélo sur Internet. "Les cyclos parlent beaucoup entre eux, notre meilleure communication, c'est la satisfaction des clients", conclut-il.

Développer des services aussi dans les centres-villes

Devenus des lieux de vie, fréquentés non seulement par les touristes, mais aussi par les habitants du quartier, les hôtels de centre-ville en France ont multiplié les services pour stimuler leur fréquentation en journée. "Aujourd'hui, **la clientèle en attend toujours plus**, notamment lorsque l'établissement se situe en centre-ville avec la concurrence des Airbnb", estime le consultant Yuri Sawerschel. Parmi les propositions, **les services autour du vélo tiennent une bonne place**, selon la revue *L'Hôtellerie*. Nouer des partenariats avec des magasins de vélos pour les vendre directement à l'hôtel, organiser des sorties suivies d'un apéritif... Le consultant considère que l'hôtel doit produire du contenu pour ses clients.

Ville touristique par excellence, Paris ne fait pas exception à la tendance. Avec 1400 kilomètres de pistes cyclables, les hôteliers estiment que "**l'offre d'une balade à vélo dans Paris est un vrai plus**", rappelle *L'Hôtellerie Restauration*. Par exemple, l'hôtel Brighton, membre des hôtels et demeures Esprit de France, propose depuis 2017 des vélos à assistance électrique à ses clients,

avec des cartes et des parcours pour découvrir la ville et ses lieux remarquables. Le collectif Esprit de France trouve dans ce service **une nouvelle occasion de mettre en avant ses valeurs** en lien avec le patrimoine, l'art et l'histoire. Pour autant, la location de vélos peut parfois se heurter à des difficultés, notamment en ce qui concerne la logistique. Ainsi, les hôtels Plaza Athénée et Meurice ne peuvent pas accueillir une flotte de vélos pour leurs clients, faute d'espace suffisant.

UN MARCHÉ PROPICE AUX INNOVATIONS

De nouvelles opportunités d'affaires émergent grâce à l'essor du cyclotourisme, notamment en lien avec les applications GPS. En effet, 26 % des pratiquants utilisent cet appareil durant leurs parcours et 32 % se servent d'applications mobiles pour consulter l'itinéraire, selon l'Observatoire du tourisme à vélo 2018. La start-up mountNpass, créée en 2015, s'est positionnée sur ce segment en 2019 avec son application Back on Track. Destinée aux professionnels du tourisme (loueurs de vélo et offices du tourisme par exemple) et à leurs clients, elle donne accès aux itinéraires de cyclotourisme de la région et aux différents lieux touristiques. "C'est une solution clés en main que nous proposons à qui voudrait développer une offre de cyclotourisme", explique Frédéric Blavoux, fondateur de la start-up. Une autre application, baptisée Geovelo, est destinée aux cyclistes pour les guider dans leur parcours. Créée en 2010, elle propose des itinéraires selon quatre critères : la sécurité du trajet, la durée du circuit, le confort de la route et l'attrait touristique du parcours. Les différents itinéraires sont adaptés en temps réel, grâce à la collaboration des utilisateurs qui peuvent signaler les perturbations.

Source: IndexPresse "Le tourisme durable", 2020.

Loueurs et marques : investir les segments porteurs et nouer des partenariats avec les acteurs locaux

En lien direct avec le développement du cyclo-tourisme et l'essor du VAE, la location offre des opportunités d'affaires pour les acteurs situés dans les zones touristiques et à proximité des circuits itinérants. En 2018, le marché de la location de vélos pour les touristes était estimé à **180 millions d'euros** selon la Direction générale des entreprises (DGE). Le recours à la location d'un vélo pendant les vacances reste variable selon la fréquence de la pratique et l'origine géographique des cyclistes. Alors que les excursionnistes louent peu, les touristes français et étrangers louent beaucoup plus.

L'essor du VAE multiplie les opportunités en montagne pour les enseignes et les marques

Tendance forte, la location de VAE n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années. S'il est plébiscité dans toutes les zones géographiques, le VAE se révèle particulièrement porteur en montagne. Depuis plusieurs années, les stations d'altitude françaises misent sur ce produit pour augmenter la fréquentation en été. Parcours dédiés, zones ludiques, pistes aménagées et cours spécialisés se multiplient. L'objectif est de tirer le meilleur avantage de la tendance et de rendre la montagne plus accessible. **Des synergies sont mises en place entre les stations, les moniteurs, les marques et les magasins**, précisait la revue *Filière Sport* fin 2018. **L'impact économique lié à la pratique du VAE s'avère réel**. L'essor du VAE vient même renouveler l'offre de certains magasins qui avaient abandonné la location de VTT, précise la revue.

Pour les marques, les partenariats avec les territoires se développent. À titre d'exemple, le fabricant de VAE allemand Haibike s'est associé à la station de La Plagne, dont il est devenu le

fournisseur officiel. Le groupe français Easybike, fabricant des marques Solex et Matra, fournit quant à lui des vélos à la station d'Avoriaz, avec des gammes de *fat bike*, de VTT et de VAE de route, disponibles à la location dans deux magasins de sport et dans les trois écoles de vélo de la station. En outre, pour profiter des opportunités, la marque Matra a ouvert **sa propre enseigne dans la station**, uniquement pour les saisons estivales. La marque organise également un *summer camp* proposant aux familles **des animations et des tests gratuits des VAE**. Par ailleurs, en 2018, elle a imaginé l'Avo'Cyclo, une course cycliste ouverte aux vélos électriques. Après une première édition à Avoriaz, une course a été organisée en

AMÉNAGEMENTS : UNE PROBLÉMATIQUE COLLECTIVE

Parallèlement aux actions mises en œuvre par les communes, les stations et les territoires, les marques agissent pour faciliter l'accès aux itinéraires cyclables. Celles-ci s'organisent pour installer des bornes de recharge, des tracés et des services de location et de réparation, souligne la revue *Sport éco*.

Fabricant de VAE, Bosch a essaimé des bornes de recharge dans plusieurs régions françaises pour atteindre 200 unités en juillet 2019. Du côté de Rossignol, il s'agit de créer des espaces dédiés à la pratique du VTT (classique et électrique), proposant locations et itinéraires.

Source : Sport éco, 2019.

2019 sur le domaine des Portes du soleil.

Portées par l'augmentation de la demande en montagne, **les gammes des fabricants s'étendent**. Chez Scoot, par exemple, 73 références VAE figuraient au catalogue en 2018, contre 6 en 2013, signale Richard Collomb-Patton, directeur général France de la marque. Alors que Haibike se concentre sur des stations de renom comme La Plagne pour développer son activité, Rossignol et Scott cherchent à étendre plus largement leur présence. "En trois ans, nous avons multiplié par deux le nombre de nos loueurs en station et multiplié par cinq notre business VTTAE [VTT à assistance électrique] en montagne", précise Richard Collomb-Patton.

Représentant 60 % des locations de vélos en montagne, **les VAE ont transformé l'offre de location en station**. Ils promettent d'apporter des opportunités d'affaires pour les années à venir.

Miser sur des produits de niche

Sur le marché du tourisme, l'offre de *fat bikes* (ou *fat cruisers*) séduit également de plus en plus les Français. Venus des États-Unis, ces vélos à grosses roues permettent de rejoindre les sites difficiles d'accès. Ils rencontrent **un véritable succès auprès des touristes et de la communauté de la glisse**. Plusieurs marques (Buke Bikes, United Cruiser, Kiss eBike, Gorille Cycles, Russ Cycles) se sont installées sur ce segment. La pratique se développe notamment dans le Sud-Ouest, sur les côtes landaises, engendrant **des opportunités pour les loueurs et les enseignes**. Au départ, "les *fat bikes* nous servaient pour aller sur des spots particuliers pour le surf ou la pêche. On a senti que cela pouvait prendre à la location", souligne Hugo Simon, associé de la boutique Fat

Bike Aventure. Fondée en 2018 à Biscarrosse, l'enseigne a rapidement trouvé son public avec une offre de location à la demi-journée ou à la journée. L'intérêt des surfers pour ces vélos se confirme, avec **des ventes en augmentation**: "Les ventes de vélos à gros pneus sont en forte augmentation", affirme Helena Scholl, responsable marketing du fabricant Hoff, spécialiste de la distribution du matériel de glisse.

Marque pionnière du *fat cruiser* électrique en France, Buke Bikes Shop parvient à faire progresser ses ventes au fil des ans. "En 2019, nous devrions atteindre les 1000 unités", signalait le fondateur de la marque Bertrand Moulia au magazine *Sport éco*. Pour fabriquer ses vélos, l'entreprise travaille avec des sociétés taïwanaises et mise principalement sur trois éléments: le design, l'efficacité et le confort. Avec ses trois modèles, la marque projette d'investir plus largement le marché, notamment en Bretagne. Par ailleurs, en 2018, Buke Bikes a décliné son modèle phare en *city cruiser*, s'installant ainsi sur le marché du vélo de ville.

Autre tendance en essor, le *bikepacking*, ou voyage à vélo, ouvre des perspectives aux distributeurs. Caractérisé par un équipement léger et pratique, le matériel utilisé vise à gagner en autonomie pour pouvoir pratiquer la randonnée au long cours. Les équipements (sacoques de selle, de guidon et de cadre) sont légers, souples et conçus pour faciliter le voyage. Avec l'essor de la pratique, les marques ont compris qu'il y avait des opportunités à saisir. "**Le marché est en train d'exploser**. Les grandes marques, souvent américaines, ont vu arriver la tendance et compris qu'il y avait une niche à exploiter", souligne Marc Schmitt, fondateur du concept store parisien Steel Cyclewear & Coffee-shop.

MISER SUR LE B TO B

Compléter les flottes des entreprises avec une offre vélo

Soucieuses d'améliorer leur RSE (responsabilité sociétale des entreprises) et d'enrichir leur plan de mobilité, les entreprises accordent de plus en plus d'importance aux solutions de mobilité durable. Depuis quelques années, la fourniture de vélos aux salariés vient compléter les initiatives comme le covoiturage ou la mise à disposition d'une flotte de véhicules verts. Depuis le printemps 2020, du fait des risques sanitaires liés à l'épidémie de Covid-19, les entreprises incitent davantage leurs employés à utiliser **un mode de transport alternatif aux transports en commun**. Afin d'accompagner ces démarches, **les prestations autour du vélo pour les entreprises se développent** grâce au dynamisme d'acteurs spécialisés, qui proposent **une large gamme de services** allant de l'entretien à la gestion complète de la flotte de vélos en passant par la mise à disposition d'accessoires et de contrats d'assurance.

GESTION DES DONNÉES ET FLOTTES CONNECTÉES : UNE NICHE PROMETTEUSE

Start-up de la VéloTech, Velco a conçu et commercialise des solutions de connectivité pour la gestion de flottes de vélos. Sa solution permet de connaître l'utilisation des véhicules, de les sécuriser et de faciliter leur maintenance. Personnalisable, la plateforme, baptisée Velco Fleet, permet aux gestionnaires de flottes et aux opérateurs de mobilité d'exploiter les données pour optimiser leurs prestations.

Source: *velco.tech*, 2020.

Vélo personnel et vélo de fonction

“On a multiplié par cinq environ les demandes entrantes, soit environ 60 à 80 demandes par semaine”, confirmait après le confinement du premier semestre 2020 Antoine Repussard, cofondateur de la société spécialisée dans les flottes de vélos pour les entreprises Zenride. Loués ou achetés par les entreprises, les vélos de fonction sont attribués aux salariés, explique le site des *Échos Entrepreneurs*. Créée en 2015, Zenride fournit essentiellement des modèles haut de gamme à ses entreprises clientes. Celles-ci “choisissent les vélos chez un détaillant, et les proposent à la location mensuelle au prix qu’elles souhaitent”, précise le site *lemonde.fr*. Présentées comme des vélos de fonction, les bicyclettes peuvent aussi être utilisées pour les déplacements privés. D’après Noémie Rogeau, gérante de 2R Aventure, une société également implantée sur ce créneau, **ce service attire particulièrement les jeunes générations**.

Avec son offre de location de vélos à assistance électrique, la start-up bordelaise Bee Cycle se positionne plus spécifiquement sur l'équipement personnel des salariés. Elle leur propose de **disposer d'un VAE à moindre coût** par l'intermédiaire de leur entreprise. “Tout le monde n’a pas envie ou la possibilité de mettre 1500 ou 2000 euros dans un vélo. Le fait de passer par l’entreprise permet de disposer d’un vélo que l’on peut utiliser **également pour les week-ends, les vacances et les jours fériés**”, explique Jean-Christophe Malaye, cofondateur de Bee Cycle sur les ondes de France Bleu. La start-up prend en charge la gestion du parc de VAE de ses entreprises clientes. Son modèle économique repose sur **des contrats de location longue durée** dont le financement est pris en charge en grande partie par les entreprises. Le reste, d'un montant souvent minime, est supporté par les salariés. En

mai 2019, Bee Cycle affirmait être en négociation avec plusieurs grandes entreprises.

À l'instar de 2R Aventure, certains acteurs **élargissent leurs prestations à la formation** de la conduite de vélo en ville. L'entreprise crée des animations et des actions de sensibilisation pour les collaborateurs. D'autres prestataires, comme Green On, élaborent une offre globale. Fondée en 2009, la start-up a d'abord proposé aux entreprises d'installer des services vélo, afin que leurs salariés puissent utiliser gratuitement un VAE pour leurs déplacements quotidiens. Dans un deuxième temps, Green On a proposé **des solutions globales de mobilité vélo**. Il s'agit pour la start-up de gérer l'installation de mobilier vélo, de mettre à disposition une plateforme de location longue durée de VAE et de fournir une expertise auprès des entreprises pour tous leurs projets liés au vélo. Depuis 2018, avec l'entrée au capital de la Banque des Territoires (groupe Caisse des dépôts), **Green On développe une offre dédiée aux collectivités** de petite et moyenne tailles.

Valoriser les avantages pour les entreprises

Les entreprises mettant à disposition des vélos pour leurs salariés bénéficient **d'un crédit d'impôt** de 25 % du coût de la location dans le cadre d'un contrat de 36 mois minimum, et de 25 %

en dotation aux amortissements du montant si le vélo est acheté. Le bénéfice de ces avantages n'est pas soumis à un plafond, affirme le site des *Échos Entrepreneurs*. Par ailleurs, la mise à disposition de vélos confère aux entreprises **un bénéfice dans le domaine de la RSE**. "Jouer sur la mobilité de ses salariés quand on est une entreprise, c'est à coup sûr une bonne idée pour améliorer son bilan de gaz à effet de serre et sa responsabilité sociétale", confirme Élodie Trauchessec, spécialiste des mobilités émergentes à l'Ademe. Pour Euler Hermes, leader de l'assurance-crédit ayant noué un partenariat avec Green On, les éléments décisifs pour mettre en place un service lié au vélo sont nombreux, au premier rang desquels figurent "la recherche de nouveaux avantages sociaux, l'empreinte en CO₂ du secteur de l'entreprise et les avertissements du conseil régional d'Île-de-France qui cherche des solutions pour désengorger les transports en commun à La Défense", explique Olivier Daigremont, responsable du pôle rémunération et avantages sociaux de l'entreprise. Bénéfices sur la santé, hausse de la productivité, amélioration de la qualité de vie au travail, réduction de l'absentéisme... Les effets indirects de l'usage régulier du vélo reconnus par l'étude d'impact de la loi d'orientation sur les mobilités sont autant d'arguments pour convaincre les entreprises des bienfaits de disposer d'une flotte de vélos pour leurs salariés.

ET AUSSI...

PARMI LES PRESTATAIRES VÉLO POUR LES ENTREPRISES

B2EBIKE: service de vélopartage et de fourniture de vélos de fonction pour les entreprises.

BEMOBI: service de vélopartage pour les entreprises.

COLIBREE: service de flottes privées de vélos pour les entreprises.

CYCLABLE ENTREPRISES: vente et location longue durée de vélos aux entreprises et aux collectivités.

CYCLEZ: vente de vélos pour les entreprises.

O2 FLEET SERVICES: location de vélos longue durée pour les entreprises

MOBILITY TECH GREEN: service de vélopartage de VAE pour les entreprises.

La livraison urbaine crée des opportunités pour les start-up et les fabricants

Les services de livraison à vélo et en triporteur progressent

“En vélo-cargo, on est aussi rapide qu’un vélo normal, sauf que l’on peut transporter 100 kg de marchandises. On assure cinq points de livraison à l’heure, contre trois pour une camionnette”, affirme au journal *Les Échos* Leeroyd Levi, cofondateur d’Olvo, une coopérative parisienne de coursiers à vélos-cargos. Avec un marché du e-commerce en hausse ininterrompue depuis 2010 et l’explosion du volume de marchandises à livrer qui circule en ville, **la livraison urbaine se présente comme un enjeu majeur** pour les collectivités. Renforcé par la loi d’orientation des mobilités (LOM) de 2019 qui leur donne de nouveaux pouvoirs pour améliorer la qualité de l’air en ville, le désengorgement constitue l’une de leurs priorités. Outre l’interdiction d’accès aux véhicules les plus polluants, **le recours aux sous-traitants travaillant à vélo, en triporteur, voire à pied, se développe**. Vélos, bipoteurs, triporteurs, vélos à remorque... La livraison urbaine à vélo fait naître des initiatives chez les start-up, les entreprises de livraison spécialisées et les fabricants,

contribuant ainsi à optimiser les **solutions pour répondre à la problématique de la livraison du dernier kilomètre**.

Fournir une solution verte aux expressistes pour la livraison du dernier kilomètre

Conscient de l’opportunité de verdir ses modes de livraison, le transporteur DHL Express France a intégré le vélo électrique dans son activité en 2017. Pour assurer les livraisons dans les grandes villes, DHL a noué **un partenariat avec la start-up** de livraison You2You. “Celle-ci livre 1 500 colis par jour”, souligne Fatah Ziani, directeur des opérations France de DHL Express. Baptisée “Relayed”, l’offre de You2You permet aux transporteurs traditionnels de livrer **des petits colis sur rendez-vous**. Ceux-ci transitent par des relais urbains, puis sont livrés par des coursiers à vélo. Convaincu que **cette activité va s’étendre largement dans les années à venir**, DHL Express projette d’atteindre 70 % de ses activités de premier et dernier kilomètres avec des solutions propres d’ici à 2025 en France, note le journal *Les Échos*. En 2019, la société lilloise Yper s’est rapprochée de You2You. Ainsi positionnée comme l’acteur majeur de la livraison collaborative, Yper exploite désormais deux activités et travaille avec **une grande diversité de clients**, allant d’acteurs de la grande distribution, comme E.Leclerc et Intermarché, à des commerces indépendants et des réseaux de fleuristes par exemple. Les deux entreprises disposent d’une communauté de 100 000 livreurs répartis sur 300 villes en France, précise *L’Usine Digitale*.

LA GRANDE DISTRIBUTION S’INTÉRESSE AU VÉLO-CARGO

Doté de coffres, le vélo-cargo permet de livrer en tournées, et donc de faire baisser le coût de livraison par rapport à un vélo classique. De nombreuses enseignes utilisent ce moyen en ville pour livrer leurs clients à domicile. Parmi elles, Monoprix et E.Leclerc misent sur ce mode de transport pour diminuer l’usage des camionnettes.

Source: LSA, 2019

Leader de la livraison à domicile, le groupe français Star Service mise depuis ses débuts sur des solutions de transport innovantes et adaptées aux contraintes urbaines. Actif dans le commerce de détail, les produits de santé, les pièces de rechange et la restauration commerciale et collective, le groupe a acquis en 2011 la société de livraison en cargocycles électriques La Petite Reine. Spécifiquement fabriquée pour le transport de marchandises en ville, la flotte de La Petite Reine dessert des milieux à forte densité urbaine et les rues piétonnes. Première entreprise à se lancer sur le marché de la livraison écologique à Paris, **La Petite Reine a su séduire le leader de la logistique du dernier kilomètre** en lui offrant **une solution écoresponsable pour ses clients**. Avec cette opération, elle a pu disposer de moyens et de l'infrastructure nécessaires à l'accélération de sa croissance qui s'affichait déjà à 31 % en 2010. En 2018, elle enregistrait un chiffre d'affaires de 1,7 million d'euros.

“L'avenir passera par des partenariats avec des acteurs organisés pour livrer des véhicules électriques ou GNV (gaz naturel pour véhicules), à pied, à vélo ou encore en triporteur”, rappelait en juillet 2020 *L'Officiel des transporteurs*. Avec une charge possible jusqu'à 500 kg de marchandises pour les modèles électriques les plus puissants, les vélos garantissent une meilleure circulation dans un trafic dense, un stationnement moins gênant lors des livraisons et un accès facilité aux rues piétonnes fermées aux camions dans de nombreuses villes. Ces avantages ont été valorisés par les Triporteurs de l'Ouest. Spécialiste de la livraison urbaine depuis 2009 à Rennes, cette entreprise s'est développée pour atteindre huit sites logistiques dans toute la France en 2020. Ses livreurs circulent en triporteurs à assistance électrique avec remorque et peuvent transporter jusqu'à 300 kg de marchandises. **L'entreprise travaille avec plusieurs expressistes via leurs TMS (Transport management System)**. Le concept de l'entreprise repose sur **des petits espaces de logistique de proximité**, implantés dans les villes et à partir desquels des livreurs en triporteur acheminent les colis et des produits frais. “À Nantes et Bordeaux, nous utilisons également un 3,5 tonnes au GNV. Nous sommes pleinement

transporteurs”, précise Fabrice Marteaux, créateur de l'entreprise. Le triporteur représente **une solution de livraison en ville qui est simple, adaptée, souple et respectueuse de l'environnement**, conclut le dirigeant.

Proposer une offre de fret à vélo aux professionnels

Même s'il est difficile d'identifier le nombre exact d'acteurs du fret à vélo, **ce domaine d'activité pèse sans doute plusieurs millions d'euros**, selon le rapport “Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France” publié en avril 2020 par la Direction générale des entreprises. À titre d'exemple, la coopérative parisienne Olvo, créée en 2015, s'est spécialisée dans la livraison de proximité à vélo pour les professionnels. Elle utilise une flotte de vélos-cargos, électriques pour la moitié d'entre eux, afin de proposer des livraisons non polluantes. PME, restaurateurs, fleuristes... : **la coopérative s'adresse directement aux professionnels**. “Nos clients nous choisissent surtout pour notre rapidité et notre capacité à livrer des petits et des grands volumes dans des délais très courts”, précise Leeroyd Levi cofondateur d'Olvo. Avec **des coursiers salariés et une organisation en Société coopérative et participative (SCOP)**, Olvo défend les conditions de travail de ses coursiers et se positionne ouvertement comme une alternative aux multinationales. Elle assure 8 000 livraisons par mois et affiche une croissance de 100 % par an pour un chiffre d'affaires d'1 million d'euros en 2019, rappelle le journal *Les Échos*.

Entreprise également spécialisée dans la livraison pour les professionnels depuis 2013, Green Course s'adresse aux commerces, aux restaurants et aux professions libérales comme les prothésistes dentaires et les architectes. Depuis 2013, cette start-up nantaise affiche une croissance annuelle régulière et soutenue comprise entre 15 et 20 %, d'après Guillaume Douillard, cofondateur de l'entreprise. En 2020, Green Course livre environ 2 000 colis par mois, d'après le quotidien *Le Parisien*. “Nous sommes compétitifs au niveau des prix, en proposant des tarifs de 7 à 18 euros la course en fonction de la distance

et du poids”, souligne le dirigeant. C’est notamment grâce aux faibles coûts d’assurance et d’entretien des vélos, ainsi qu’à l’absence de frais de carburant, que l’entreprise est parvenue à rester compétitive. Depuis 2014, Green Course fait partie de l’association Boîtes à vélo, qui réunit des professionnels à bicyclette.

Le stockage et les infrastructures restent à améliorer

Avec un marché du fret à vélo déjà bien installé, d’autres pays ont déjà aménagé plus efficacement leurs espaces urbains pour faire place à la

livraison à vélo, notamment grâce à des réseaux de livraison en centre-ville et des petits espaces de stockage permettant aux livreurs à vélo de rayonner sans devoir aller charger dans les entrepôts en banlieue. Cette question du **stockage de la marchandise reste l’un des enjeux majeurs** du marché. À Paris, la modification du plan local d’urbanisme a permis de créer une nouvelle catégorie d’espace. Il s’agit d’**espaces de logistique urbaine de proximité**, qui devraient accompagner le développement de la livraison à vélo, avec une soixantaine de sites, soulignait Jean-Louis Missika, adjoint à l’urbanisme.

Les fabricants de vélos-cargos s’engagent et investissent le marché

DHL, La Poste, TNT, UPS... Depuis sa création en 2017 le fabricant français de triporteurs électriques Yokler n’a cessé de **multiplier les contrats avec des transporteurs routiers**. Plus de 300 de ses triporteurs sont venus enrichir les flottes de ses nouveaux clients, à qui il propose des engins pouvant transporter jusqu’à 150 kg de charge utile. Pour optimiser les usages, Yokler a installé un *booster* qui facilite l’accès aux parkings où sont situés les *hubs* de livraison, souvent accessibles après une côte. De même, le fabricant prévoit d’améliorer ses triporteurs grâce à un verrouillage central des portes. Avec l’essor de la livraison à vélo, le fabricant envisage **une croissance annuelle de ses ventes de 50 %**, précise Gérard Lévy, directeur associé de l’entreprise.

L’entreprise hexagonale K-Ryole, quant à elle, s’est spécialisée dans la conception de **remorques électriques intelligentes à destination des vélos**. Grâce à ce dispositif de transport urbain, les professionnels de la livraison peuvent transporter jusqu’à 250 kg de marchandises sans effort, avec une empreinte carbone minimale en comparaison des véhicules conventionnels. Élargissant l’écosystème gravitant autour du marché du vélo, ces acteurs contribuent à faire évoluer les modes de

livraison urbaine. La majorité d’entre eux s’engagent dans ce processus en misant sur **l’innovation liée à l’électrique**.

En pleine croissance, **le marché des vélos-cargos génère également des opportunités pour les PME** fabricantes. “On a démarré beaucoup trop tôt, il n’y avait pas de marché”, explique Amaury de Sacy, l’un des deux fondateurs de Nihola. Premier acteur sur le segment du triporteur en France en 2008, l’entreprise dispose aujourd’hui d’une expertise précieuse. Elle affiche une maîtrise complète de la chaîne de production, de la conception à la réalisation jusqu’à l’assemblage entièrement réalisé dans ses ateliers de Couëron en Loire-Atlantique. En 2018, la société avait vendu près de 500 triporteurs dont 300 pour les professionnels et les collectivités, selon le site *avise-info.fr*. Outre les services de livraison du dernier kilomètre, **les collectivités représentent une cible grandissante**, avec déjà 300 communes qui utilisent des vélos-cargos pour leur service de propreté urbaine. Parmi les autres constructeurs de vélos-cargos, les entreprises Douze Cycles, Easy Design Technology et Vélo utilitaire français (VUF) développent des modèles pour les professionnels.

La mobilité à vélo génère des besoins en infrastructures

Les grandes villes investissent pour l'aménagement de la voirie

“La voirie et ses équipements jouent un rôle essentiel dans le développement des nouvelles mobilités urbaines”, comme le rappelle IndexPresse dans son étude sur les nouvelles mobilités urbaines. Pour construire la ville de demain et favoriser les nouveaux moyens de locomotion, tels que les vélos et les véhicules électriques, les collectivités et leurs prestataires font preuve de modernité et d'innovation.

Ces mutations entraînent de nouveaux besoins et, par conséquent, **des opportunités d'affaires dans le domaine des marchés publics**, notamment pour tous les fournisseurs d'équipements urbains (signalétique, arceaux et abris à vélos, bornes de recharge électriques, etc.). De plus en plus nombreux à circuler dans les villes, les vélos nécessitent en effet **des aménagements importants et des investissements notables** dans le domaine de la voirie et de ses équipements. Le Plan Vélo 2015-2020 de la ville de Paris en est l'illustration. Il a été accompagné d'un investissement de 150 millions d'euros, réalisé en partie pour doubler la longueur des voies cyclables et déployer 10000 places de stationnement supplémentaires. Ces aménagements s'avèrent impératifs pour que la ville puisse atteindre son objectif : devenir la capitale mondiale

du vélo avec 15 % des déplacements effectués à bicyclette.

En France, **les investissements des collectivités augmentent de manière significative** depuis une quinzaine d'années, selon la Direction générale des entreprises (DGE). Pour mener à bien leur politique en matière de vélo, des villes comme Grenoble, Strasbourg et Bordeaux “investissent jusqu'à 20 euros par an et par habitant dans leur politique cyclable”, révèle le rapport de la DGE. Depuis 2010, le budget d'investissement des collectivités dédié aux politiques cyclables a ainsi progressé de 40 %, passant de 328 à 468 millions d'euros.

Si les grandes villes affichent leur volonté de développer les infrastructures, **les efforts des petites villes, des banlieues et des territoires ruraux restent timides**. Pour favoriser les investissements, l'association **Vélo & Territoires apporte ses conseils et son soutien aux collectivités** dans le cadre de leur politique cyclable. Parmi ses missions, l'association **met en relation les collectivités territoriales avec les acteurs privés**. Ainsi, les fabricants de mobilier urbain, d'équipements et de signalétique peuvent entrer plus facilement en contact avec les décideurs politiques.

468 millions d'euros

Le montant global de l'investissement des villes pour leur politique cyclable en France.

Le stationnement sécurisé : une niche prometteuse

Les conditions de stationnement des vélos sont loin d'être optimales, selon le rapport "Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France" publié par la Direction générale des entreprises en avril 2020. La DGE évalue à 76 millions d'euros l'impact économique des vols de vélos (qui s'élèvent à environ 400 000 par an). En conséquence, cette problématique intéresse les différents acteurs, notamment dans les grandes villes où la pratique se développe fortement. Selon la DGE, **le stationnement sécurisé en habitat collectif représente un segment de marché potentiellement important.**

Parmi les entreprises françaises qui occupent ce marché, Altinnova se positionne comme un acteur majeur et innovant. Créée en 2003, l'entreprise fabrique et installe des abris à vélos, des systèmes de stationnement, des bornes de gonflage et des stations de recharge dans une démarche écoresponsable. Conçus dans des matières recyclables, ces aménagements s'installent dans les rues, les entreprises ou dans les cours d'immeubles. En quête d'innovations, Altinnova investit chaque année entre 200 000 et 250 000 euros en recherche et

12,6 millions
Le nombre de Français qui ne sont pas équipés d'un local à vélo en habitat collectif.

développement, d'après le site *lessor42.fr*. **"Nous sommes sur un marché porteur.** La notoriété de nos produits passe aussi par les projets des collectivités qui investissent dans les mobilités douces et mettent en place une politique vélo", estime Corinne Verdier, cofondatrice de l'entreprise. Altinnova affichait un chiffre d'affaires de 4,5 millions d'euros en 2018, avec une croissance de 40 % à l'international, selon la revue *Ademe et vous*. Leader de l'abri pour vélos devant Altinnova, Abri Plus Équipements annonce un chiffre d'affaires à près de 13 millions d'euros en 2018. Créée en 1992, cette société s'adresse aux entreprises et aux collectivités à qui elle vend plus de 3 000 abris par an. Fabricant de mobilier urbain, Abri Plus conçoit et installe également des abris pour les motos, les conteneurs et les voyageurs.

À côté des acteurs historiques, des start-up profitent de l'augmentation de la pratique urbaine pour se lancer sur le segment du stationnement sécurisé. Avec son prototype **d'abri à vélo automatisé et sécurisé**, La Ruche à Vélo projette d'équiper les gares et les centres-villes. Cette start-up nantaise a développé une application mobile et conçu un espace inaccessible, qui permet aux usagers de déposer et de retirer leur vélo en toute sécurité. La solution prévoit également une recharge pour les batteries des VAE et des casiers pour les trottinettes électriques en consignes sécurisées. L'application permet d'identifier les parkings, de réserver sa place et de consulter l'itinéraire pour rejoindre le parking choisi. **Lauréat d'un concours lancé par Angers**, le concept est installé à l'automne 2020 près de la gare de la ville. Accompagnée par Bpifrance, **la start-up suscite l'intérêt d'une grande diversité d'acteurs**, tels que les collectivités, les promoteurs, les entreprises privées et les opérateurs de transports, précise le journal *Les Échos*.

ET AUSSI...

PARMI LES ACTEURS DU STATIONNEMENT SÉCURISÉ

ATECH : fabricant de mobilier urbain.

BIK'BOX : service de stationnement intelligent.

CYCLEHOOP : abris et attaches pour vélos (entreprise anglaise).

WHEELSKEEP : parkings à vélo éphémères.

Des bornes de recharge au service des marques et des territoires

Avec l'essor de la pratique du VAE, la densification des bornes de recharge représente **un enjeu, tant pour les fabricants que les territoires**. Parmi les intervenants, le fabricant Bosch développe son réseau de bornes PowerStation dans l'Est de la France et en Provence. Installés dans les lieux touristiques, les chargeurs sont intégrés dans des casiers sécurisés et accueillent les batteries à charger gratuitement. Avec ces bornes dédiées spécifiquement aux vélos équipés d'une batterie de sa marque, Bosch dispose d'un levier performant pour **inciter les acteurs locaux (enseignes et loueurs) à choisir ses équipements**, estime le site *lesnumeriques.com*. Partenaire de Bosch, l'enseigne Sherpa a équipé une trentaine de ses points de vente avec des bornes de recharge en 2020. Très implantée dans le territoire alpin, l'enseigne a contribué à remplir trois objectifs : "Participer au maillage des massifs et au développement de l'itinérance touristique sur des itinéraires mythiques, encourager la pratique du vélo électrique dans les stations de montagne... et aussi, naturellement, inciter de nouveaux clients à se rendre dans les magasins", précise le site *placegrenet.fr*.

Consciente de l'intérêt pour les pratiquants de pouvoir recharger rapidement et sans contrainte leur VAE, l'entreprise autrichienne Bike Energy a conçu plusieurs modèles de bornes de

recharge pour les vélos à assistance électrique. Principalement installées dans les zones publiques et touristiques, les bornes sont accessibles à "toutes les marques courantes de VAE", précise l'entreprise sur son site Internet. Déployées aux abords des cafés, hôtels, restaurants, sites touristiques et offices de tourisme, elles peuvent aussi recharger des voitures électriques. Les différents modèles imaginés par Bike Energy offrent un choix concernant l'installation de la solution : murale, sur support ou en multipoints. Pour l'entreprise, ses bornes répondent à **une problématique majeure des pratiquants, à savoir l'encombrement de l'équipement** nécessaire pour recharger son vélo. "Il était obligatoire d'emporter son propre chargeur pour recharger son vélo mais ceux-ci sont lourds, encombrants et ne doivent pas être utilisés en extérieur", précise-t-elle. Déployées dans plusieurs pays d'Europe, les bornes ont séduit l'enseigne française Cyclétic, qui les distribue en France. Les arguments du revendeur, à savoir **l'attractivité touristique des territoires et l'attractivité commerciale, sont valorisés** auprès de la clientèle. Concernant le business model, Cyclétic a imaginé une solution de location longue durée qui permet d'étaler la charge financière jusqu'à 60 mois.

INNOVATION ET TECHNICITÉ : DEUX TENDANCES OPPORTUNES POUR LES SPÉCIALISTES

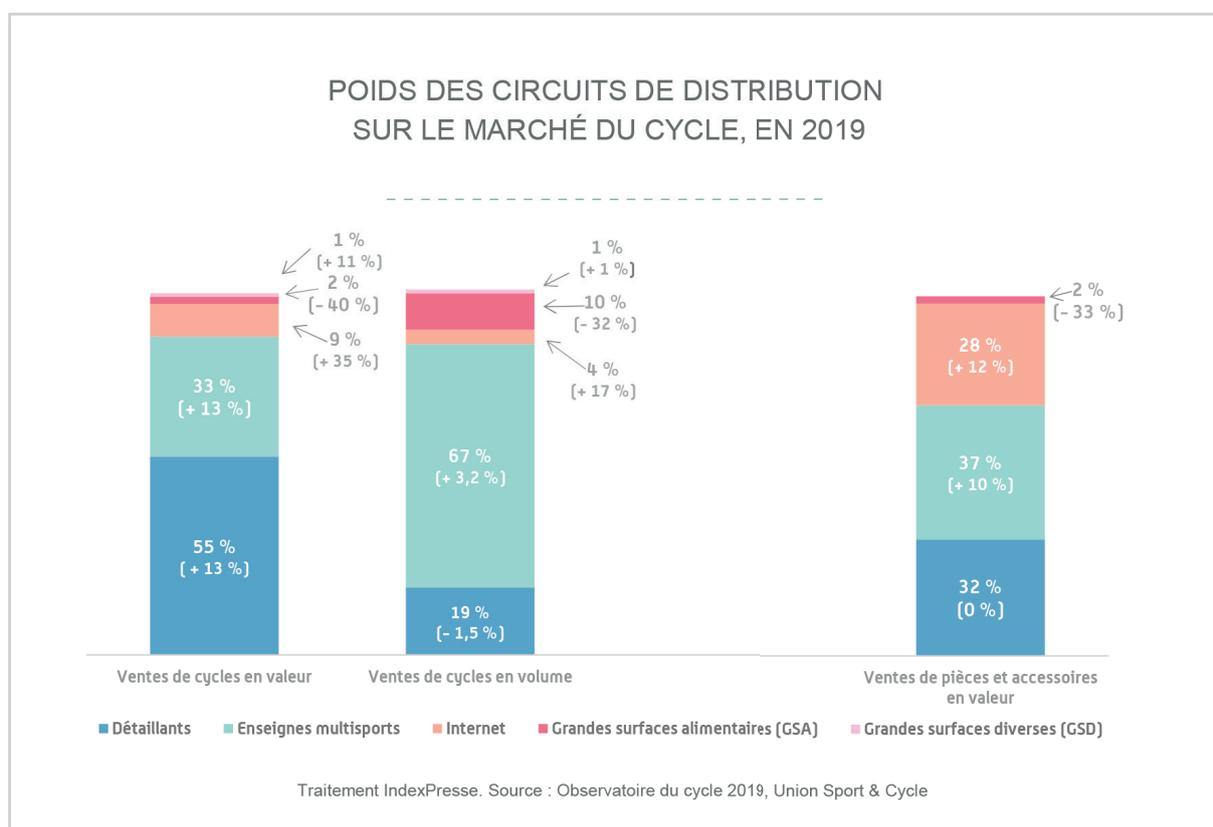
La montée en gamme et les VAE profitent aux spécialistes de la distribution sport et vélo

Si les ventes de vélos fléchissent légèrement en volume en 2019, **leur progression en valeur se poursuit**. L'engouement pour le VAE explique en grande partie cette dynamique. Il participe de la montée des attentes **des Français en matière de produits plus haut de gamme**, "avec une demande croissante de vélos de qualité, plus confortables pour une pratique inscrite dans la durée, à un prix plus élevé, y compris pour

les vélos musculaires", analyse André Ghestem, Président de la Commission Cycle et Mobilité active de l'Union Sport & cycle.

Les spécialistes bénéficient de la mutation du marché

Avec des ventes en progression de 13 % en valeur en 2019, les enseignes spécialisées ont



INNOVATION ET TECHNICITÉ : DEUX TENDANCES OPPORTUNES POUR LES SPÉCIALISTES

largement profité de la valorisation du marché. Elles représentaient alors plus de la moitié de la valeur des ventes de cycles, soit 55 % du marché. “Cette performance est principalement due à la montée en gamme des vélos achetés par les Français”, souligne l’Union Sport & cycle. Avec des consommateurs en attente de produits plus haut de gamme également pour les vélos traditionnels, les spécialistes bénéficient de la hausse des prix moyens des vélos. L’offre des spécialistes atteint ainsi en moyenne plus de 1 500 euros. En comparaison, l’offre des e-commerçants est comprise entre 1 000 et 1 500 euros, et celle des grandes surfaces diverses comme les centres de réparation automobile entre 500 et 550 euros. Les enseignes multisports et les GSA (grandes surfaces alimentaires) proposent quant à elles une offre globalement inférieure 500 euros.

Représentant **74 % de parts du marché des VAE en valeur**, les détaillants dominent ce segment moteur, dans lequel ils ont trouvé **un réel relais de croissance**. Sur ce type de produit, **leur expertise leur confère un avantage** notable par rapport à la concurrence. L’enseigne spécialisée Culture Vélo a même développé une école interne nommée Sup de Vélo où elle forme ses collaborateurs. En suivant les évolutions rapides du secteur, ces derniers sont à même de délivrer aux clients les meilleurs conseils. “Nos clients sont à **la recherche de fiabilité**, puisque leur cycle leur sert désormais de véhicule”, estime Boris Wahl, fondateur de l’enseigne Cyclable. Précurseur sur le segment du VAE, le distributeur avait ouvert un premier point de vente dans le centre de Toulouse en 2005. Il a ensuite construit le premier réseau de magasins sur le marché de la mobilité douce, rappelle le journal *Les Échos*. En 2019, l’enseigne avait écoulé 18 000 vélos dans ses 55 points de vente en France et ses trois adresses suisses. Les VAE représentent désormais 56 % de ses ventes en valeur, estimées à 40 millions d’euros. Renforçant sa position sur les produits haut de gamme, le distributeur occupe également une position favorable sur les segments des vélos pliants et des vélo-cargos. En 2016, déjà, son fondateur Boris Wahl expliquait auprès de LSA ne pas se battre sur les prix, mais sur “la proximité et le conseil”. **Le développement de son réseau représente l’un des axes stratégiques** de l’en-

seigne. Outre l’optimisation de sa visibilité dans un marché toujours plus concurrentiel, le réseau lui confère une force en matière d’investissement et de gestion des stocks. “Nous assistons à **une course de vitesse sur le marché**”, confirme dans LSA Guillaume Caroni, directeur général du réseau Altermove, spécialisé dans les deux-roues électriques de l’enseigne. Créée en 2010 avec un premier magasin, l’enseigne disposait de 14 points de vente en 2017 et projette de compter 50 magasins dans son réseau fin 2020. Estimant que la distribution du vélo “fonctionne un peu comme les grossistes”, le dirigeant a investi dans **une plateforme logistique** pour assurer la réparation des vélos et la gestion des stocks de ses différents points de vente.

Consciente de l’opportunité de disposer d’un réseau spécialisé, **l’enseigne multisports Go Sport a créé un concept dédié** en 2016. “Nous avions déjà un rayon vélos, mais **nous voulions développer une image de spécialiste**”, expliquait dans LSA en 2016 André Ségura, dirigeant de l’enseigne. Avec une offre technique, mêlant des marques grand public, des modèles haut de gamme et des pièces détachées, Bike+ dispose de six points de vente en 2020, selon le groupe Go Sport.

Les enseignes multisports accompagnent la démocratisation de la pratique

Représentant 33 % des ventes du marché du cycle en 2019, les grandes surfaces multisports ont progressé de 13 %, c’est-à-dire tout autant que les spécialistes. En termes de volumes, elles maintiennent leur position de leader avec 67 % de part de marché, en légère hausse de 3,2 %. En France, **deux vélos sur trois sont vendus dans ce circuit**. À l’instar des spécialistes, **les enseignes multisports profitent du succès des VAE**. S’ils valorisent le marché, ces derniers ont également **élargi la clientèle potentielle**. En conséquence, les enseignes multisports représentent le circuit qui progresse le plus en volume sur ce segment, avec une hausse de 55 % pour atteindre 32 % de part de marché. Grâce à ces produits plus onéreux, la croissance en valeur des VAE vendus par ces distributeurs s’établissait à + 67 % en 2019.

INNOVATION ET TECHNICITÉ : DEUX TENDANCES OPPORTUNES POUR LES SPÉCIALISTES

Parcs de magasins conséquents, prix abordables, gestion des stocks facilitée, marques propres, modèle omnicanal... Les enseignes comme Decathlon, Intersport, Go Sport et Sport 2000 s'appuient sur leurs atouts. Intersport, par exemple, a écoulé 1 200 vélos chaque jour dans son réseau en 2019, et jusqu'à 3 000 en 2020 suite à l'épidémie de Covid-19. L'enseigne dispose de la Manufacture française du Cycle (MFC), sa propre usine de fabrication en Loire-Atlantique. "C'est une vieille usine qui avait prévu de fermer ses portes", a expliqué David Jamin, le directeur général du site, auprès de *Challenges*, en 2019. "Intersport l'a rachetée à la barre du tribunal de commerce en 2013. Elle comptait 173 salariés et produisait 130 000 vélos". En 2018, l'usine a fabriqué 430 000 vélos et s'est ainsi positionnée comme la plus grande usine française de cycles. "**Le vélo électrique est stratégique** pour nous", affirme Jacky Rihouet, président d'Intersport. Avec sa propre unité de production, l'enseigne dispose de sa marque de distributeur (MDD), baptisée Nakamura. Intersport ambitionne ainsi de peser "20 % du marché du vélo électrique", conclut le dirigeant.

La montée en technicité dessert les autres canaux de distribution...

Représentant 2 % des ventes de cycles en valeur et 10 % en volume, les grandes surfaces alimen-

taires (GSA), souffrent considérablement de la montée en gamme des vélos. En 2019, leur poids s'est ainsi érodé de 40 % en valeur et de 32 % en volume. Elles ne représentent ainsi plus que 2 % de part de marché en valeur et 10 % en volume.

... mais séduit de nouveaux intervenants

Le marché compte d'autres types acteurs récemment investis sur les vélos électriques. Il s'agit par exemple des grandes surfaces diverses (GSD) telles que les centres d'entretien automobile Norauto et Feu Vert. Contraints d'adapter leur business model à la diminution du parc automobile et aux nouvelles formes de mobilités urbaines, ces derniers commercialisent désormais des vélos. Ils occupent une position stable sur le marché, estimée à 1 % tant en valeur qu'en volume.

La montée en technicité et la connectivité des vélos laisse présager l'incursion d'une nouvelle catégorie de distributeurs : les magasins d'équipements high-tech. Désireuse de prendre part au marché porteur du VAE, l'enseigne Fnac-Darty, par exemple, s'est positionnée comme le distributeur exclusif de la jeune marque innovante de vélos électriques, urbains et connectés Angell, en 2020.

E-commerce, diversification : des pistes pour multiplier les points de contacts

L'e-commerce offre des opportunités

En hausse de 35 % en valeur pour atteindre 9 % de part de marché, le e-commerce représentait le circuit le plus en croissance sur le marché du cycle en 2019. L'Union Sport & cycle souligne cette "progression significative des acteurs de l'Internet, dans un contexte général où la distribu-

tion devient de plus en plus omnicanale". Pour autant, ces résultats se montrent variables selon les différents segments. Sur celui des VAE, les sites de ventes en ligne progressent sensiblement. Bien que leur position sur les volumes demeure faible avec seulement 3 % de part de marché, ils gagnent malgré tout 17 % en 2019. Le segment des pièces et accessoires, aux importantes

INNOVATION ET TECHNICITÉ : DEUX TENDANCES OPPORTUNES POUR LES SPÉCIALISTES

marges commerciales, **s'avère particulièrement dynamique**. Les ventes en ligne en représentent 28 % de la valeur, en croissance de 12 %. Cette progression s'opère au détriment des détaillants spécialisés. Alors que, traditionnellement, la part des pièces représentait plus de 40 % du chiffre d'affaires d'un magasin, celle-ci n'est plus que de 30 %, souligne le rapport "Impact économique et potentiel de développement du vélo en France", réalisé par la Direction générale des entreprises en 2020.

Le dynamisme du **e-commerce incite les distributeurs à développer leur présence en ligne**, dans une logique omnicanale. En septembre 2019, l'enseigne française multisports Decathlon a pris une participation majoritaire au sein du site Internet Alltricks. Fondé en 2008, ce dernier est reconnu comme un acteur de référence par les amateurs de vélo et de triathlon. Il compte un million de clients auprès desquels il expédie 1,8 million d'articles par an. Fort d'un chiffre d'affaires de 65 millions d'euros en 2018, en croissance de 20 % par rapport à l'année précédente, Alltricks souhaite se renforcer en Europe, où il ne réalise que 15 % de ses ventes. Le site a pris son essor en misant sur **un haut niveau de service**, avec par exemple la livraison en 24 heures en France depuis son entrepôt de Châteaudun en Eure-et-Loir. Il dispose d'**une très large gamme** avec 200 000 références de produits de running et d'outdoor, de vélos, de pièces détachées et d'accessoires. Alltricks a également intégré **une activité de marketplace**. Il y référence 200 partenaires ayant la possibilité de gérer eux-mêmes l'envoi des commandes ou de confier leurs stocks à Alltricks. À l'instar de Decathlon, l'e-commerçant développe ses propres marques d'accessoires, de tenues cyclistes et de vélos haut de gamme pour enfants. **Sa notoriété repose notamment sur sa communauté de fans**, composée de 135 000 membres actifs sur les réseaux sociaux. L'e-commerçant jouit aussi de son statut de partenaire du Tour de France. **L'acquisition d'Alltricks s'inscrit dans la stratégie omnicanale de l'enseigne Decathlon**. "Notre ancrage dans le cyclisme est historique et nous recherchions un partenaire engagé et passionné qui nous ressemble afin de compléter notre offre et nous permettre de servir mieux encore nos clients pratiquants où qu'ils se trouvent", a

expliqué Arnaud Gauquelin, directeur général de Decathlon, auprès de *Sport éco* en 2019.

En parallèle, **les fabricants deviennent aussi leurs propres distributeurs grâce au e-commerce**. L'entreprise Origine, par exemple, distribue ses vélos directement et exclusivement sur Internet. Ce mode de commercialisation permet d'**offrir aux clients un "prix usine" permanent**, c'est-à-dire sans les marges des intermédiaires traditionnels du secteur (importateurs et/ou revendeurs). **Il offre également à l'acheteur la possibilité de définir lui-même l'équipement de son vélo**. Le choix proposé permet au site origine-cycles de réaliser plus de 17 000 000 de combinaisons, et de s'adapter à tous les budgets.

ET AUSSI :

PARMI LES SPÉCIALISTES DE LA VENTE EN LIGNE D'ARTICLES POUR LE CYCLISME :

- **ekoi.fr** : créée en 2001, la marque a compté parmi les pionnières de la vente sur Internet dès 2008. Elle poursuit ses innovations grâce au sponsoring et au partenariat avec les meilleures équipes et athlètes professionnels.
- **ultimebike.com** : né en 2013, ce site généraliste propose une large offre de produits (vélos, pièces détachées, accessoires et équipements.).
- **bikester.fr** : implanté dans toute l'Europe grâce à plusieurs boutiques en ligne, ce e-commerçant propose 40 000 références parmi plus de 400 marques de vélos, pièces détachées et accessoires.
- **alibabike** : spécialiste français des accessoires pour le cycle, né sur Internet en 2008 et basé à La Rochelle. Son catalogue se compose de 11 000 références.

Multiplier les activités pour tirer profit des opportunités

Sur un marché en forte croissance, mais soumis à une importante concurrence, certains acteurs choisissent d'élargir leur périmètre d'intervention. Il s'agit par exemple de **développer des prestations de services** porteurs autour de la pratique du vélo comme la vente d'occasion, la réparation et la location. Go Sport, par exemple, a mis en place **un service de montage de vélos, de réparation et de révision** gratuite dans 120 de ses ateliers. L'enseigne propose également **une assurance** pour les vélos avec ou sans assistance électrique, ainsi que pour les trottinettes électriques, les hoverboards et les monoroues. Decathlon, pour sa part, a investi le domaine de la location de vélo longue durée.

Intégrant déjà plusieurs activités à leur business model lors de leur création, **les distributeurs indépendants poursuivent dans cette voie**. L'enseigne iséroise Dayak affiche **une prestation quasi-complète**. Née en 2003 en tant qu'organisateur de voyages à vélo, Dayak a ouvert son premier magasin de vélos en 2006. Quatorze ans plus tard, l'enseigne regroupe un atelier et deux magasins : l'un spécialisé dans le domaine du vélo urbain ; le second proposant des vélos de route, des VTT, des VTC et des vélos pour la pratique du fitness urbain. Elle y vend également des vélos

sur-mesure et des accessoires. Depuis son site Internet, l'enseigne communique sur ses services de location et de dépôt-vente. Sur le volet du B to B, l'entreprise a été précurseur dans les Plans de déplacements d'entreprise (PDE), en tant que vendeur de parcs et d'accessoires, et fournisseur de services d'entretien. **Le lien avec la clientèle représente un axe important de sa stratégie**. Dayak propose un service après-vente sur-mesure, dispose d'une page Facebook et édite une newsletter.

La démarche d'ouverture consistant à **diversifier les cibles en accompagnant les nouveaux usages** semble également porteuse. Outre l'incursion sur le marché en B to B pour servir les flottes des entreprises, l'installation dans les zones touristiques représente une opportunité d'affaires pour les distributeurs indépendants.

Proposer une prestation élargie autour du vélo semble s'inscrire comme une stratégie efficace. Désormais adossé à Decathlon, l'e-commerçant Alltricks, par exemple, entend **"devenir une destination globale pour les cyclistes et les coureurs"**, a affirmé Gary Anssens auprès de LSA, en 2019. "Or, ceux-ci peuvent chercher un programme d'entraînement ou une assurance pour leur matériel aussi bien qu'un ostéopathe ou un dossard pour le marathon de Paris". Son acquéreur, Decathlon, partage cette vision qui pourrait s'imposer à l'avenir sur le marché du vélo.

LES FORCES EN PRÉSENCE

La liste complète des acteurs cités dans l'étude

Société	Nature de l'entreprise	Pays d'origine
2R Aventure	Distributeur - Enseigne spécialisée	France
A Fond Gaston	Spécialiste de l'électrification des vélos	France
Abri Plus Équipement	Fabricant de mobilier urbain	France
Alcantara & Ritz (Le Café du cycliste)	Acteur de la réparation de vélo - café vélo	France
Alibabike	Site d'e-commerce spécialiste du vélo	France
Altinnova	Fabricant de mobilier urbain spécialiste du vélo	France
AppeBike (Ebike Market)	Site de vente d'occasion spécialiste du vélo	France
Arcade Cycles	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	France
Arcanson Revitalisation	Hôtel et agence de voyage	France
Arthuis (À bicyclette Paulette)	Spécialiste de l'électrification des vélos	France
Atech	Fabricant de mobilier urbain	France
Auchan	Distributeur - Grande surface alimentaire	France
Avanis Alltricks	Site d'e-commerce spécialiste du vélo	France
B2eBike	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	France
Bee Cycle	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	France
Bellatrix	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	France
Belleroue	Site de vente d'occasion spécialiste du vélo	France
Bike Energy	Fabricant de bornes de recharge pour VAE	Autriche
Bikester.fr	Site d'e-commerce spécialiste du vélo	Allemagne
BIM BIM Bikes	Site de location de vélos	Allemagne
Bolt	Acteur de la location de vélos en libre-service	Estonie
Bosch	Fabricant de batteries	Allemagne
Bridgestone (Mobeflex)	Fabricant de pneu actif sur le segment de la location de vélos	Japon
Buke Bikes	Fabricant de vélos actif sur le segment des fat bikes	France
Carrefour	Distributeur - Grande surface alimentaire	France
Chamina-Sylva	Agence de voyage spécialiste du voyage à pied et à vélo	France
Coleen	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	France
Colibree	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	France
Corepile	Organisme de recyclage pour la filière piles et accumulateurs portables	France
Cowboy	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	Belgique
Cyclable	Distributeur - Enseigne spécialisée	France
Cycle Me (Moustache Bikes)	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	France
Cyclehoop	Fabricant de parkings à vélo	Royaume-Uni
Cycles et Services	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	France
Cycles Lapiere	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	France
Cyclétic	Distributeur - Enseigne spécialisée	France
Cyclez	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	France
Cycloboost	Spécialiste de l'électrification des vélos	France
Cyclofix	Acteur de la réparation de vélo - réparation à domicile et/ou en atelier	France
Cyclopolitain Yokler	Fabricant de triporteurs	France
Cykléo	Acteur de la location de vélos en libre-service	France
Dayak	Distributeur - Enseigne spécialisée	France
Decathlon	Distributeur - Enseigne multisport	France

Société	Nature de l'entreprise	Pays d'origine
DHL Express	Société de transport de fret de proximité	États-Unis
Doctinnocation (Doctibike)	Spécialiste du reconditionnement de batterie	France
Donkey Republic	Acteur de la location de vélos en libre-service	Danemark
Ebay France	Site de vente d'occasion généraliste	France
Ekstere	Site de vente d'occasion spécialiste du vélo	France
Elo Earth	Start-up développant une application de location de vélos	France
Euro Dieuze Industries	Entreprise de recyclage	France
Évasion à vélo	Agence de voyage spécialiste du voyage à vélo	France
Fat Bike Aventure	Distributeur - Enseigne spécialisée	France
Fédération internationale des Logis	Groupement hôtelier	France
Felt Bicycles Europe	Fabricant de vélos	États-Unis
Ferdinand Gaston Workshop (Bakkie Cycles)	Fabricant d'équipements et accessoires pour vélo	France
FMGD Concept (Troc vélo)	Site de vente d'occasion spécialiste du vélo	France
Fnac Darty	Distributeur - Enseigne de matériel high-tech	France
Fructus SAS (SportyRent)	Site de location de matériel de sport entre particuliers	France
Go Sport	Distributeur - Enseigne multisport	France
Green Course	Société de livraison à vélo	France
Green On	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	France
Groupe Cyclelab (Culture vélo)	Distributeur - Enseigne spécialisée	France
Haibike	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	Allemagne
Help My Bike	Acteur de la réparation de vélo - réparation à domicile et/ou en atelier	France
Homeport	Acteur de la location de vélos en libre-service	République Tchèque
Human Concept (Eco Vélo)	Acteur de la location de vélos en libre-service	France
Intersport France	Distributeur - Enseigne multisport	France
Inukshuk	Acteur de la réparation de vélo - café vélo	France
JCDecaux	Régie publicitaire, acteur de la location de vélos en libre-service	France
JCR (Ekoi.fr)	Site d'e-commerce spécialiste du vélo	France
KE Adventure Travel	Agence de voyage spécialiste du voyage à pied et à vélo	Royaume-Uni
K-Ryole	Fabricant de remorques	France
La Balaguère	Agence de voyage spécialiste du voyage à pied et à vélo	France
La Bécane à Jules (Re Fab-Dijon)	Site de vente d'occasion spécialiste du vélo	France
La Compagnies des mobilités (Geovelo)	Start-up développant une application d'itinéraires	France
La Cyclerie café	Acteur de la réparation de vélo - café vélo	France
La Fabrique à vélos	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	France
La Petite Reine	Société de livraison à vélo	France
La Ruche à vélo	Fabricant de parkings à vélo	France
Le Bon Coin	Site de vente d'occasion généraliste	France
Le Cycloscope (Le Café vélo)	Acteur de la réparation de vélo - café vélo	France
Le Triporteur	Acteur de la réparation de vélo - réparation à domicile et/ou en atelier	France
Le Vélo Voyageur	Agence de voyage spécialiste du voyage à vélo	France
Leclerc	Distributeur - Grande surface alimentaire	France
Les Triporteurs de l'Ouest	Société de livraison à vélo et à véhicules électriques	France
Lion Distribution (Eovolt)	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	France
Loire Valley Travel (Rando Vélo)	Agence de voyage spécialiste du voyage à vélo	France
Manufacture du Cycle	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	France
MGF (MGF Easy Bike)	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	France
Michelin	Fournisseur de pneus et services de mobilité	France
Microoled	Fabricant d'équipements et accessoires pour vélo	France
Mobility Tech Green	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	France
Mobivia	Spécialiste de l'entretien des véhicules et des solutions de mobilité	France
MonSpad	Spécialiste de l'électrification des vélos	France

Société	Nature de l'entreprise	Pays d'origine
Norauto	Distributeur - Enseignes diverses	France
O2 Fleet Services	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	France
Olvo	Société coopérative de livraison à vélo	France
Omnicycles (Nihola)	Fabricant de vélo-cargos	Danemark
OuiBike	Start-up développant un site de location de vélos	France
Outdooractive (MountNpass)	Start-up développant une application d'itinéraires	France
Ozo	Spécialiste de l'électrification des vélos	France
Paru Vendu	Site de vente d'occasion généraliste	France
PBSC	Acteur de la location de vélos en libre-service	Canada
PonyBike	Acteur de la location de vélos en libre-service	Royaume-Uni
Recupyl	Entreprise de recyclage	France
Repair & Run	Acteur de la réparation de vélo - réparation à domicile et/ou en atelier	France
Retro Fururiste (Virvolt)	Spécialiste de l'électrification des vélos	France
Revi (E-Cycle)	Distributeur - Enseigne spécialisée	France
Ridy	Acteur de la réparation de vélo - réparation à domicile et/ou en atelier	France
Rosignol	Fabricant de matériel de sports d'hiver	France
SAS Musette Bicycles and Coffee	Acteur de la réparation de vélo - café vélo	France
Seb	Fabricant d'électroménager	France
Selvaio Conception	Fabricant de logements insolites	France
Shimano	Fabricant de batteries	Japon
Smoove	Acteur de la location de vélos en libre-service	France
Soc Hôtel Brighton	Hôtel	France
Spinlister	Site de location de matériel de sport	États-Unis
Sport 2000	Distributeur - Enseigne multisport	France
Star Service	Société de transport de fret de proximité	France
Teebike	Spécialiste de l'électrification des vélos	France
Terres d'Aventure	Agence de voyage spécialiste du voyage à pied	France
ThirtyOne	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	France
Tripbike	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	France
Uber	Acteur de la location de vélos en libre-service	Etats-Unis
Ultimebike	Site d'e-commerce spécialiste du vélo	France
Vel'co	Spécialiste des solutions de gestion de flottes de vélos	France
Velobatterie	Spécialiste du reconditionnement de batterie	France
Veloc Ouest (Be Bike)	Start-up développant une application de location de vélos entre particuliers	France
Veloland	Distributeur - Enseigne spécialisée	Allemagne
Véломotion (Holland Bikes)	Distributeur - Enseigne spécialisée	France
Véloway	Acteur de la location de vélos en libre-service	France
Voyageurs du monde	Agence de voyage généraliste	France
WattWorld	Acteur de la location de vélos en libre-service	Suisse
Wayscral (raison sociale MGTS)	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	Suisse
Whattfornow	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	France
Wheelskeep	Fabricant de parkings à vélo	France
You2You	Société de service collaboratif de livraison	France
Yper	Société de service collaboratif de livraison	France
Zebra	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	France
Zenride	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	France

Traitement IndexPresse.

La liste des acteurs français spécialistes du vélo et des services autour du vélo, cités dans l'étude

L'évolution de la pratique du vélo a élargi l'écosystème des acteurs profitant d'un ou de plusieurs segments de marché. Aux côtés de la fabrication et de la distribution, les activités de services autour du vélo se multiplient, ouvrant la voie à de nouveaux acteurs. Ceux-ci disposent de perspectives intéressantes sur tout le territoire, tant en B to C qu'en B to B. Positionnés à différents endroits de la chaîne de valeur, ils répondent aux différentes formes de pratique du vélo : mobilité, professionnelle, sportive, de loisir et touristique. Par ailleurs, l'économie du vélo intègre des activités qui se trouvent en amont de la chaîne de valeur de celles profitant directement de la pratique. Il s'agit par exemple de la construction des infrastructures telles que les pistes cyclables et les parcs de stationnement. Les aménagements en cours et à venir prévus par les collectivités laissent entrevoir des opportunités dans les espaces urbains.

Sur tous les segments représentés, les entreprises s'avèrent très hétérogènes, en termes de taille et de chiffre d'affaires. L'écosystème englobe ainsi une typologie d'acteurs hétéroclite, tel qu'en témoigne le tableau ci-dessous.

Activités (codes NAF) des principaux spécialistes

Les fabricants :

3091Z : Fabrication de motocycles

3092Z : Fabrication de bicyclettes et de véhicules pour invalides

Les distributeurs :

4540Z : Commerce et réparation de motocycles

4649Z : Commerce de gros d'autres biens domestiques

4764Z : Commerce de détail d'articles de sport en magasin spécialisé

4791B : Vente à distance sur catalogue spécialisé

Les acteurs technologiques :

6201Z : Programmation informatique

6202A : Conseil en systèmes et logiciels informatiques

6209Z : Autres activités informatiques

Les loueurs

7711A : Location de courte durée de voitures et de véhicules automobiles légers

7711B : Location de longue durée de voitures et de véhicules automobiles légers

7721Z : Location et location-bail de camions

Les réparateurs

9529Z : Réparation d'autres biens personnels et domestiques

Société	Nature de l'entreprise	Ville	Siren	Code NAF	CA (kEUR)	Année du CA
Smoove	Acteur de la location de vélos en libre-service	OULLINS (69)	505 280 727	7112B	5 422	2017
Cykléo	Acteur de la location de vélos en libre-service	PARIS (75)	453 453 326	7490B	14 916	2018
Human Concept (Eco Vélo)	Acteur de la location de vélos en libre-service	NANTES (44)	792 018 772	7490B	-	-
Véloway	Acteur de la location de vélos en libre-service	ISSY-LES-MOULINEAUX (92)	492 728 787	7721Z	3 895	2019
B2eBike	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	LYON (69)	821 744 521	3091Z	571	2018
Cyclez	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	NEUILLY-SUR-SEINE (92)	794 229 724	4649Z	-	-
Zenride	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	PARIS (75)	839 209 392	6201Z	-	-
Mobility Tech Green	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	RENNES (35)	512 681 065	6209Z	501	2014
Green On	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	PARIS (75)	510 341 936	7711A	1 155	2018
O2 Fleet Services	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	LE MANS (72)	877 608 281	7711B	-	-
Bee Cycle	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	BESANÇON	820 222 420	7721Z	-	-
Cycles et Services	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	LYON (69)	521 496 406	7721Z	658	2018
Collibree	Acteur de la location de vélos pour les entreprises	GIF-SUR-YVETTE (9)	800 012 627	8299Z	-	-
Alcantara & Ritz (Le Café du cycliste)	Acteur de la réparation de vélo - café vélo	NICE (06)	513 061 341	4764Z	-	-
La Cyclerie café	Acteur de la réparation de vélo - café vélo	POITIERS (86)	831 136 742	4764Z	-	-
Le Cycloscope (Le Café vélo)	Acteur de la réparation de vélo - café vélo	GRENOBLE (38)	797 641 842	5610C	163	2018
Inukshuk	Acteur de la réparation de vélo - café vélo	CHAMBÉRY (73)	821 899 119	9529Z	-	-
SAS Musette Bicycles and Coffee	Acteur de la réparation de vélo - café vélo	BORDEAUX (33)	832 948 152	9529Z	-	-
Repair & Run	Acteur de la réparation de vélo - réparation à domicile et/ou en atelier	PARIS (75)	827 615 634	4520A	-	-
Cyclofix	Acteur de la réparation de vélo - réparation à domicile et/ou en atelier	PARIS (75)	814 300 034	4791B	-	-
Help My Bike	Acteur de la réparation de vélo - réparation à domicile et/ou en atelier	FONTENAY-SOUS-BOIS (94)	819 550 906	9529Z	12	2018
Le Triporteur	Acteur de la réparation de vélo - réparation à domicile et/ou en atelier	JOUARS-PONTCHARTRAIN (78)	751 568 718	9529Z	116	2017
Ridy	Acteur de la réparation de vélo - réparation à domicile et/ou en atelier	PARIS (75)	821 461 084	9529Z	-	-
Évasion à vélo	Agence de voyage spécialiste du voyage à vélo	BOULOGNE-BILLANCOURT (92)	832 268 379	7911Z	-	-
Le Vélo Voyageur	Agence de voyage spécialiste du voyage à vélo	MAISOIS ALFORT (94)	529 884 116	7911Z	1 504	2018
Loire Valley Travel (Rando Vélo)	Agence de voyage spécialiste du voyage à vélo	BLOIS (41)	347 762 494	7911Z	2 585	2019
Revi (E-Cycle)	Distributeur - Enseigne spécialisée	SAINT-PAVACE (72)	510 595 663	4540Z	-	-
Cyclétic	Distributeur - Enseigne spécialisée	LYON (69)	520 921 156	4764Z	25	2015
Dayak	Distributeur - Enseigne spécialisée	SAINT-MARTIN-D'YHÈRES (38)	448 694 273	4764Z	-	-

Société	Nature de l'entreprise	Ville	Siren	Code NAF	CA (kEUR)	Année du CA
Dayak	Distributeur - Enseigne spécialisée	SAINT-MARTIN-D'HÈRES (38)	448 694 273	4764Z	-	-
Vélotom (Holland Bikes)	Distributeur - Enseigne spécialisée	PARIS (75)	442 110 789	4764Z	2 726	2018
2R Adventure	Distributeur - Enseigne spécialisée	BONDUES (59)	510 974 710	4791A	-	-
Cyclable	Distributeur - Enseigne spécialisée	LYON (69)	484 346 192	4791B	-	-
Groupe Cyclélab (Culture vélo)	Distributeur - Enseigne spécialisée	L'ISLE-JOURDAIN (32)	525 220 562	-	-	-
Altinnova	Fabricant de mobilier urbain spécialiste du vélo	BONSON (42)	448 308 254	2511Z	-	-
Wheelskeep	Fabricant de parkings à vélo	LYON (69)	830 937 553	6201Z	-	-
La Ruche à vélo	Fabricant de parkings à vélo	NANTES (44)	-	-	-	-
Cyclopolitain Yokler	Fabricant de triporteurs	LYON (69)	448 441 253	9329Z	-	-
Buke Bikes (Moullia Bertrand)	Fabricant de vélos actif sur le segment des fat bikes	CAPRETON (40)	391 746 377	4764Z	-	-
Bellatrix	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	VELAUX (13)	812 707 560	3091Z	-	-
Cycle Me (Moustache Bikes)	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	CAPAVENIR-VOSGES (88)	533 727 111	3091Z	-	-
Lion Distribution (Eovolt)	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	LYON (69)	833 915 630	3091Z	-	-
Whattornow	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	CHAVANOD (74)	823 861 572	3091Z	-	-
Arcade Cycles	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	LA ROCHE-SUR-YON (85)	401 612 080	3092Z	-	-
Coleen	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	BIARRITZ (64)	800 720 443	3092Z	-	-
Manufacture du Cycle	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	MACHECOUL-SAINT-MEME (44)	791 771 223	3092Z	124 447	2018
ThirtyOne	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	VILLENEUVE-DE-RIVIERE (31)	792 935 538	3092Z	-	-
Zebra	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	PARIS (75)	877 821 116	4540Z	-	-
MGF (MGF Easy Bike)	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	PARIS (75)	480 781 517	4649Z	-	-
Cycles Lapiere	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	DIJON (21)	016 650 996	4764Z	63 963	2018
La Fabrique à vélos	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	VALLIQUERVILLE (76)	834 233 751	4764Z	-	-
Tripbike	Fabricant de vélos actif sur le segment des VAE	DOUAI (59)	814 171 849	4791B	-	-
Ferdinand Gaston Workshop (Bakkie Cycles)	Fabricant d'équipements et accessoires pour vélo	SAINT-LAURENT-DE-LA-PRÉE	824 495 030	4649Z	-	-
Microoled	Fabricant d'équipements et accessoires pour vélo	GRENOBLE (38)	498 198 167	7219Z	7 653	2018
FMGS Concept (Troc vélo)	Site de vente d'occasion spécialiste du vélo	LUYNES (37)	477 782 809	4764Z	-	-
Ekstere	Site de vente d'occasion spécialiste du vélo	VÉLIZY-VILLACOUBLAY (78)	851 511 220	4791A	-	-
Belleroue	Site de vente d'occasion spécialiste du vélo	PARIS (75)	828 048 827	4791B	-	-

Société	Nature de l'entreprise	Ville	Siren	Code NAF	CA (kEUR)	Année du CA
AppeBike (Ebike Market)	Site de vente d'occasion spécialiste du vélo	AJACCIO (20)	823 518 881	7721Z	-	-
La Bécane à Jules (Re Fab-Dijon)	Site de vente d'occasion spécialiste du vélo	DIJON (21)	509 109 831	9499Z	273	2016
Ultimebike	Site d'e-commerce spécialiste du vélo	AVIGNON (84)	827 802 992	4764Z	-	-
JCR (Eko.fr)	Site d'e-commerce spécialiste du vélo	FRÉJUS (83)	440 327 518	4791A	17 751	2019
Avanis Alltricks	Site d'e-commerce spécialiste du vélo	CHATEAUDUN (28)	484 395 629	4791B	-	-
Olvo	Société coopérative de livraison à vélo	PARIS (75)	817 439 201	5210B	598	2018
La Petite Reine	Société de livraison à vélo	PARIS (75)	434 334 892	4941B	1 777	2018
Green Course	Société de livraison à vélo	NANTES (44)	791 135 239	5320Z	-	-
Les Triporteurs de l'Ouest	Société de livraison à vélo et à véhicules électriques	RENNES (35)	822 453 494	6420Z	-	-
Ozo	Spécialiste de l'électrification des vélos	EGUILLES (13)	521 383 539	4511Z	-	-
Retro Fururiste (Virvoit)	Spécialiste de l'électrification des vélos	PARIS (75)	845 358 332	4764Z	-	-
A Fond Gaston	Spécialiste de l'électrification des vélos	LYON (69)	840 605 091	4791B	-	-
Arthuis (À bicyclette Paulette)	Spécialiste de l'électrification des vélos	VINCENNES (94)	848 572 566	4791B	-	-
Cycloboost	Spécialiste de l'électrification des vélos	LORMONT (33)	524 608 684	4791B	-	-
MonSpad	Spécialiste de l'électrification des vélos	SAINT-PRYVE-SAINT-MESMIN	843 973 421	4791B	-	-
Teebike	Spécialiste de l'électrification des vélos	NICE (06)	878 276 377	4791B	-	-
Vel'co	Spécialiste des solutions de gestion de flottes de vélos	NANTES (44)	819 556 168	6202A	-	-
OuiBike	Start-up développant un site de location de vélos	PLESCOOP (56)	808 328 256	6201Z	-	-
Veloc Ouest (Be Bike)	Start-up développant une application de location de vélos entre particuliers	THEIX NOYALO (56)	807 594 668	6420Z	18	2018
La Compagnies mobilités (Geovelo)	Start-up développant une application d'itinéraires	TOURS (37)	521 563 742	6201Z	427	2019
Outdooractive (MountNpass)	Start-up développant une application d'itinéraires	VILLENEUVE-TOLOSANE (31)	812 737 187	7022Z	-	-

SOURCES UTILISÉES

- Amalvy Rémi, "Zoov dévoile ses bornes de recharge de vélo électrique à transfert d'énergie", *usinouvelle.com*, 1er juillet 2020
- Barroux David, "Le pari gagnant de Moustache, le champion français du vélo électrique", *lesechos.fr*, 6 septembre 2020
- Barroux David, "Vélo cocorico", *Les Échos week-end*, 6 juillet 2018, p.28-31
- Bergerolle Éric, "Le moteur amovible Michelin rend le vélo électrique léger et bon marché", *challenges.fr*, 4 avril 2019
- Bervily-Itasse Élodie, "Portées par l'électrique, les ventes de vélos poursuivent leur croissance", *lesechos-etudes.fr*, 15 mai 2020
- Blanchard Mathias, "L'électrique au cœur du débat", *L'Officiel des transporteurs magazine*, mars 2019, p.44-47
- Bourgeois Christophe, "Pédalez à l'hydrogène", *01net*, 04 décembre 2019, p.21
- Caussil Jean-Noël, "Tous en selle", *LSA*, 16 juillet 2020, p.8-11
- Charlot Christophe, "Nouvelle levée de fonds pour Cowboy", *Trends*, 30 juillet 2020, p.12
- Chiffres 2019 de l'Observatoire du cycle, *velovert.com*, 4 mai 2020
- Compagnon Sébastien, "Les vélos en libre-service Donkey Republic jouent la carte du durable à Paris", *leparisien.fr*, 27 septembre 2019
- Compagnon Sébastien, "Grand Paris : et si vous louiez votre vélo électrique plutôt que de l'acheter ?", *leparisien.fr*, 3 septembre 2019
- Corot Léna, "Les start-up de livraison collaborative Yper et You2You se rapprochent", *usine-digitale.fr*, 24 mai 2019
- Coutelle Agathe, "Le vélo de fonction se démocratise dans les entreprises", *business.lesechos.fr*, 23 juin 2020
- Cyclofix est une alternative à Decathlon', *Entreprendre*, juin 2018, p.66
- David Christophe, "Alltricks, l'Amazon français du vélo, racheté par Decathlon", *capital.fr*, 3 septembre 2019
- David Christophe, "Les vélos électriques Moustache, on a hâte de remonter dessus", *capital.fr*, 01 mai 2020, p.42-43
- Delangeais Laure, "Le boom des vélos électriques made in France", *capital.fr*, 13 août 2020
- Delangeais Laure, "Le vélo électrique entre dans un nouveau cycle", *Management*, juillet 2020, p.24-25
- Direction générale des entreprises, "Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France", avril 2020
- Ducamp Pauline, "Combien vaut votre vélo sur le marché de l'occasion", *bfmtv.com*, 13 septembre 2020
- Eveillard Anne, "Comment le vélo prolonge l'expérience hôtelière", *L'Hôtellerie*, 28 février 2019, p.2-3
- Eveillard Anne, "Le nouveau rôle de l'hôtel de centre-ville", *L'Hôtellerie*, 7 mars 2019, p.36-37
- Fauconnier Flore, "Alltricks, la pépite de l'e-commerce spécialiste du vélo, s'adosse à Decathlon", *LSA*, 12 septembre 2019, p.22
- Fontaine Gilles, "Le business angel roule pour le vélo", *Challenges*, 21 novembre 2019, p.28-29
- Frachet Stéphane, "La start-up qui calcule les itinéraires à vélo. Geovelo lève 600 000 euros", *usine-digitale.fr*, 25 janvier 2018
- Guarrigues Arnaud, "L'échappée belle du vélo", *La Gazette des communes*, 29 juin 2020, p.6-8
- Gueugneau Romain, "Decathlon sur les sommets", *Les Échos week-end*, 15 juin 2018, p.21-27
- Guimard Emmanuel, "La ruche à vélo, le parking automatisé et sécurisé des cyclistes", *lesechos.fr*, 17 janvier 2020
- Harmi Mehdi, "Les clés pour comprendre le boom du vélo en France", *Science et Vie*, mai 2020, p.48-49

SOURCES UTILISÉES

- Kristanadjaja Gurvan, "Comment mon vieux Gitane est devenu en vélo électrique", *liberation.fr*, 2 mars 2020
- Lainé Linda, "Ouibike roule pour les voyageurs", *L'Écho touristique*, décembre 2018, p.71
- Laumailé Alain, "J'ai conçu un refuge accueil-vélo", *L'OT - L'Officiel des terrains de camping*, décembre 2018, p.50-51
- Le Bolzer Julie, "Norauto à fond dans le vélo et la voiture électrique", *lesechos.fr*, 29 janvier 2019
- Le Gouic Stéphane, "Stats 2019. Vertueux bilan", *L'Officiel du cycle et de la moto*, juillet 2020, p.28-35
- Lelièvre Adrien, "À Paris, Vélib' est en forme olympique", *lesechos.fr*, 20 juin 2020
- Lelièvre Adrien, "Climat, santé : bienvenue dans l'ère du vélo", *lesechos.fr*, 29 mai 2020
- Lelièvre Adrien, "La filière du cyclotourisme rêve d'une échappée belle cet été", *lesechos.fr*, 20 juin 2020
- Lelièvre Adrien, "Le 'semi free-floating', nouvelle tendance du vélo en libre-service", *lesechos.fr*, 11 avril 2019
- Lelièvre Adrien, "Le déconfinement pourrait booster le marché du vélo", *lesechos.fr*, 4 mai 2020
- Lelièvre Adrien, "Le vélo, un mode de transport qui a de l'avenir", *lesechos.fr*, 13 décembre 2019
- Lelièvre Adrien, "Micro-mobilité : Pony balancer le premier vélo deux places en libre-service", *lesechos.fr*, 29 novembre 2019
- Lelièvre Adrien, "Se déplacer en ville, les indispensables", *Les Échos week-end*, 28 juin 2019, p.65-69
- Madinier Baptiste, "La belle échappée du VAE", *Le Nouvel économiste*, 18 octobre 2019, p.24-26
- Marchand Leïla, "L'avenir de la livraison n'est pas le drone mais le vélo", *lesechos.fr*, 9 décembre 2020
- Marriault Chloé, "Ces start-up qui transforment votre vieux vélo en vélo électrique", *lesechos.fr*, 1er septembre 2020
- Nicolau Thomas, "Microleed lance ActiveLook, des lunettes de sport avec un écran intégré", *brefeco.com*, 7 octobre 2019
- Perrier Agathe, "Le VAE innovant", *Le Nouvel économiste*, 28 août 2020, p.28-30
- Peterschmitt Claire, "Les clés du succès de la Market Place Alltricks, l'Amazon du vélo", *blog.mirakl.com*, 21 février 2020
- Picard Magali, "Ca roule pour le vélo", *LSA*, juillet 2017, p.22-24
- Pionneau Fabien, "Bosch étoffe son réseau de bornes de charge pour vélos électriques", *lesnumeriques.com*, 30 mai 2019
- Razemon Olivier, "Le vélo de fonction, un avantage prisé des salariés", *lemonde.fr*, 12 janvier 2020
- Razemon Olivier, "Le vélo, un objet de plus en plus convoité", *lemonde.fr*, 5 mai 2020
- Rey Patricia, "Le VAE électrifie les montagnes", *Filière Sport*, septembre 2018, p.30-32
- Roussange, Guillaume, "Le vélo électrique ultra-léger en bambou", *lesechos.fr*, 6 septembre 2019
- Sanclément Marine, "Vacances d'été, ils se réinventent : Le Vélo Voyageur espère séduire les néophytes", *lefigaro.fr*, 28 avril 2020
- Schwyster Adrien, "Ces start-up qui donnent une nouvelle jeunesse au vieux vélos en les électrifiant", *challenges.fr*, 3 juin 2020
- Schwyster Adrien, "Dopé à l'électrique, l'étonnante renaissance de MFC, la plus grande usine de vélo français", *challenges.fr*, 22 septembre 2019
- Taupin Christine, "MonSpad, la société qui électrifie votre vélo", *city-ride.fr*, 27 septembre 2019
- Trancoën Isabelle, "Louer c'est adopter", *Le Nouvel économiste*, 21 juin 2019, p.25-26
- Van Apeldoorn Robert, "La bicyclette donne des idées", *Trends*, 3 octobre 2019, p.50-52

SOURCES UTILISÉES

- Veysset Thibault, "À 30 ans, elle fabrique le vélo du futur", *Entreprendre*, 01 janvier 2019, p.44-45
- Vidalie Anne, "Le vélo, star du déconfinement", *L'Express*, 18 juin 2020, p.36-37
- Wagner Isabelle, "Bee Cycle, start-up bordelaise développe le vélo de fonction en entreprise", *francebleu.fr*, 6 février 2020
- Wang Camille, "Comment les start-up du vélo se sont adaptées à la folle demande", *lesechos.fr*, 27 août 2020
- Zanchi Jean-Sébastien, "Bolt : ces nouveaux vélos électriques en libre-service sont-ils une bonne alternative à ceux de Jump ?", *01net.com*, 19 juillet 2020
- "Alltricks se lance dans la franchise : une offre omnicanale", *Sport éco*, 12 mars 2018, p.2
- "Belleroue, le dénichéur de deux roues d'occasion", *blog.cyclofix.com*, 29 mai 2018
- "Bienvenue dans l'ère du vélo", *Les Échos week-end*, 29 mai 2020, p.15-21
- "Bike Solutions. Une imagination qui n'a de limites que la vôtre", *Montagne Leaders*, mars-avril 2018, p.216-217
- "Decathlon a fait l'acquisition d'Alltricks", *Sport éco*, 30 septembre 2019, p.6
- "Éco-conception: les entreprises ont tout à y gagner", *ADEME et vous*, avril 2019, p.5-11
- "Green Course roule pour le fret à vélo", *leparisien.fr*, 8 septembre 2020
- "Holland Bikes, La location de vélo électrique longue durée", *capital.fr*, 6 mai 2020
- "L'offre de séjours à vélo et le nombre d'acteurs explosent en France. Une demande de services associés", *Sport éco*, 30 juin 2019, p.52-53
- "Le Cyclo Lodge. Confort et sécurite", *L'OT - L'Officiel des terrains de camping*, mars 2019, p.58-59
- "Le défi fou du vélo made in France", *Entreprendre*, mars 2019, p. 66-67
- "Le profil des cyclotouristes a changé avec le Covid", *franceinfo.fr*, 11 août 2020
- "Le sprint du vélo électrique", *L'Usine nouvelle*, 11 juillet 2019, p.42-45
- "Le vélo surfe sur les watts", *L'Officiel du cycle et de la moto*, juin 2020, p.22-24
- "Les grèves ont ouvert un boulevard au vélo", *Challenges*, 23 janvier 2020, p.44
- "Les gros pneus ont la cote", *Sport éco*, 11 juin 2019, p.12-13
- "Les villes poussent aux transformations", *L'Officiel des transporteurs*, 3 juillet 2020, p.24-29
- "Livraison du dernier kilomètre", *Indexpresse*, mars 2018
- "Made in France peut-il gagner la bataille du vélo électrique", *Entreprendre*, 1er octobre 2019, p.60-63
- "Nouvelles mobilités urbaines", *Indexpresse*, décembre 2019
- "Pistes cyclables, 70 000 kilomètres balisés l'an prochain en europe", *lesechos.fr*, 18 septembre 2019
- "Plans de mobilité : pourquoi les entreprises peinent à s'y mettre", *Entreprise & carrières*, 9 septembre 2019, p.12-15
- "Seb la fabriquer des vélos électriques en partenariat avec Marc Simoncini", *capital.fr*, 22 mai 2020
- "Start-up. Avec l'appli Be Bike, on loue un vélo ou son vélo", *ouest-france.fr*, 25 mai 2016
- "Tourisme durable", *IndexPresse*, février 2020
- "Un kit pour transformer votre vélo en vélo électrique", *latribune.fr*, 28 juin 2019
- "Une imagination qui n'a de limite que la vôtre", *Montagne Leaders*, mars 2018, p.216-217

LEXIQUE

- **Fat bike**

Vélos à pneus larges, conçus à l'origine pour rouler sur un terrain difficile comme le sable ou la neige.

- **Free floating**

Modèle de partage de véhicules permettant de prendre et de laisser un véhicule à n'importe quel endroit d'une zone donnée.

- **Location avec option d'achat (LOA)**

Location sur une durée variable définie en contrepartie d'un loyer mensuel. À l'issue de la période de location, le véhicule peut-être acquis.

- **Location longue durée (LDD)**

Location sur une durée variable définie en contrepartie d'un loyer mensuel.

- **Slow tourisme**

Concept de voyage qui consiste à prendre le temps de découvrir une destination, en privilégiant les moyens de transport peu pollués.

- **Tourisme durable/responsable**

Démarche qui intègre les principes du développement durable. Il désigne généralement les formes de tourisme alternatif qui cherchent à réduire leurs impacts sociaux et environnementaux, comme le tourisme solidaire, le tourisme communautaire, l'écotourisme et le *slow* tourisme.

- **VAELS**

Service de location de vélo à assistance électrique en libre-service, proposé dans l'espace urbain.

- **VLS**

Service de location de vélo en libre-service, proposé dans l'espace urbain.

La collection IndexPresse *Business Etude*

Comment accéder à des données fiables, pertinentes et surtout synthétisées, alors que l'information n'a jamais été aussi accessible en apparence ?

Voilà une question à laquelle sont confrontés quotidiennement les décideurs dans les entreprises lorsqu'il s'agit de prendre les bonnes décisions.

C'est pourquoi nous avons créé la collection **IndexPresse Business Etude**, des études sectorielles complètes, réalisées à partir des plus grands titres de la presse

économique et professionnelle. En s'appuyant sur des informations fiables et de qualité, les études d'IndexPresse offrent des synthèses analytiques et éclairées sur les secteurs d'activité émergents ou en mutation.

Vous aurez ainsi toutes les clés en main pour accompagner votre réflexion stratégique, en vous appuyant sur l'examen des enjeux de votre marché, afin d'anticiper ses évolutions et valider, ou modifier, votre positionnement dans le jeu concurrentiel.

IndexPresse *Business Etude*

Date de parution - septembre 2020.



Chrystèle REYNIER

chrystele.reynier@indexpresse.fr

Rédactrice

Étude rédigée en collaboration avec **Gaëlle COCÂTRE** et **Nadine BRUEL**

Avec 2,3 milliards d'euros de ventes en 2019 et une croissance à deux chiffres entre 2016 et 2019, le marché français du vélo se distingue par son dynamisme et son attractivité. Prometteuses, ses prévisions de croissance favorisent le développement d'activités porteuses et innovantes. Un écosystème émerge, composé à la fois d'acteurs traditionnels et de start-up désireux de se développer ou de prendre position sur cette filière à fort potentiel.

En quoi le vélo à assistance électrique (VAE) se démarque comme un relais de croissance incontournable ? Comment profiter du dynamisme du cyclotourisme ? Quel modèle économique adopter pour la location de vélo ? Comment se démarquer sur le marché de la réparation ? En quoi consiste l'activité d'électrification du vélo ? Quels sont les services liés à la flotte de vélo en entreprise ? Quel est le potentiel de la livraison à vélo ? Qui sont les spécialistes de la vente d'occasion ? En quoi la technicité et la montée en gamme favorisent les détaillants spécialisés ? Quels services les enseignes multisports délivrent-elles aux cyclistes ? Quels sont les concepts spécifiques et inspirants déjà en place ?

Cette étude apporte des éléments de réponse et de réflexion pour comprendre les enjeux et les perspectives du secteur, identifier les mutations à l'œuvre ou à venir, et se positionner dans le jeu concurrentiel.

Photo de couverture : ©2017 Igor Stevanovic - stock.adobe.com



IndexPresse

IndexPresse
19 rue René Thomas
38024 Grenoble cedex 1
Tél. 04 76 92 05 25

indexpresse@indexpresse.fr