



# VÉLO ÉLECTRIQUE

Le développement continu d'un marché dynamisé par la crise sanitaire et les politiques publiques

## VÉLO ÉLECTRIQUE

### **Le développement continu d'un marché dynamisé par la crise sanitaire et les politiques publiques**

Le vélo à assistance électrique, ou VAE, ne cesse de gagner du terrain. À présent largement majoritaire dans le chiffre d'affaires généré par les ventes de vélos, il conquiert de plus en plus d'adeptes aux profils variés. En plein essor dans les grandes villes comme dans les zones touristiques, le VAE convainc un nombre croissant d'entreprises, faisant émerger la figure du "vélotafeur". Pratique mais également bénéfique pour la santé et l'environnement, il se présente comme un moyen de transport en phase avec les aspirations actuelles, encouragé par les pouvoirs publics.

Ce contexte favorable a conduit une multitude de sociétés à se lancer sur le marché, avec des positionnements différents. Certaines marques conçoivent des VAE fabriqués à l'étranger, tandis que de nombreux acteurs ont opté pour l'assemblage du vélo en France, à partir de pièces majoritairement importés. Tous viennent en revanche concurrencer les entreprises historiques du cycle ainsi que les marques propres des grandes chaînes de distribution d'articles de sport.

Fortement atomisé, le marché présente de nombreuses opportunités pour les start-up. Mais cette attractivité va de pair avec une intensité concurrentielle élevée : les volumes vendus resteront insuffisants pour une grande partie de ces nouveaux entrants. Ce risque s'avère accentué par les difficultés observées sur la chaîne logistique, fragilisant les plus petits acteurs. Pour le marché, cette concentration future peut toutefois être synonyme d'économies d'échelle, facilitant la relocalisation d'une plus grande partie de la chaîne de valeur sur le territoire national.



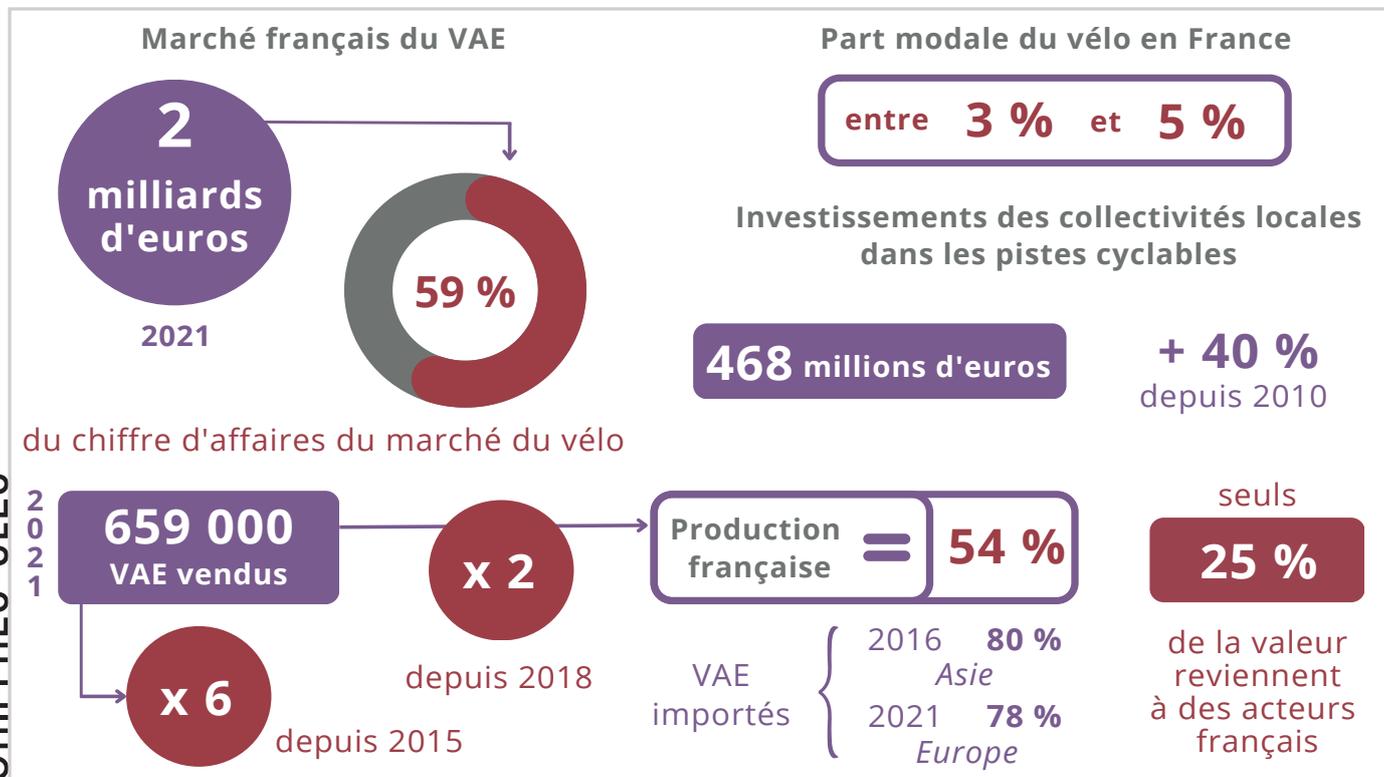
# DANS CE DOSSIER

<b>POINTS-CLÉS ET ENJEUX</b> .....	<b>4</b>
<b>UN ESSOR QUI S'ACCÉLÈRE SOUS L'EFFET DE LA PANDÉMIE ET DU SOUTIEN PUBLIC</b> .....	<b>8</b>
Les VAE connaissent une forte dynamique .....	8
Un marché à forte valeur ajoutée dominé par les détaillants .....	9
La crise sanitaire et le développement du cyclotourisme favorisent le marché .....	10
La puissance publique soutient le secteur en actionnant différents leviers .....	12
Des défis liés à la chaîne de valeur et à l'approvisionnement .....	15
<b>L'ASSEMBLAGE DE VAE EN FRANCE EN PLEINE CROISSANCE</b> .....	<b>17</b>
Des marques étrangères bien positionnées sur le marché.....	17
Le nouvel élan du marché profite aux acteurs historiques du cycle .....	18
Les fabricants français de composants bénéficient aussi de cette dynamique.....	20
Une multiplication de fabricants français de vélos électriques .....	21
Les fatbikes, une catégorie plus modeste amenée à se développer .....	24
Le nouvel attrait pour la cyclo-logistique offre des opportunités dans le vélo-cargo .....	25
<b>LES CANAUX DE DISTRIBUTION ÉVOLUENT AVEC L'ARRIVÉE DE NOUVEAUX ACTEURS</b> .....	<b>29</b>
Une diversification des enseignes du vélo et d'acteurs extérieurs au marché.....	29
Des réseaux d'enseignes spécialisées dans la mobilité électrique .....	30
Les sites Internet de vente de vélos intègrent les VAE à leur offre.....	32
<b>UNE FILIÈRE DE LA SECONDE MAIN SE MET EN PLACE DANS LE VAE</b> .....	<b>33</b>
Les services de réparation de vélos électriques se développent.....	33
La vente de VAE d'occasion prend de l'ampleur, notamment grâce au digital .....	35
Le potentiel majeur du reconditionnement.....	36
Le retrofit, un segment émergent .....	37
<b>FORCES EN PRÉSENCE</b> .....	<b>38</b>
Acteurs français spécialisés dans la fabrication de vélos électriques .....	38
Acteurs français spécialisés dans la fabrication de vélos-cargos à assistance électrique.....	40
Acteurs français spécialisés dans la seconde main et le retrofit de vélos .....	41
<b>LISTE DES ENTREPRISES CITÉES DANS L'ÉTUDE</b> .....	<b>42</b>
<b>LEXIQUE</b> .....	<b>45</b>
<b>SOURCES UTILISÉES</b> .....	<b>46</b>

# POINTS-CLÉS

Ce qu'il faut retenir

CHIFFRES-CLÉS



MOTEURS



# POINTS-CLÉS

Ce qu'il faut retenir

## PAYSAGE CONCURRENTIEL

MARQUES ET FABRICANTS	DISTRIBUTEURS DU SECTEUR	PLATEFORMES ET LOGICIELS	GRANDES SURFACES DIVERSES
<p>Important des vélos ou des composants pour les assembler en France</p> <p>Reconditionnent ou convertissent des vélos à la propulsion électrique</p> <p>Lèvent des fonds pour financer leur outil industriel</p>	<p>Détaillants indépendants et chaînes spécialisées, distributeurs généralistes d'articles de sport...</p> <p>Commercialisent les produits des fabricants et leurs propres marques, parfois conçus en marque blanche par ces derniers</p>	<p>Mettent en relation acheteurs et vendeurs de vélos électriques d'occasion</p> <p>Facilitent la gestion des flottes pour les entreprises et les collectivités</p> <p>Développent des innovations dans le domaine du vélo connecté</p>	<p>Se diversifient en se positionnant dans le vélo électrique</p> <p>Nouent des partenariats avec des fabricants ou des réparateurs</p> <p>Misent sur les services et les synergies avec leur activité d'origine</p>

## FREINS ET DÉFIS

<b>PRIX ENCORE ÉLEVÉS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inflation actuelle : réduction du pouvoir d'achat</li><li>• Coûts supplémentaires liés à la production en France</li><li>• Poids important des détaillants spécialisés, au positionnement plus haut de gamme</li></ul>
<b>IMPORTATION DES COMPOSANTS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dépendance à des fournisseurs lointains</li><li>• Difficulté à réaliser du véritable "made in France"</li><li>• Captation de la valeur (notamment de la batterie) par des acteurs étrangers</li></ul>
<b>TENSIONS SUR L'APPROVISIONNEMENT</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ralentissement des chaînes logistiques</li><li>• Renchérissement des coûts de production</li><li>• Risque de pénurie de composants</li><li>• Arbitrages des fournisseurs défavorables aux petites structures</li></ul>

## Trouver un juste équilibre entre prix et made in France

Les vélos électriques demeurent un produit onéreux. Face à ce constat, les acteurs du secteur adoptent plusieurs approches différentes. **La réduction des coûts de production** avec un approvisionnement intégralement réalisé à l'étranger constitue une voie potentielle. Les marques pourront dans ce cas opter pour **une distribution plutôt dans les grandes enseignes**, qui misent davantage sur une stratégie axée sur l'accessibilité.

Une limite de cette approche réside cependant dans **la contradiction entre le made in France** et les valeurs écologiques, d'une part, **et le transport de composants depuis des zones très éloignées** du marché français d'autre part. Certains fabricants indiquent clairement les pièces réalisées en France tandis que d'autres **entretiennent davantage le flou afin de profiter de l'argument marketing** du made in France. Dans les faits, il s'avère difficile de fabriquer un VAE entièrement en France tant la base industrielle s'est contractée dans le secteur. Perte de savoir-faire, de formations, manque de compétitivité... Produire un

VAE véritablement français constitue **un défi logistique et commercial**, la facture finale pouvant se montrer déraisonnable. **Le manque de transparence n'est toutefois pas une option judicieuse** à terme. Cette pratique peut avoir des répercussions négatives sur l'entreprise comme sur le secteur dans son ensemble.

La voie privilégiée par de nombreux acteurs consiste à miser sur un **positionnement haut de gamme** afin de se différencier et de justifier des prix plus élevés. Dans ce cadre, **tout élément réalisé en France est à mettre en valeur** pour souligner le volontarisme de l'entreprise sur cette question. Le design et la technicité représentent d'autres arguments et doivent être **mis en perspective avec les clientèles ciblées** : sportifs, actifs urbains, touristes, professionnels... La croissance et l'atomicité du marché offrent **de nombreuses opportunités pour de nouveaux entrants**, à condition de trouver le bon équilibre entre les volumes et la marge.

## Des contraintes supplémentaires liées à la chaîne logistique

La question du made in France n'est pas le seul défi posé par l'approvisionnement aux acteurs du secteur. **La fabrication des batteries à l'étranger** leur fait perdre une part importante de la valeur ajoutée. **La hausse des frais de transport** pèse par ailleurs sur leurs coûts de production, alors que **l'inflation réduit le pouvoir d'achat** des ménages, limitant la capacité des acteurs à répercuter ces coûts sur leurs tarifs. Cette situation présente de nouveaux risques pour les sociétés du secteur : le positionnement haut de gamme peut permettre d'**éviter de trop souffrir de la pression sur les prix**, mais jusqu'à un certain point seulement. Même en conservant leurs marges, les acteurs seraient fortement pénalisés par une baisse considérable des volumes vendus. Des arbitrages doivent donc être opérés avec finesse sous peine de décrochage.

Les tensions sur l'approvisionnement concernent également **la capacité même des acteurs à livrer leurs clients**, alors que certaines pièces peuvent demander des délais de plusieurs mois, voire d'une année avant d'être reçues. **Cette problématique**

**s'applique d'autant plus aux petits acteurs**, ne disposant ni des volumes permettant d'être prioritaires auprès des fabricants ni de capacités de stockage suffisantes. La trésorerie peut ainsi être mise à rude épreuve tandis que **les grandes enseignes bénéficient de plus de latitude** pour regagner des parts de marché.

Le mouvement récent de **relocalisation des activités en Europe**, à coûts maîtrisés, constitue une première opportunité pour réduire la dépendance aux fabricants asiatiques. **Les acteurs spécialisés dans les VAE de seconde main** peuvent en outre mettre en avant les gains tant écologiques que logistiques de leurs solutions, en insistant sur les moindres besoins d'importation de vélos induits. La situation s'avère **plus ambivalente pour le retrofit électrique** : si les entreprises qui y sont positionnées peuvent souligner **le gain financier de l'opération** pour les acheteurs, en comparaison de l'achat d'un VAE neuf, **elles s'exposent également aux critiques des fabricants français du cycle**, les premiers pénalisés par la conversion électrique des vélos existants.

# UN ESSOR QUI S'ACCÉLÈRE SOUS L'EFFET DE LA PANDÉMIE ET DU SOUTIEN PUBLIC

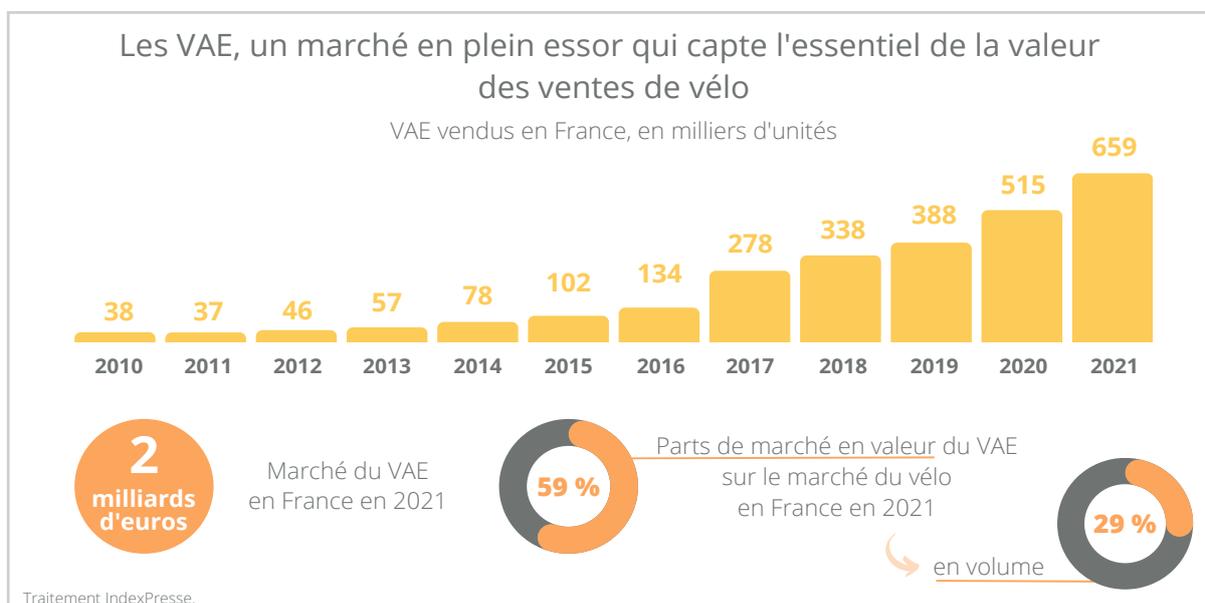
## Les VAE connaissent une forte dynamique

Encore confidentiel il y a une dizaine d'années, le marché des vélos à assistance électrique (VAE) a connu **une forte croissance depuis le milieu des années 2010**. Il a plus que doublé entre 2016 et 2017, approchant les 300 000 unités vendues dans l'année, et a été **multiplié par six entre 2015 et 2021**, atteignant alors près de 660 000 vélos vendus.

Après une augmentation de 32 % des volumes vendus en 2020, l'année 2021 a confirmé l'élan donné par la pandémie de Covid-19 avec des ventes en hausse de 28 %. **Le marché français du VAE a ainsi atteint les 2 milliards d'euros** cette même année. Alors que les ventes de vélos standards décroissent d'année en année en France (- 26 % entre 2015 et 2021), **les VAE portent le marché du vélo et en représentent la majeure**

**partie** en termes de chiffre d'affaires : près de 60 % en 2021. Le vélo s'affiche comme le premier véhicule vendu en France, avec **une part de marché en volume approchant les 43 %**, contre environ 25 % pour les voitures particulières et 27 % pour les trottinettes.

Constituant moins de 30 % des volumes vendus, **les VAE bénéficient de leur meilleure valorisation**. Un VAE se vend ainsi en moyenne un peu moins de 2 000 euros, contre environ 1 700 euros pour un vélo de route, 500 euros pour un vélo tout terrain (VTT) ou encore 350 euros pour un vélo de ville. Avec **350 000 VAE fabriqués en France** en 2021, ils représentent par ailleurs 44 % des vélos assemblés dans l'Hexagone et plus de la moitié des ventes annuelles dans le pays.



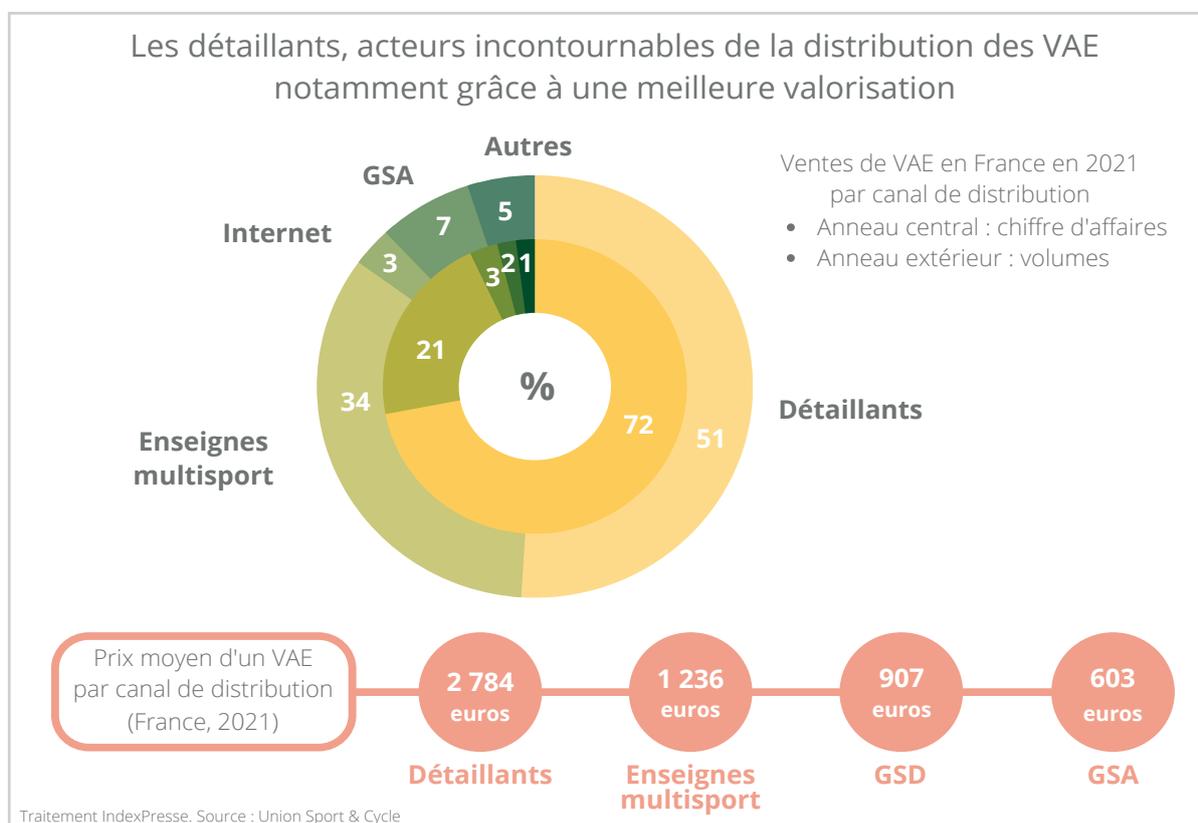
## Un marché à forte valeur ajoutée dominé par les détaillants

Les détaillants représentent le premier canal de distribution des VAE, plus de la moitié des ventes s'effectuant via ces acteurs. Ces derniers captent par ailleurs plus de 70 % de la valeur du marché grâce à **des prix de vente bien supérieurs** à ceux pratiqués par leurs concurrents. Les VAE vendus chez les détaillants affichent ainsi **un prix moyen frôlant les 2 800 euros**, tandis que ceux vendus en enseigne multisport ou en grande surface diverse (GSD) se situent autour du millier d'euros. Celles-ci, tout comme les grandes surfaces alimentaires, **représentent une part du chiffre d'affaires des VAE relativement modeste** en comparaison de leur poids dans les volumes de vente. L'e-commerce s'avère par ailleurs **un canal de distribution secondaire** pour l'instant, avec seulement 3 % du marché transitant par ce biais.

Le marché des VAE se structure principalement autour de deux familles de produits :

- les vélos de ville, avec 278 000 ventes en 2021, soit 42 % du marché en volume ;
- les vélos tout chemin (VTC), avec 27 % du marché pour 176 000 unités vendues.

Ces deux catégories forment à elles deux **près de 70 % du marché**, tandis que d'autres familles de produits occupent une place de moindre envergure. **Les VTT à assistance électrique (VTAE) apparaissent toutefois comme une catégorie importante** avec 137 000 unités vendues. Les vélos pliants, les vélos-cargos et les vélos de route demeurent quant à eux **des catégories pour l'instant plus modestes**, leurs ventes s'échelonnant entre 15 000 et 28 000 vélos électriques.



## La crise sanitaire et le développement du cyclotourisme favorisent le marché

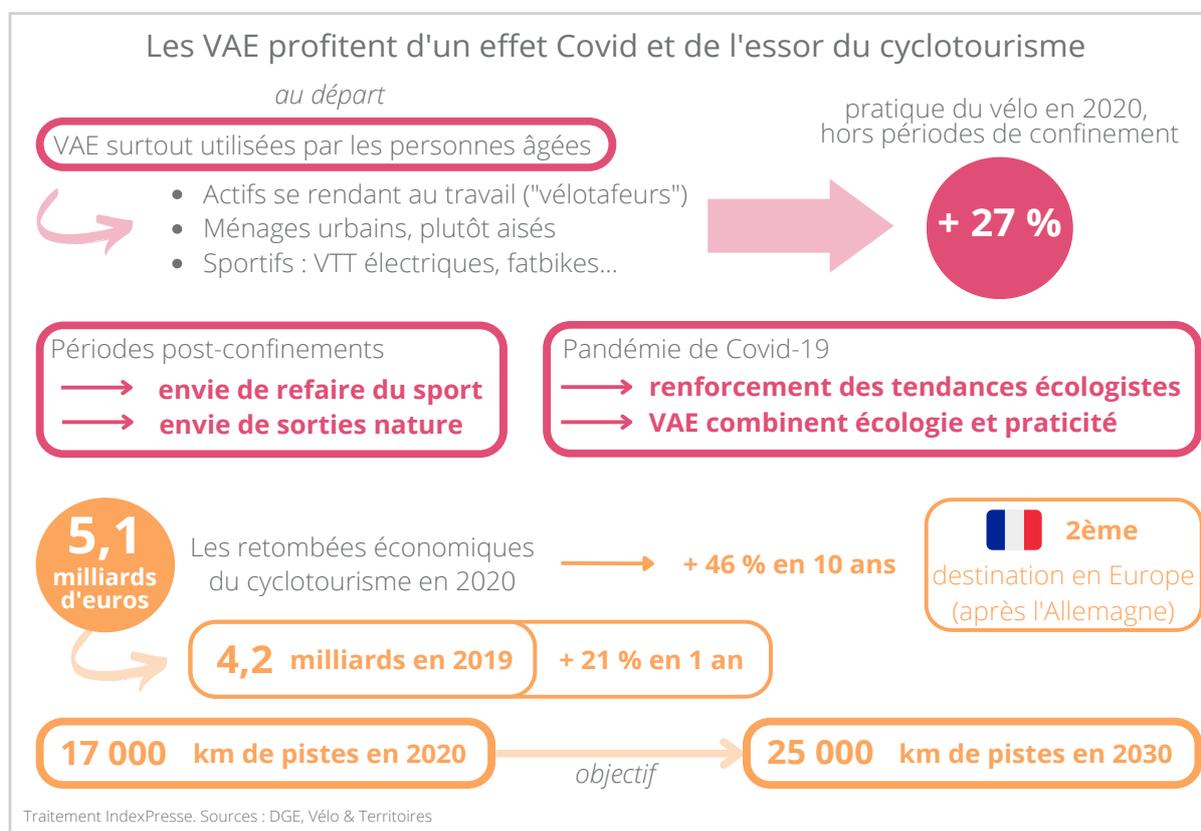
### Un changement de comportement influencé par la crise de Covid-19

La pandémie de Covid-19 et les confinements mis en place dans ce contexte ont contribué au développement du marché du vélo et notamment des VAE. Les individus ont davantage souhaité **adopter des comportements vertueux sur le plan environnemental et pour leur santé**. Vice-présidente de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), Annie-Claude Thiolat constatait en 2021 dans *Le nouvel Économiste* : "les amateurs, parmi lesquels figurent beaucoup de femmes, sont de plus en plus nombreux à affluer dans nos associations pour bénéficier d'un coaching vélo dans le but d'**apprendre à circuler en ville ou sur leur itinéraire domicile-travail**".

Outre l'évolution des pratiques, **l'épargne accumulée** durant les périodes de confinement a permis aux ménages de **consentir à des achats plus onéreux**, favorisant les VAE. Ces derniers – dont le tarif avoisine les 2 000 euros en moyenne en 2021 (contre quelques centaines pour les vélos classiques) – constituent un segment premium. La hausse des volumes vendus a toutefois permis **une diminution des prix** (– 4 % en 2021), accélérant en retour la démocratisation du produit.

### La dynamique du cyclotourisme

L'envie de nature des Français s'est également ressentie dans le succès du cyclotourisme, qui prend de plus en plus d'ampleur. "Depuis la crise



### LE VÉLO CONNECTÉ, AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES

En parallèle du développement des VAE émerge le concept de vélo connecté. Des technologies et des innovations sont développées pour assurer en particulier une communication entre le vélo et son environnement, principalement les autres véhicules. Baptisé Bike-To-Vehicle (B2V), ce concept s'appuie sur l'intégration de nombreux objets connectés. Les lumières des vélos peuvent par exemple adapter leur puissance en fonction de la présence de véhicules à proximité. D'autres innovations visent la sécurité du vélo avec la géolocalisation, la détection de mouvements suspects, l'activation d'alarmes à distance ou encore le blocage via une application de l'assistance électrique ou du vélo. De nombreuses entreprises du vélo, de l'électronique et de l'automobile telles que Shimano, Tom Software, Bosch, Ford, Trek, Dorel Sports, Specialized et Subaru se sont regroupées au sein du consortium industriel multisectoriel SAE Industry Technologies afin de travailler ensemble dans le domaine du B2V.

sanitaire, la fréquentation de **notre site connaît des progressions à trois chiffres**, contre 10 % à 20 % chaque année auparavant", soulignait fin 2022 dans *L'Officiel des transporteurs* Nicolas Pinson, chef de projet web chez France Vélo Tourisme. La période de pandémie a par ailleurs conduit les ménages à **passer leurs vacances en France** plutôt qu'à l'étranger, renforçant encore cette tendance. D'après France Vélo Tourisme, 22 millions de Français font du vélo en vacances, **dont 3,3 millions en itinérance**. Le label Accueil Vélo, créé en 2012, comptait plus de 5 000 hébergeurs en 2021, deux fois plus qu'en 2017.

### Une conséquence des grèves

La paralysie des transports à cause des grèves a également tendance à favoriser le développement des vélos. En décembre 2019 (grève contre la réforme des retraites), **Decathlon a doublé ses ventes de VAE** en Île-de-France. "Le changement va être durable parce que le conflit a duré très longtemps et que **les Franciliens ont massivement investi en deux-roues**", affirmait ainsi début 2020 dans *Challenges* le président de la FUB, Olivier Schneider.

## VELCO

Fondée en 2016, cette start-up se focalise sur **les logiciels et les composants connectés** dédiés aux vélos. Elle a notamment développé les guidons Wink Bar et Nuotrax ainsi que le traceur Onitrax. La société propose également des logiciels de gestion de flottes, d'optimisation de l'assemblage des vélos, de gestion des ventes, d'analyse de la performance des moteurs électriques ou encore une application en marque blanche utilisée par les cyclistes. Comme l'expliquait son cofondateur, Pierre Régnier, fin 2021 dans *L'Informaticien*, Velco cherche à **connecter un maximum de composants du vélo** : "À l'avenir, tous les équipements du vélo – l'éclairage, les freins et les systèmes ABS – seront connectés au bus CAN [Control Area Network, solution de communication entre composants

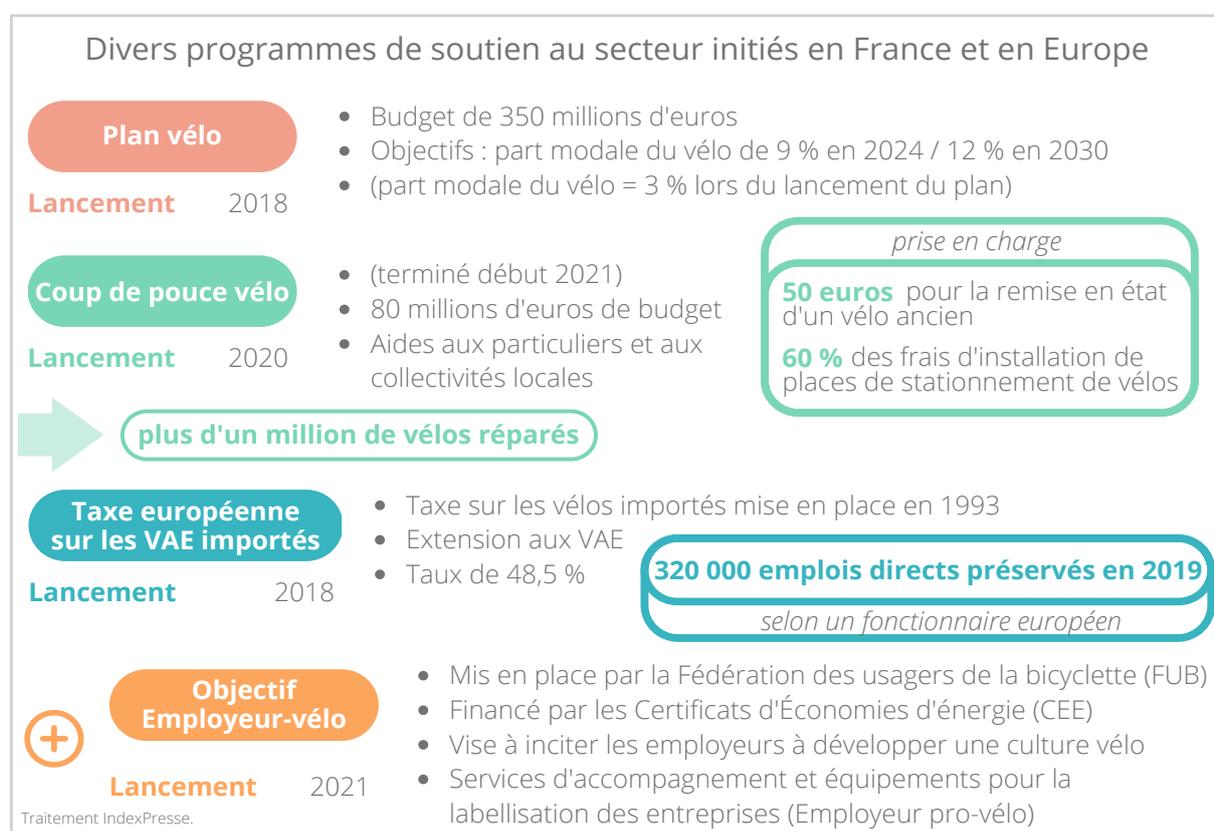
électroniques très présentes dans l'industrie automobile]. (...) L'enjeu de demain est que nos clients puissent **avoir les mêmes services que Tesla sur les vélos électriques** avec la géolocalisation, la maintenance ou certaines mises à jour pour augmenter l'autonomie de la batterie par exemple." Le dirigeant vise également à **connecter les vélos avec la signalisation et les véhicules** afin de gérer en temps réel leur sécurité sur la route. La société a réalisé **une première levée de fonds** en 2017, obtenant 250 000 euros auprès de *business angels* et 200 000 euros de prêts bancaires. **Une seconde opération** a été menée l'année suivante à hauteur de 3 millions d'euros, et **5 millions d'euros supplémentaires** ont été levés en 2021.

## La puissance publique soutient le secteur en actionnant différents leviers

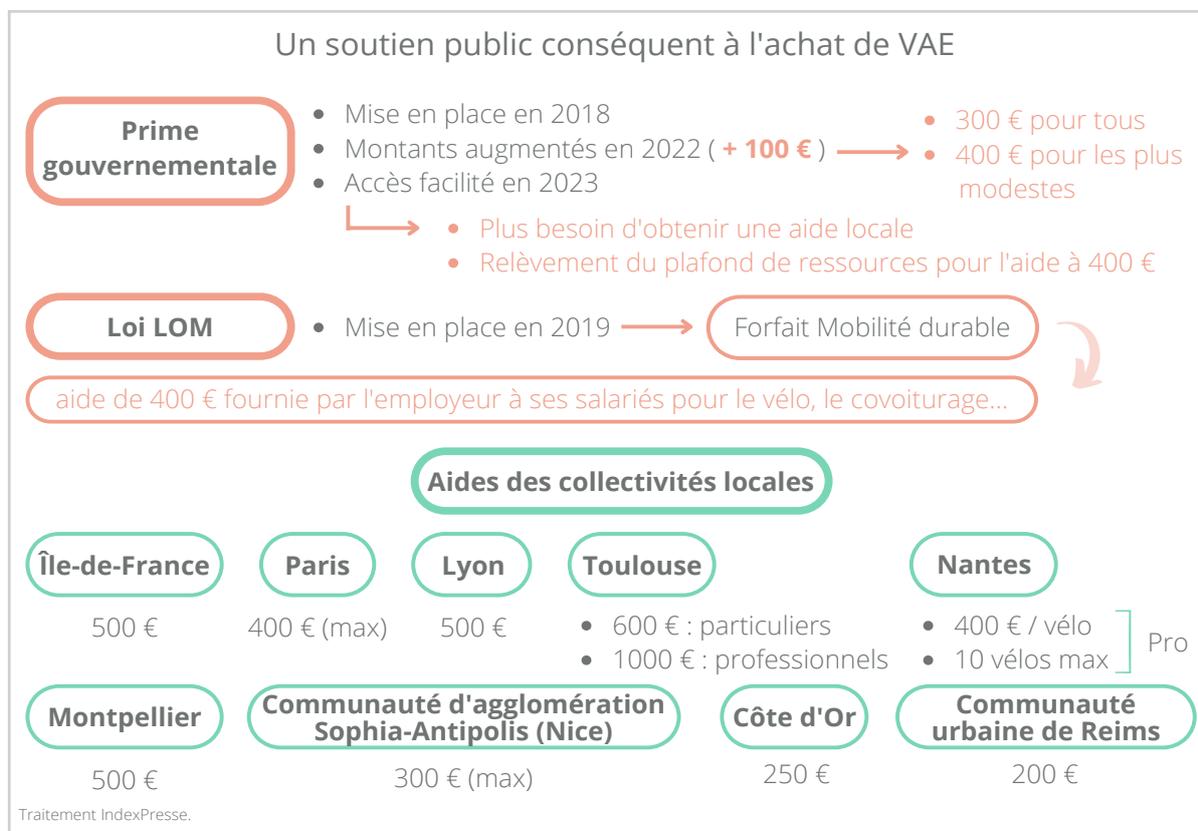
### L'État français et la Commission européenne soutiennent les VAE

Tant au niveau national qu'europpéen, des dispositifs sont lancés pour accompagner et renforcer le développement du marché du VAE. Ces politiques affichent **différents objectifs et emploient donc plusieurs types de mesures** pour les atteindre.

- Des subventions sont accordées aux collectivités afin qu'elles construisent **de nouvelles infrastructures cyclables**. Le gouvernement a dédié **200 millions d'euros** à de telles politiques pour l'année 2023. Les pistes installées de façon temporaire lors de la crise de Covid-19 ont parfois été pérennisées.
- Des aides sont par ailleurs **destinées aux particuliers**, directement ou via les entreprises, afin de favoriser les achats de VAE : **la prime à la conversion prend ainsi en charge 40 % du prix d'achat** du vélo sous réserve de la mise à la casse d'un véhicule diesel ou essence.
- D'autres dispositifs ciblant tant les particuliers que les collectivités visent à **accélérer la réparation des vélos et l'installation de parkings à vélos**.
- Sur le plan de la sécurité, **le marquage obligatoire des vélos** a été mis en place afin de réduire les risques de vol.
- Dans une logique de **protection des fabricants européens**, une taxe a été instaurée sur les VAE importés au sein de l'Union européenne.



## UN ESSOR QUI S'ACCÉLÈRE SOUS L'EFFET DE LA PANDÉMIE ET DU SOUTIEN PUBLIC



### Les collectivités locales mettent en place des aides spécifiques

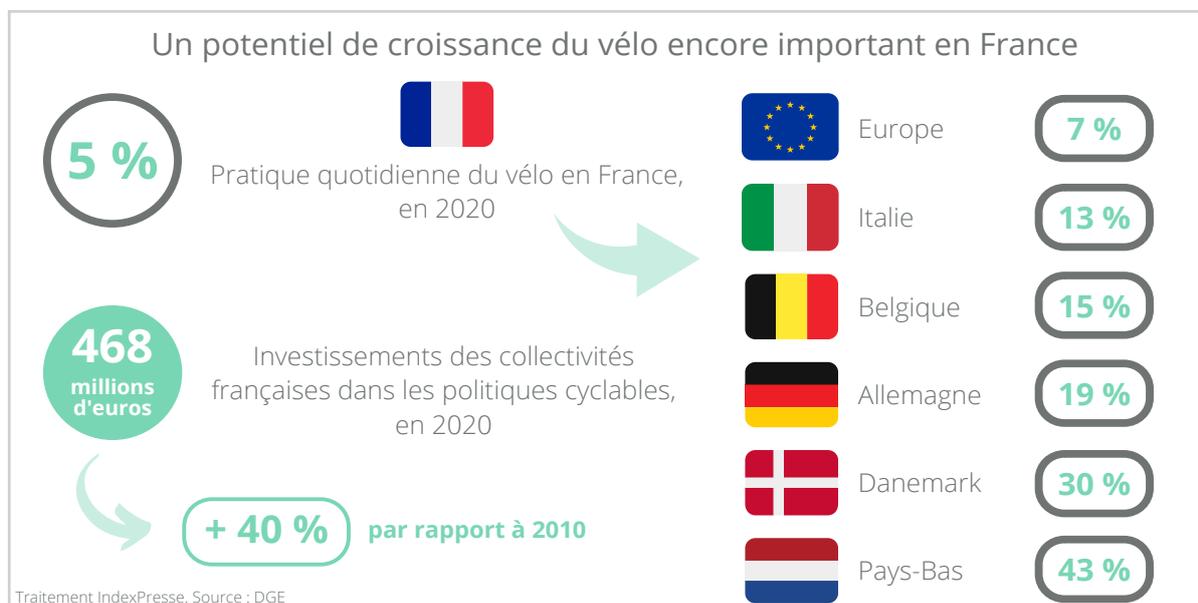
Gérées au niveau des municipalités et des communautés de communes, **les politiques locales de transport mettent elles aussi l'accent** sur le développement du vélo, standard comme électrique.

- Outre les importants investissements consentis dans la création d'infrastructures (pistes cyclables, places de stationnement), **les collectivités ont multiplié les systèmes d'aides à l'achat de VAE**, cumulables avec les mesures gouvernementales. Lors du lancement du Plan vélo, **elles étaient même nécessaires** pour obtenir une prise en charge par l'État. Avec plus de 150 aides en 2020, leur nombre a été multiplié par quatre depuis 2015.
- Permettant de parcourir de plus longues distances, les VAE représentent une **alternative viable à la voiture individuelle**, notamment dans le cadre des trajets domicile-travail. "Avec la révolution du vélo électrique, la

**focale change complètement**, les gens n'ont plus peur de parcourir 20 km par jour", soulignait à la mi-2022 Alain Jund, vice-président de l'eurométropole de Strasbourg en charge de la mobilité. Les VAE constituent donc une méthode pour **désengorger le trafic et réduire la pollution** en ville, sans subir le rejet des mesures plus coercitives (frein au stationnement, exclusion des véhicules polluants, voire péages urbains). À Strasbourg, ces politiques ont permis d'atteindre une part modale du vélo de 20 % au centre-ville, de 15 % sur l'ensemble de l'agglomération et de 10 % dans la métropole.

- Les collectivités organisent également **des systèmes de location de vélos**, notamment en longue durée (LLD). Leur nombre a **augmenté de 86 %** entre 2015 et 2021 selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). Ils permettent aussi de **limiter le nombre de voitures en circulation**, 13 % des abonnés renonçant à l'achat d'une voiture et 12 % s'en séparant.

## UN ESSOR QUI S'ACCÉLÈRE SOUS L'EFFET DE LA PANDÉMIE ET DU SOUTIEN PUBLIC



### Une marge de progression encore importante

Malgré sa forte croissance ces dernières années, le VAE dispose d'un potentiel de développement toujours élevé. La part du vélo dans les trajets quotidiens des Français **reste inférieure à la moyenne européenne**. Certains États membres de l'UE affichent de plus une nette avance dans ce domaine : **les habitants des pays du Nord** comme le Danemark et les Pays-Bas réalisent entre un tiers et la moitié de leurs trajets à vélo.

En France, **la voiture individuelle reste prépondérante sur de nombreux petits trajets** pouvant aisément être effectués en VAE. Sa part modale s'élève ainsi à 65 % sur les trajets compris entre un et deux kilomètres, d'après la Direction générale des entreprises (DGE). Sur ceux compris entre 2 et 3,5 km, la part atteint 73 %.

La DGE notait par ailleurs en 2020 que la pratique du vélo baissait dans les zones où celui-ci dispose du potentiel le plus élevé. **L'usage du vélo a ainsi diminué dans les villes périphériques** (banlieues proches comme éloignées) et dans les zones rurales. Pourtant, **près des deux tiers des trajets pourraient être effectués à vélo** dans la périphérie des petites villes, contre 54 % dans le centre des grandes agglomérations. Les zones périphériques situées autour des grandes villes affichent toutefois un taux plus faible (50 %).

**Le VAE pourrait donc devenir l'un des principaux moyens de transport** des Français, utilisé dans la majorité des trajets du quotidien (domicile-travail, courses...). Pour être pleinement exploité, ce potentiel nécessite néanmoins **un effort continu dans la multimodalité et la sécurisation** des pistes cyclables et des emplacements de stationnement.

65 à 73 %

La part modale de la voiture individuelle pour les trajets inférieurs à 3,5 km.

Source : DGE, 2020.

80 %

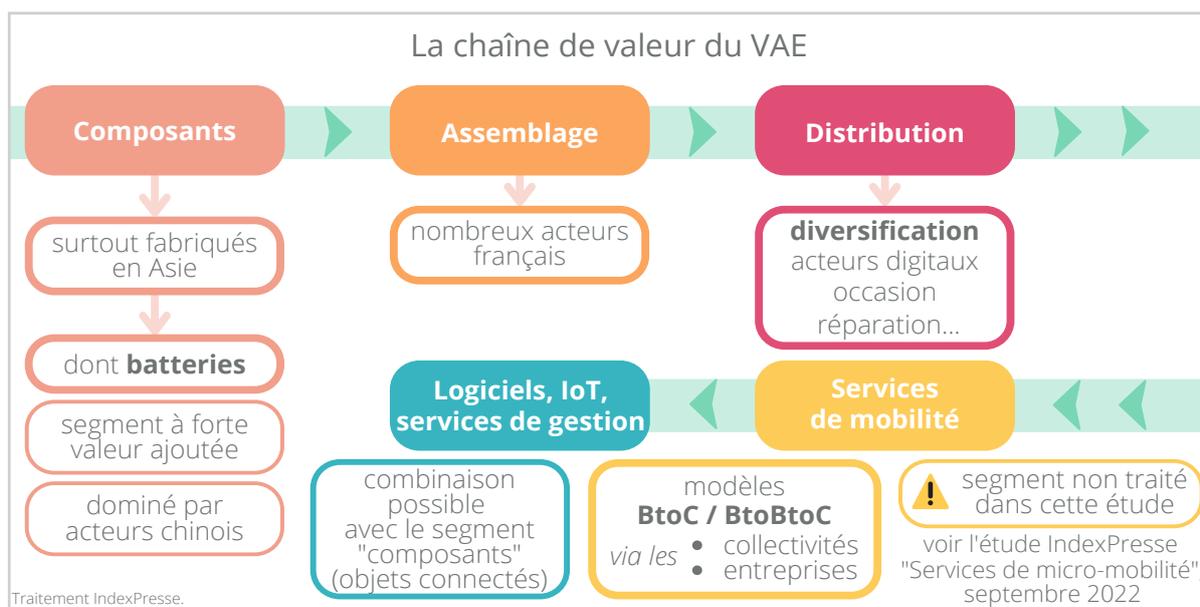
La part des trajets pouvant être effectués à vélo dans les centres-villes des grandes agglomérations.

Source : DGE, 2020.

## Des défis liés à la chaîne de valeur et à l'approvisionnement

Les acteurs français présents dans la fabrication de vélos **importent de nombreux composants** depuis l'étranger. Certains parviennent à limiter les pièces importées, mais **aucun ne peut assembler un vélo 100 % made in France**, ce qui brouille le message auprès des clients. De plus, cette situation peut s'avérer complexe en termes d'approvisionnement, **certaines composants pouvant être livrés six mois, voire un an après la**

**commande**. "Il ne faut pas se tromper de combat. Pour les relocalisations de l'activité, nous devons **nous concentrer sur les composants à forte valeur ajoutée**, comme le moteur et les pièces comportant de l'électronique", affirmait fin 2021 dans *Alternatives Économiques* François Lucas, dirigeant d'Arcade Cycles. "Pour les pièces mécaniques structurelles, vu les prix des concurrents, on ne pourra pas reconstituer aussi facilement une fi-



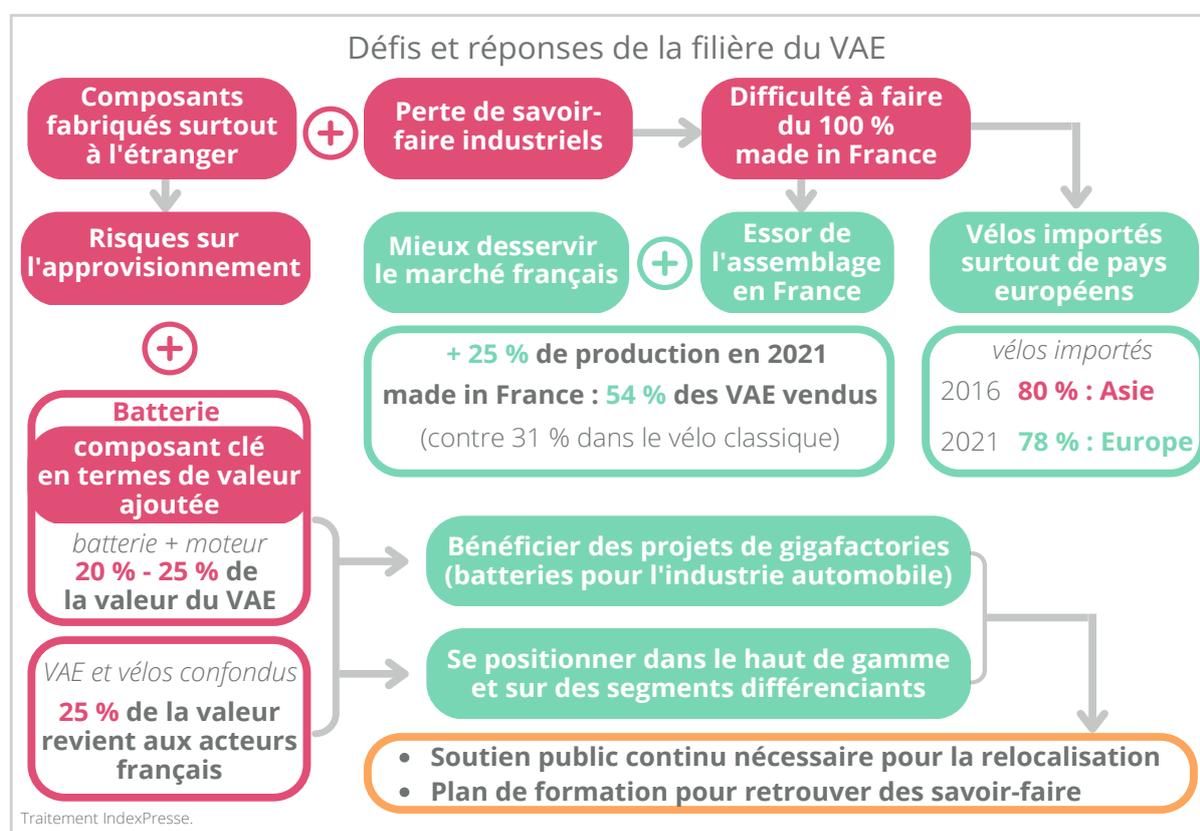
### SHIMANO, LEADER DANS LA FABRICATION DE COMPOSANTS

L'une des difficultés à fabriquer des VAE 100 % français tient dans la place prépondérante de l'entreprise japonaise Shimano sur le marché des pièces détachées. Couvrant l'intégralité des gammes de composants avec des produits de haute qualité, elle dispose en outre de volumes importants lui permettant d'être compétitive. "Leur premier concurrent, l'américain Sram, est quatre fois plus petit", notait fin 2021 dans *Alternatives Économiques* Jean-Pierre Mercat, responsable de la recherche chez Mavic, rare société française du domaine. Cette avance incite les fabricants de vélos à se tourner vers Shimano afin de rester eux-mêmes compétitifs en termes de qualité et de coût. Une telle dépendance a toutefois des répercussions au niveau de l'approvisionnement, particulièrement tendu avec le développement du marché des VAE et les ventes toujours importantes de vélos standards.

## UN ESSOR QUI S'ACCÉLÈRE SOUS L'EFFET DE LA PANDÉMIE ET DU SOUTIEN PUBLIC

lière complète qui a totalement disparu.” La **domination des acteurs asiatiques** se montre en effet considérable dans les pièces mécaniques, avec **60 % des cadres de vélo fabriqués en Chine**, une part qui monte à 80 % en ajoutant Taïwan. **Les compétences et les savoir-faire ont également été perdus**, que ce soit dans la forge des cadres ou la fonderie. Le manque de formations dédiées à ces secteurs **complique encore davantage la structuration d'une filière française des composants**, réduite à quelques entreprises (Mavic, Zéfal, Corima...). Un positionnement plutôt haut de gamme permet toutefois de justifier un prix plus élevé et de **déjouer la pression concurrentielle**. Les comportements des consommateurs évoluent, favorisant la production nationale. “Aujourd'hui, **le consommateur est prêt à payer significativement plus cher pour une chaîne d'approvisionnement locale**. On le disait il y a dix ans mais ce n'était pas vrai”, soulignait en 2021 dans *Les Échos* le dirigeant de l'entreprise Cycles Lapierre, Matthieu Brunet. La prépondérance des fabricants asiatiques **se manifeste toutefois aussi**

**au niveau des batteries**, la Chine possédant la majorité des parts de marché dans la fabrication de cellules. Avec le moteur, la batterie représente **environ le quart de la valeur ajoutée du VAE**. Entre les pièces mécaniques et la motorisation électrique, la part captée par des acteurs étrangers s'avère donc importante : **seuls 25 % de la valeur du vélo reviennent à des entreprises françaises**. Le phénomène est similaire dans l'industrie automobile, et les fabricants se sont mobilisés pour tenter de conserver une plus grande part de la valeur ajoutée. La France et l'Europe ont de plus insisté pour **la construction de gigafactories** (usines de batteries). Le secteur du VAE espère **profiter de cette relocalisation pour s'équiper en batteries made in Europe** à des prix plus compétitifs. Une démocratisation plus poussée des VAE nécessite toutefois **une réduction des coûts plus importante**. “Tout l'enjeu sera de réussir à fabriquer des vélos avec des composants français tout en gardant un coût bas”, confirmait le cofondateur d'Eovolt, Baptiste Fullen, en 2020 dans la revue *Management*.



# L'ASSEMBLAGE DE VAE EN FRANCE EN PLEINE CROISSANCE

Le développement du marché des VAE a entraîné plusieurs phénomènes. **Des fabricants étrangers se sont implantés** sur le marché français afin de bénéficier de sa dynamique. **Les acteurs historiques hexagonaux du vélo** ont de leur côté tiré parti de ce renouvellement du marché pour se positionner dans l'électrique et retrouver un chemin de croissance. **De nombreuses jeunes sociétés se lancent également** dans les VAE en se focalisant

sur l'assemblage, en cherchant à combiner performances et prix maîtrisé via l'importation ou en **re-localisant une partie de leur approvisionnement afin de justifier un positionnement premium**. Si la plupart des fabricants ciblent le grand public ou les gestionnaires de flottes, d'autres acteurs misent sur **les vélos-cargos et le développement de la cyclo-logistique**. Entreprises voire livreurs indépendants en constituent les cibles.

## Des marques étrangères bien positionnées sur le marché

Le marché français du VAE a été **fortement investi par des acteurs étrangers**. Ce phénomène s'explique par son attractivité (plus de 20 millions de pratiquants), par la faiblesse industrielle française dans la fabrication de cycles ainsi que par

la **place plus grande occupée par le vélo dans d'autres pays**, notamment en Europe du Nord. Des acteurs ont ainsi pu s'y développer avant de partir à la conquête de marchés à l'international.

### COWBOY

- Société belge créée en 2017.
- Opère dans **une variété de pays** : France, Allemagne, Autriche, Espagne, Italie, Royaume-Uni, Luxembourg, États-Unis...
- Vélos vendus aux alentours de 2 000 euros.
- Assemblés en Pologne et en Hongrie.
- Fournit **une application** avec diverses informations sur la route, la pollution de l'air...
- Plusieurs **prix remportés** (Eurobike 2017, Red-Dot 2018, Red-Dot 2019...).
- Financement important : **120 millions d'euros levés depuis sa création**, dont 80 millions début 2022

### RAD POWER BIKES

- Société américaine lancée en 2015.
- En Europe, dispose d'**un réseau de partenaires** en France, en Belgique, en Allemagne, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni.
- A levé **300 millions de dollars** en deux fois en 2021.

### VAN MOOF

- Société néerlandaise fondée en 2009.
- Arrivée en France en 2018.
- Dispose de **boutiques dans de nombreux pays** : États-Unis, Royaume-Uni, Allemagne, Japon, Taïwan...
- Vend des VAE **haut de gamme**, à partir de 2 500 euros environ.
- Propose ses produits également **sous forme d'abonnement**.
- Différents **services additionnels** sont par ailleurs fournis : géolocalisation, réparation, support en ligne, choix du nombre de vitesses, ajout d'un porte-bagage...
- Offre plusieurs **systèmes de sécurité** : blocage des roues en l'absence du propriétaire, alarme, personnel dédié à la recherche des vélos volés...

## Le nouvel élan du marché profite aux acteurs historiques du cycle

Bien que la France importe massivement les vélos vendus sur le territoire national, elle dispose encore de fabricants sur son sol. Parfois très anciens, **ces derniers ont élargi leur offre aux VAE** afin de bénéficier de la forte dynamique de ce

segment de marché. **Ils fabriquent en général leurs propres modèles** et les commercialisent auprès de divers distributeurs, ceux-ci disposant par ailleurs d'unités de production ou de marques de VAE développées par des tiers.

### ARCADE CYCLES

- Entreprise créée en 1995.
- Production composée **pour moitié de VAE** (environ 25 000 par an).
- 33,6 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2021.
- Croissance de **50 % entre 2019 et 2021**.
- Nouvelle **usine deux fois plus grande** que l'actuelle (projet lancé mi-2022).
- Objectif de **doubler la taille de l'entreprise** à l'horizon 2027.

### CYCLES LAPIERRE

- Société lancée en 1946.
- 90 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2020 (dont 35 % en France).
- Les VAE représentent **60 % des ventes en valeur**.
- Présent chez plus de 450 revendeurs.
- Souhaite **développer son réseau de boutiques** de marque Lapierre.
- Détenu par **le spécialiste néerlandais du vélo Accell** depuis 1996, lui-même racheté par le fonds d'investissement KKR en 2022.

### LA MANUFACTURE FRANÇAISE DU CYCLE

Usine appartenant à Cycleurope rachetée par Intersport en 2013, date à laquelle elle prend son nom actuel, la Manufacture Française du Cycle (MFC) produit aujourd'hui **entre 450 000 et 500 000 vélos par an**, dont un quart à assistance électrique, soit un chiffre d'affaires compris **entre 120 millions et 150 millions d'euros** d'après *Les Échos*. Située à Machecoul, près de Nantes, elle emploie plus de 500 personnes. La société produit les VAE de la marque Nakamura d'Intersport ainsi

que des vélos pour d'autres entreprises, **de l'entrée de gamme à des produits plus qualitatifs**. Dans le haut de gamme, elle dispose de sa marque Sunn, tant dans l'électrique que dans les vélos classiques. Sa marque TVT se positionne dans les sorties loisirs tandis que sa gamme EXC vise les services de mobilité. La MFC a par ailleurs bénéficié d'une **subvention étatique de 800 000 euros** fin 2020 afin de moderniser sa ligne de production.

### REBIRTH

- Groupe fondé en 2005 (ex-Easybike).
- Trois marques grâce au rachat de Solex et de Matra : **conversion électrique de marques déjà connues** du grand public.
  - **Easybike** : centrée sur l'accessibilité ;
  - **Solex** : vintage, lifestyle ;
  - **Matra** : sport et performance.
- Première usine en Normandie en 2016.
- Acquisition des **Cycles Lejeune** en 2021.
- Objectif de 15 % de parts de marché en 2024.

### ET AUSSI...

Le dynamisme du marché des VAE bénéficie aussi à d'autres acteurs présents dans le secteur et possédant des unités de fabrication sur le territoire national.

- Le distributeur Decathlon produit une partie de ses propres VAE dans son usine située près de Lille. Elle revendique une capacité de production de 200 000 vélos par an.
- Cycleurope, société suédoise ayant fait l'acquisition des marques de vélo Gitanes et Peugeot, dispose d'une usine de VAE à Romilly-sur-Seine (Aube).

# 400

La capacité de production de VAE quotidienne du site de Romilly-sur-Seine de Cycleurope.

Source : Cycleurope, 2023.

# Les fabricants français de composants bénéficient aussi de cette dynamique

La France dispose encore de plusieurs entreprises positionnées dans la fabrication de composants pour vélos, dont certains fondés au XIX<sup>ème</sup> siècle. Ces derniers produisent également **les pièces détachées nécessaires à la conception des VAE.**

Outre le développement du marché, la volonté de fabriquer des vélos électriques **avec un maximum de composants français** participe au succès de ces entreprises. Elles peuvent de plus **remonter la chaîne de valeur** pour proposer leur propre vélo.

## CONSORTIUM WESHIFT

Lancée mi-2022, cette association d'entreprises de la vallée de l'Arve (Haute-Savoie) regroupe Pra-cartis, Groupe Savoy, M20 et Alpes Usinage. Ces spécialistes des composants ont mutualisé leurs efforts pour **développer deux offres de mobilité douce, dont un vélo électrique.** Baptisé Cocotte, ce dernier doit être commercialisé début 2023. Issu de travaux préliminaires menés par plusieurs des partenaires du consortium sous le nom de H3 Bike, **le VAE n'a ni chaîne ni dérailleur, et passe les**

**vitesse de façon automatisée** grâce à une intelligence artificielle. Les promoteurs du projet souhaitent **relocaliser une partie de la fabrication de composants pour VAE** grâce à leurs lignes de production fortement automatisées leur permettant d'être compétitifs. Initialement positionnés dans les secteurs de l'automobile et de l'aéronautique, **ils voient par ailleurs le VAE comme un nouveau relais de croissance** et cherchent donc à commercialiser de nouvelles solutions de mobilité.

## VALEO ET EFFIGEAR

L'équipementier Valeo s'est lancé dans le VAE en 2020 en s'associant avec la société Effgear, fondée en 2011 et spécialiste des boîtes de vitesse. **Le boîtier automatique pour VAE** développé par les deux partenaires a permis d'engranger

de nombreux contrats, **fournissant divers fabricants** tels que La Manufacture Française du Cycle, Cycleurope ou Heritage Bikes. Valeo a commandé 100 000 unités pour 2024.

*"Les équipementiers reviendront si on arrive à faire des cadres en France. Pas pour faire du vélo à 200 euros, c'est clair, mais un VAE à 2 000 – 2 500 euros, avec des technologies différentes, on saurait le faire."*

Jérôme Valentin, président de Cycleurope et de l'Union Sport & Cycle, 2021.

ET AUSSI...

D'autres fabricants français de composants pour vélos électriques

<b>Zéfal</b>	1880	<b>Mavic</b>	1889
Accessoires et pièces détachées		Roues, jantes et autres composants	
<b>Look</b>	1951	<b>Corima</b>	1973
Vélos, pédales et autres composants		Roues en carbone et autres composants	
<b>Beau Vélo</b>	2012	<b>Joker Bike</b>	2022
Composants et accessoires en cuir		Fourche pour transformer un vélo en vélo-cargo	

Traitement IndexPresse.

## Une multiplication de fabricants français de vélos électriques

De nombreuses sociétés françaises se sont lancées sur le marché des vélos électriques, en particulier sur la période 2015-2020. La presse dénombrait ainsi **plus de 300 marques de VAE** présentes sur le marché français en 2022. Cette profusion de nouveaux entrants ne signifient

toutefois **pas nécessairement une grande diversité dans les approches choisies**. Ces entreprises s'avèrent en effet nombreuses à miser sur le haut de gamme, le made in France partiel, un design vintage ou moderne épuré... La plupart affichent pour l'instant des volumes de ventes modestes.

## MOUSTACHE BIKES

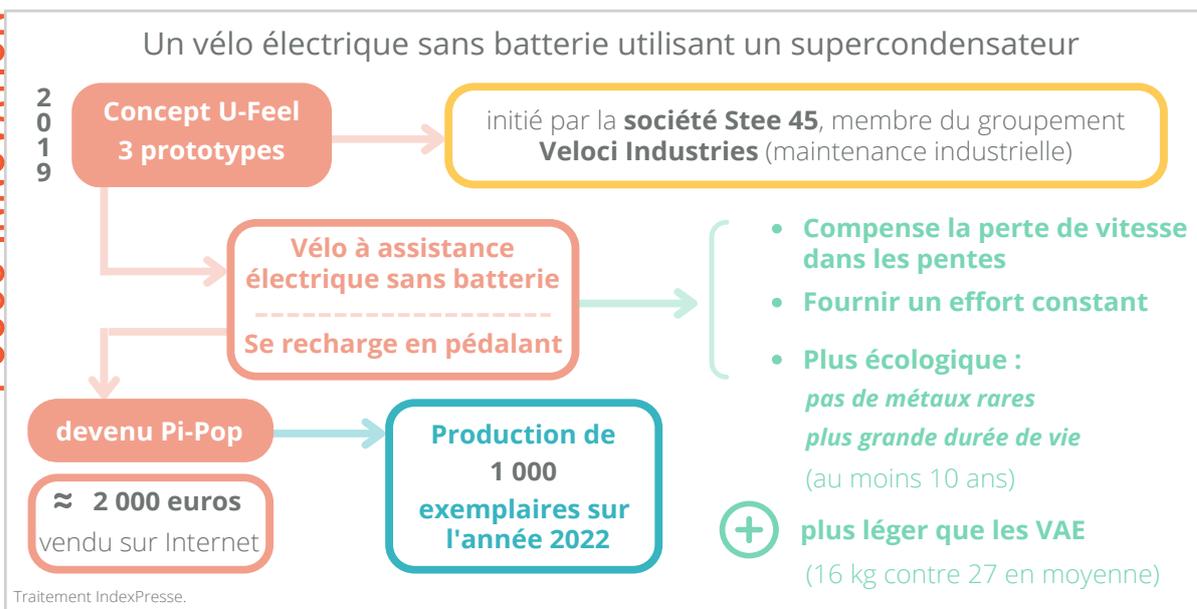
Lancée par la société Cycle Me, créée en 2011, la marque Moustache Bikes s'impose aujourd'hui comme **l'un des principaux intervenants dans la fabrication de VAE** sur le sol français. Installée dans les Vosges, son usine peut assembler **plus de 60 000 vélos chaque année**, pour un chiffre d'affaires dépassant les 100 millions d'euros. Le succès de la marque tient d'une part à **ses produits haut de gamme**, s'appuyant notamment sur l'électronique fournie par l'équipementier allemand Bosch. D'autre part, **la largeur de la gamme (plus de 70 modèles)** permet de

s'adresser à tous les publics pour répondre à une grande variété d'usages. La clientèle peut ainsi aller du débutant en milieu urbain au sportif cherchant un vélo puissant pour du tout-terrain. Moustache Bikes a par ailleurs **réussi à s'internationaliser**, réalisant entre 40 % et la moitié de son chiffre d'affaires à l'export. La marque est présente commercialement en Europe, au Canada, en Australie ou encore en Nouvelle-Zélande. La société a été **rachetée par le fonds LBO France** en 2019, atteignant une valorisation de 150 millions d'euros.

## iWEECH / BELLATRIX

- Entreprise fondée en 2015, commercialisation de VAE depuis 2019.
  - 200 vélos vendus en 2021, 350 en 2022.
  - Adopte un **positionnement haut de gamme**, à près de 3 500 euros le vélo le moins cher de la marque.
  - A développé un **VAE intelligent** : le véhicule collecte des données en temps réel et ajuste la vitesse de façon automatique, apportant un confort de conduite et **réduisant la consommation de 30 %**.
  - La production est réalisée en Bulgarie et à Taïwan, avec un objectif de 800 vélos fabriqués en 2023.
  - L'innovation a nécessité **1,5 million d'euros, financée sur fonds propres**, par des subventions et en *love money*.
  - Lauréate de la catégorie "**première usine**" du **plan France 2030**, la marque iWeech bénéficie d'une aide finançant en partie (20 % à 30 %) l'installation de son propre site de production.
- Prévu pour être ouvert près de Marseille, **il nécessitera 5,8 millions d'euros**.
  - Prévoit de **produire entre 10 000 et 15 000 vélos à l'horizon 2027** grâce à son nouveau site.
  - Affirme vouloir d'embaucher plus de 35 personnes et de **réaliser un chiffre d'affaires de 30 millions d'euros**, contre un million en 2022.
  - **Internationaliser les ventes** apparaît également comme un objectif prioritaire, alors que l'export ne représente que 15 % du chiffre d'affaires. La société souhaite doubler cette part **grâce à une diffusion accrue en Allemagne et aux Pays-Bas**.
  - **Un nouveau modèle moins cher** (autour de 2 500 euros) devrait voir le jour en 2023, de même qu'une version féminine du VAE actuel.
  - **Une levée de fonds de 5 millions d'euros** est par ailleurs prévue pour 2023 afin de financer ces différents projets.

### FOCUS INNOVATION



### VOLTAIRE

- Société fondée en 2019, pour un premier lancement commercial en 2021.
- Mise sur un design simple et vintage.
- A fait le choix d'un cadre ouvert pour **élargir la clientèle visée** : deux tiers de femmes parmi les clients de la marque.
- **La batterie est installée sous la selle** dans un souci de discrétion sur le plan esthétique.
- Le VAE est équipé d'une alarme et du GPS.
- Il est commercialisé **dans une trentaine de magasins Decathlon**, dans une quarantaine de boutiques indépendantes et sur le site Internet de la marque.
- Un millier de vélos vendus depuis sa création.
- A réalisé **une levée de fonds de 5 millions d'euros** en 2022, notamment pour se doter de son propre site d'assemblage près de Paris.
- Vise une production de 20 000 VAE à l'horizon 2025.
- Compte également **s'internationaliser** avec une commercialisation au Royaume-Uni, en Allemagne et aux Pays-Bas.

### ANGELL / ZEBRA

Après la conception du vélo de course Heroïn en 2017 (écoulé à 350 exemplaires), l'entrepreneur Marc Simoncini a lancé l'année suivante la marque de VAE Angell. **Positionnée dans le haut de gamme**, elle affiche des prix proches de 3 000 euros, et a développé quatre modèles différents, en mettant l'accent sur la polyvalence et la légèreté. **La société cible les urbains aisés** souhaitant remplacer la voiture par un mode de transport plus doux et moins polluant. **La sécurité constitue l'un de ses principaux arguments** pour séduire cette clientèle, le vélo étant doté de clignotants, de feux de stop, d'alarmes anti-chute et antivol, d'un GPS (localisation et guidage) ou encore d'un système de verrouillage à distance. L'application associée indique également le niveau

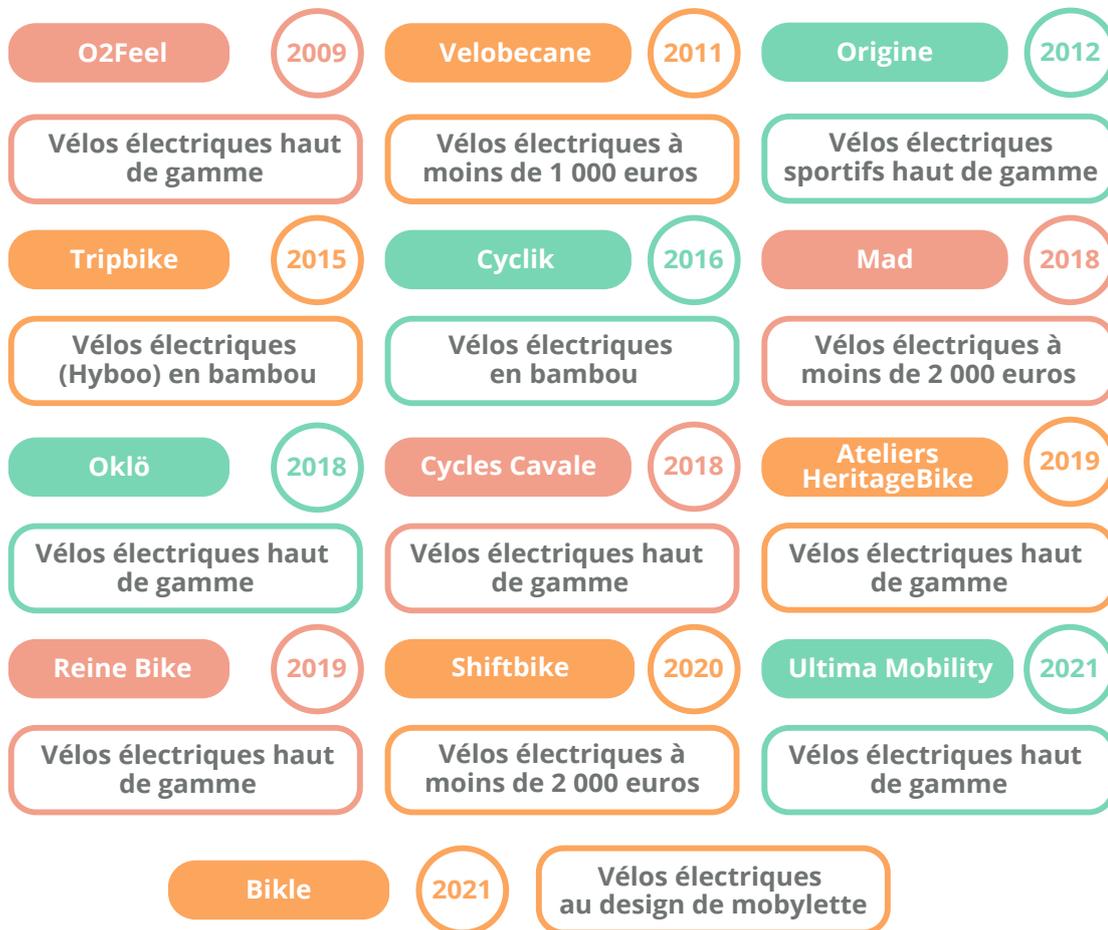
de chargement de la batterie. **Le service "Angell back" fournit un nouveau vélo à l'utilisateur** si ce dernier se fait dérober son VAE malgré l'activation de tous les systèmes de sécurité. Zebra a noué **un partenariat avec SEB**, qui assemble les vélos Angell et permet de disposer de stocks plus importants, facilitant la gestion de l'approvisionnement. La plupart des pièces composant le vélo viennent en effet d'Asie. La maintenance peut être effectuée à domicile et s'appuie sur un réseau de partenaires. **La marque a vendu 5 000 vélos en France** et "on va essayer de faire la même chose dans une quinzaine de pays", annonçait Marc Simoncini fin 2022 dans *Entreprendre*. **Elle a levé 12 millions d'euros** en 2021 pour financer son développement.

### UN VÉLO À HYDROGÈNE DÉVELOPPÉ PAR PRAGMA MOBILITY

Filiale de Pragma Industries fondée en 2019, la société Pragma Mobility a mis au point un vélo électrique basé sur une pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène. Son coût élevé (près de 5 700 euros) a conduit l'entreprise à le proposer sous forme de leasing. Après un premier versement de 1 700 euros, un paiement mensuel de 79 euros est demandé, comprenant l'entretien et la réparation du véhicule. L'offre ne s'adresse pour l'instant qu'aux professionnels et aux collectivités, et s'apparente davantage à une expérimentation. Outre le prix élevé par rapport aux VAE, le vélo nécessite en effet l'installation d'une station de recharge dédiée. La rapidité de rechargement (deux minutes contre quatre heures pour un VAE moyen) pourra toutefois constituer un avantage concurrentiel intéressant pour cette alternative.

ET AUSSI...

D'autres jeunes sociétés françaises spécialisées dans l'assemblage de VAE



Traitement IndexPresse.

## Les fatbikes, une catégorie plus modeste amenée à se développer

Au-delà des VAE standards, utilisés sur la route ou en milieu urbain, **d'autres catégories de vélos adoptent à leur tour une propulsion électrique.** Dotés de larges roues et d'une grande stabilité, **les fatbikes** permettent de rouler sur tout type de terrain, y compris les plus difficiles (neige, sable, boue...).

Ce type de vélos **s'adresse surtout aux sportifs et aux touristes** en quête de sensations en exté-

rieur, notamment dans le cas de locations ponctuelles. Il existe par ailleurs des fatbikes pliants ainsi que des fat trikes, c'est-à-dire des fatbikes tricycles.

Du fait de ses spécificités, de son caractère de niche et de sa clientèle plutôt tournée vers les connaisseurs ou les professionnels, cette catégorie se place **sur un segment premium.**

### LA RÉGLEMENTATION LIMITE LA PUISSANCE MAXIMALE DES VAE

Un vélo à assistance électrique ne peut avoir un moteur d'une puissance supérieure à 250 watts. Au-delà, il est considéré comme un cyclomoteur, ce qui influe sur les obligations réglementaires pour pouvoir le conduire (terrain privé, casque, assurance...). Ce niveau de puissance des moteurs peut être suffisant pour les usages courants des VAE urbains, mais peut s'avérer plus contraignant pour des véhicules tels que les fatbikes, utilisés sur des pentes parfois abruptes, ainsi que pour les vélos-cargos.

## GORILLE CYCLES

- Start-up fondée en 2016.
- Quatre modèles de fatbikes électriques.
- **Gorille Mâle et Femelle**, des modèles de fatbikes respectivement avec et sans barre de jointure reliant le guidon et la selle.
- **Rétro Gorille**, un modèle adoptant un style vintage et une gamme de prix supérieure.
- **Baby Gorille** : plus petit et moins cher, il s'agit également d'un vélo pliable.
- Cinquième modèle prévu : **CARGO** Gorille, un **vélo-cargo** dont la commercialisation devrait débuter durant l'année 2023.
- Communication axée sur **le sport et l'évasion**, les fatbikes étant particulièrement adaptés pour traverser des étendues de sable (plages, déserts).
- La société cherche à **se développer à l'étranger**, notamment au Royaume-Uni et dans les pays du Benelux (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg).

## WELLO BIKES

- Société lancée en 2019.
- Propose **une variété de modèles** de fatbikes électriques.
- La gamme **Beach Cruiser** rassemble les fatbikes polyvalents, pour une conduite urbaine ou tout-terrain.
- Deux modèles de **fatbikes VTT** sont par ailleurs disponibles.
- Dispose également d'un modèle vintage ainsi que d'un vélo enfant.
- **Des vélos d'occasion peu utilisés** sont en outre commercialisés sur le site Internet de l'entreprise.
- A mis en place un réseau de partenaires, principalement sur le littoral aquitain, afin de proposer les fatbikes à la location.
- Les véhicules sont également **distribués en magasins Decathlon**, où ils peuvent être testés et réparés.

## Le nouvel attrait pour la cyclo-logistique offre des opportunités dans le vélo-cargo

### Les entreprises, une cible stratégique

Avec le développement de **la livraison à vélo**, les VAE disposent d'un potentiel de marché accru. Les livreurs, salariés ou indépendants, peuvent en effet **avoir recours à une assistance électrique**

afin de maximiser le nombre de trajets effectués et d'en réduire la pénibilité.

En parallèle, les entreprises livrant de plus grandes quantités de marchandises voient dans la cyclo-logistique **un moyen de limiter leurs émissions de gaz à effet de serre**. L'utilisation de vélos-cargos peut ainsi intervenir tant pour **la gestion des flux**

## L'ASSEMBLAGE DE VAE EN FRANCE EN PLEINE CROISSANCE

à l'intérieur de l'entreprise que pour la livraison du dernier kilomètre, en pleine croissance avec le développement du e-commerce.

Encore modeste, le segment des vélos-cargos est en plein essor, avec **17 000 exemplaires vendus** en France en 2021, en hausse de 54 %. En Allemagne, ils seraient déjà **plus de 100 000 en circulation** d'après *L'Officiel des transporteurs*. Celui-ci dénombrait **109 sociétés françaises de cyclo-logistique** en 2021, dont un quart avait été fondé l'année précédente.

**+ 54 %**

La croissance des ventes de vélos-cargos en France en 2021.

Source: L'Officiel des transporteurs, juin 2022.

### DAMIUS

Damius

Création  
2012

Spécialiste des tricycles et des quadricycles électriques assemblés en France

Une grande partie des pièces sont fabriquées en France

cadres, batteries, paniers, visserie, peinture...

2 modèles de vélos-cargos professionnels

un tricycle et un quadricycle

Dispose également de plusieurs modèles de tricycles et quadricycles pour particuliers



un VAE standard

un porte-tricycles

une remorque modulaire

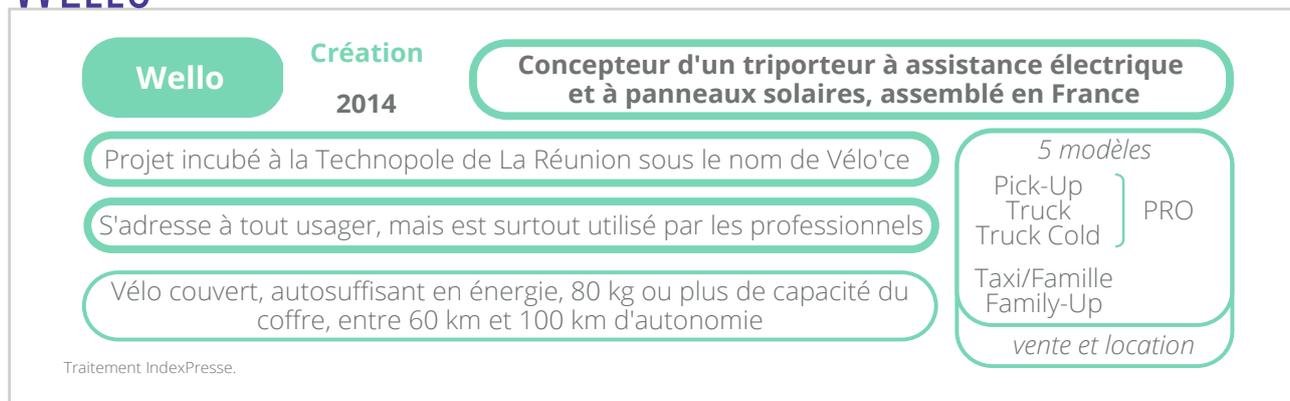
Traitement IndexPresse.

### FLEXIMODAL

Cette entreprise créée en 2014 s'est positionnée dans **les remorques pour la cyclo-logistique par VAE**. "J'avais une palette sur la terrasse qu'il fallait déplacer. J'ai bricolé une remorque avec une structure de clic-clac. L'aventure a commencé comme ça", expliquait fin 2021 à *Ouest-France* le fondateur de FlexiModal, Charles Levillain. "L'innovation apportée par **le système de levage intégré** a permis à la première remorque, la BicyLift, de plaire", ajoutait-il. La remorque permet de charger et de **déplacer une palette de 200 kg**. Le produit séduit des entreprises de livraisons, notamment en Belgique, ce qui va conduire

la société à réaliser **la moitié de son chiffre d'affaires à l'export**. FlexiModal a depuis sorti la Runner, une remorque plus fine et sans capacité de levage ainsi que d'autres accessoires. **Près de 90 % des pièces** composant les équipements sont fabriquées en France. La société a mis au point le TricyLift, un tricycle équipé d'un système permettant **le transit à vélo de marchandises conteneurisées**. Sa commercialisation est prévue pour le second trimestre 2023. FlexiModal **référence par ailleurs des VAE d'autres fabricants** sur son site Internet, sous forme de recommandations pour les professionnels.

### WELLO



### YOKLER

Cette société (ex-Cyclopolitain), créée en 2003, s'affirme comme **une pionnière de la cyclo-logistique**. Elle a connu un nouvel élan en 2017, date à laquelle elle a **changé de nom pour devenir Yokler** et lancé un nouveau modèle de tricycle, sa spécialité, **grâce au soutien de Bpifrance**. "À l'époque, on nous demandait pourquoi on voulait faire à vélo des déplacements qu'on pouvait faire en voiture. Aujourd'hui, les gens se posent la question inverse", soulignait dans *Les Échos* la présidente de Yokler, Sarah Dufour.

La société a vu **ses ventes augmenter de 50 %** depuis cette transformation, et propose à présent **une variété de vélos-cargos électriques** pour différents usages. Son offre s'adresse tant aux entreprises de livraison qu'aux petits commerces, aux boulangeries ou encore aux artisans. L'entreprise commercialise également **des triporteurs reconditionnés**, et s'appuie sur la vente et la location longue durée pour diffuser ses solutions. Yokler dispose de **plusieurs clients grands comptes** comme Geodis, UPS et La Poste.

## LA CYCLO-LOGISTIQUE SE STRUCTURE EN FÉDÉRATIONS

De nombreux organismes rassemblant les acteurs de la cyclo-logistique se sont constitués afin de gagner en visibilité. Le principal est incarné par la Fédération professionnelle de la cyclo-logistique, lancée fin 2022. Elle fait partie de France Logistique, organisation regroupant toutes les branches de la logistique. Présent lors de l'inauguration, Jérôme Douy, directeur délégué de l'Union des entreprises Transport et Logistique de France (TLF), soulignait au site Internet *Weelz* : "Il y a dix ans, voir ses cyclistes pédaler toute la journée pour livrer des marchandises, on trouvait ça... plutôt rigolo... Ce n'est plus le cas. On n'a pas rencontré d'hurluberlus mais bien des pros, structurés, avec une vision." Si la réglementation sur le transport en centre-ville favorise les VAE, notamment avec la création des Zones à Faibles Émissions (ZFE), les acteurs du secteur pointent le manque d'infrastructures pour permettre des flux importants de marchandises transitant par voie cyclable. Ils considèrent de plus que de nombreux vélos-cargos sont conçus pour les particuliers et ne sont pas adaptés à la livraison de charges lourdes de façon intensive. La limitation de la puissance des moteurs à 250 watts représente pour eux un autre élément réglementaire à faire évoluer.

### Un segment de marché aussi présent en BtoC

S'adresser aux entreprises pour desservir leurs besoins logistiques ne représente **pas la seule voie pour se positionner** sur le segment des vélos-cargos. Les vélos-cargos sont **en effet utilisés par les particuliers**, en priorité par les familles pour le transport d'enfants. Ils permettent aussi de **transporter de petites charges** ainsi que des animaux de compagnie.

Diverses sociétés se spécialisent dans ce type de véhicule à assistance électrique, une fonctionnalité particulièrement intéressante dans ce cas pour réduire l'effort nécessaire dû à la charge supplémentaire. Cette motorisation peut même s'avérer indispensable dans le cas de plus gros volumes.

### S'COOL BUS, UN BUS MINIATURE PROPULSÉ PAR UN MOTEUR DE VAE

Association créée en 2014 devenue une entreprise en 2016, S'cool bus importait des Pays-Bas un engin à huit places (plus une pour le conducteur), à pédales et disposant de l'assistance électrique d'un vélo. Utilisé en location par les collectivités pour le ramassage scolaire ainsi que par les centres de loisir, il initiait les enfants à la sécurité routière et à l'esprit d'équipe, chaque enfant contribuant à faire avancer le véhicule. Des retours positifs et un afflux de demandes ont conduit l'entreprise à augmenter la puissance du moteur, ce qui a entraîné un refus de l'homologation de l'engin et l'arrêt du service.

## ADDBIKE

- Start-up fondée en 2015.
- U-Cargo, **tricycle électrique pour le transport d'enfants** ou de petites charges.
- Dispose d'une **autonomie de 70 km**.
- Propose également une variété d'accessoires, notamment le Kit Dog afin de **transporter un animal de compagnie**.
- A développé des systèmes pour **transformer un vélo électrique standard en vélo-cargo**.
- Dispose d'un réseau de 230 revendeurs à travers l'Europe, dont 80 en France en 2021.
- **À l'étranger, la société est présente commercialement** au Royaume-Uni, en Irlande, en Belgique, en Suisse, en Allemagne, en Autriche, en Italie, aux Pays-Bas, au Danemark, en Suède, en Finlande, en Estonie, en Pologne, au Portugal et en Luxembourg.
- A réalisé **une levée de fonds de 650 000 euros** auprès de *business angels* sur la plateforme Incit'financement.

ET AUSSI...

D'autres acteurs français dans les tricycles et vélos-cargos à assistance électrique

Douze Cycles	2012	4 R Concept	2014
Kiffy	2015	Galian	2019
Huppe Bike	2019	Ili Cycles	2019
Le Petit Porteur	2020	Miels d'Ours	2020

Traitement IndexPresse.

# LES CANAUX DE DISTRIBUTION ÉVOLUENT AVEC L'ARRIVÉE DE NOUVEAUX ACTEURS

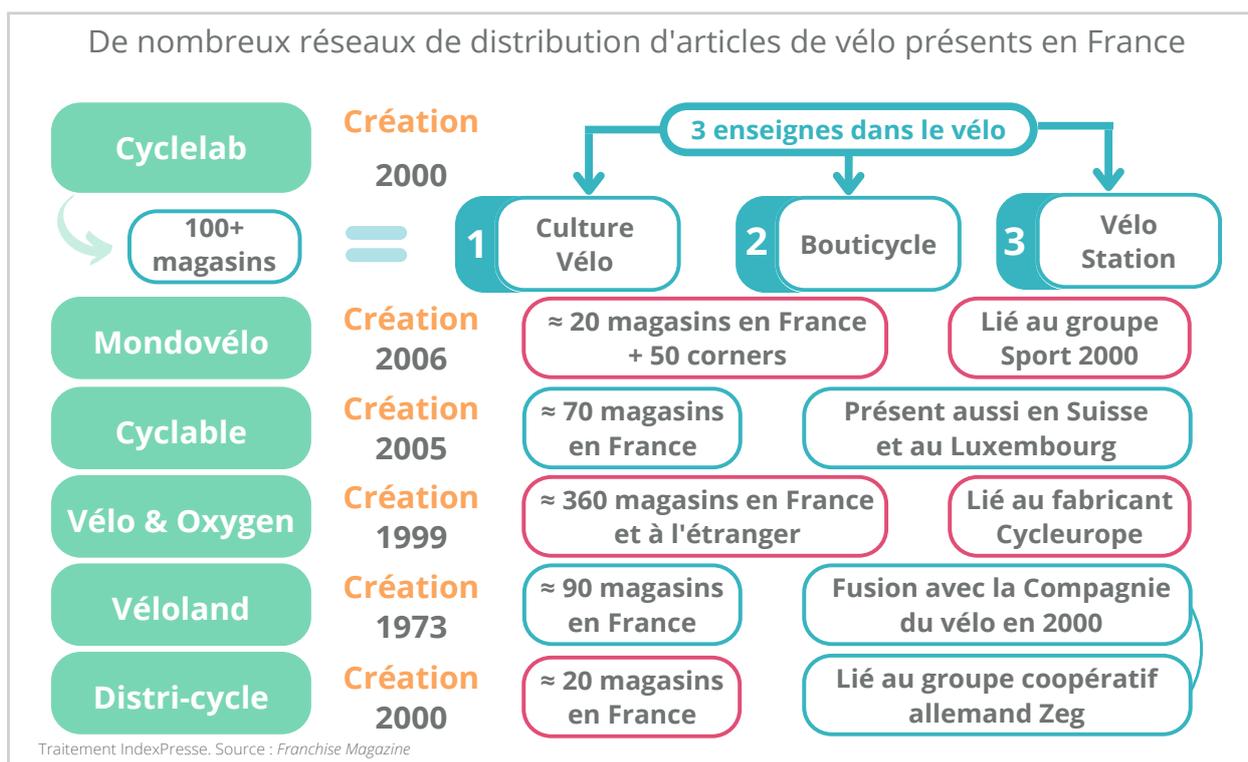
Les VAE ont constitué un **nouveau segment évident pour les acteurs historiques** de la distribution d'articles du marché du vélo. **La grande distribution ainsi que d'autres acteurs** de divers marchés (automobile, électronique) ont cherché à capter une part de la valeur ajoutée de ce mar-

ché dynamique en s'y positionnant comme distributeur. **De nouvelles entreprises, spécialisées dans la mobilité électrique**, ont également vu le jour. Ces réseaux de magasins sont par ailleurs concurrencés par **de nombreux détaillants indépendants** implantés à l'échelle locale.

## Une diversification des enseignes du vélo et d'acteurs extérieurs au marché

Les VAE ont constitué une opportunité pour les acteurs historiques de la distribution de vélos et d'accessoires **d'accroître leur rentabilité en proposant des produits à plus forte valeur ajoutée.**

Ils disposent en outre **d'un maillage important sur le territoire**, facilitant une diffusion rapide des VAE, ce qui représente un atout pour attirer les fabricants et marques de tels produits.

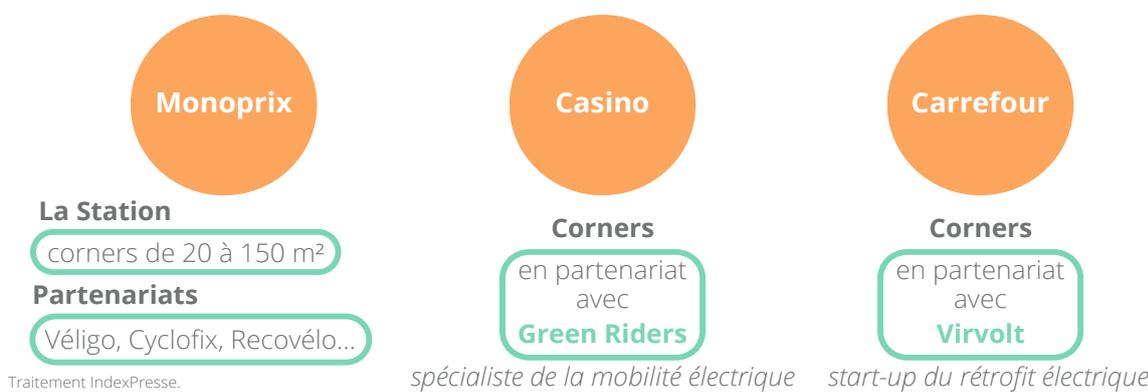


## LES CANAUX DE DISTRIBUTION ÉVOLUENT AVEC L'ARRIVÉE DE NOUVEAUX ACTEURS

D'autres acteurs se sont lancés sur le marché du VAE. Les enseignes de la grande distribution se sont notamment positionnées **en nouant des partenariats avec des acteurs du vélo, voire de la mobilité électrique** dans le cadre d'une approche plus globale sur les engins de déplacement personnel (EDP, comme les trottinettes, les hoverboards...). Elles ne sont toutefois pas les seules à vouloir **profiter de l'engouement pour les VAE**. Des spécialistes des produits électroniques comme le groupe Fnac Darty ou Bou-

langer se sont implantés sur le marché, parfois **en cherchant à multiplier les services annexes**. "Service après-vente et réparation sont très importants. Nous voulons nous positionner comme des spécialistes", soulignait en 2021 Charlotte Massicault, directrice de la diversification chez Fnac Darty. L'enseigne **distribue notamment le vélo Angell** de la société Zebra. Pour les petits trajets, l'alternative à la voiture que représente le VAE a également **attiré l'attention de réseaux du secteur automobile** comme Feu Vert et Norauto.

La grande distribution se positionne dans les VAE et la micro-mobilité électrique



## Des réseaux d'enseignes spécialisées dans la mobilité électrique

Le développement de la micro-mobilité électrique et des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) a conduit à **l'émergence d'acteurs spécialisés** dans la distribution de ce type d'articles (pour plus d'informations sur ce sujet, voir l'étude IndexPresse "Services de micro-mobilités", septembre 2022). L'essor des VAE leur a ainsi été très profitable, et **leur spécialisation sur la motorisation électrique peut constituer un gage d'expertise** pour les clients. La concurrence est toutefois très vive, alors que ces enseignes ne disposent **pas de réseaux de points de vente très étendus**. Lancé en 2006, le distributeur Newteon a été **placé en liquidation judiciaire** en 2019.

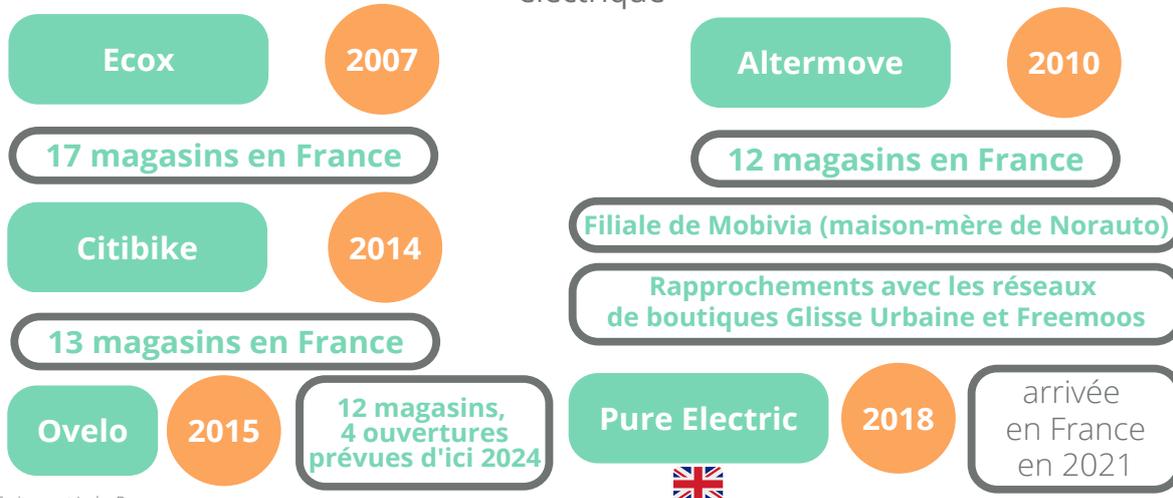
3 000

Le nombre de points de vente des entreprises membres de l'organisation professionnelle Union Sport & Cycle.

Source: Union Sport & Cycle, 2022.

## LES CANAUX DE DISTRIBUTION ÉVOLUENT AVEC L'ARRIVÉE DE NOUVEAUX ACTEURS

Des acteurs spécialisés dans la distribution de VAE et autres engins de mobilité électrique



Traitement IndexPresse.

Si l'appartenance à un réseau d'enseignes peut apporter des avantages en termes de notoriété, d'accompagnement et de conseil ou encore de tarifs négociés pour l'approvisionnement, de nombreux détaillants restent toutefois des indépendants. Ces magasins misent sur leur ancrage local et sur une présence sur Internet leur permettant de toucher des acheteurs potentiels par-delà leur zone de chalandise. Ils diversifient en outre les services proposés à leur clientèle avec la location et la réparation des vélos.

Actuellement, l'une des fragilités des petits acteurs indépendants tient dans leur moindre capacité à s'approvisionner, alors que de nombreuses difficultés persistent au niveau des pièces détachées. Les fabricants peuvent davantage privilégier leurs plus gros clients, tels que les réseaux d'enseignes, ces derniers pouvant par ailleurs constituer plus de stocks que les petites boutiques. Dans ces conditions, la logistique peut ainsi constituer un avantage majeur pour conquérir des parts de marché.

Divers acteurs indépendants dans la distribution de VAE



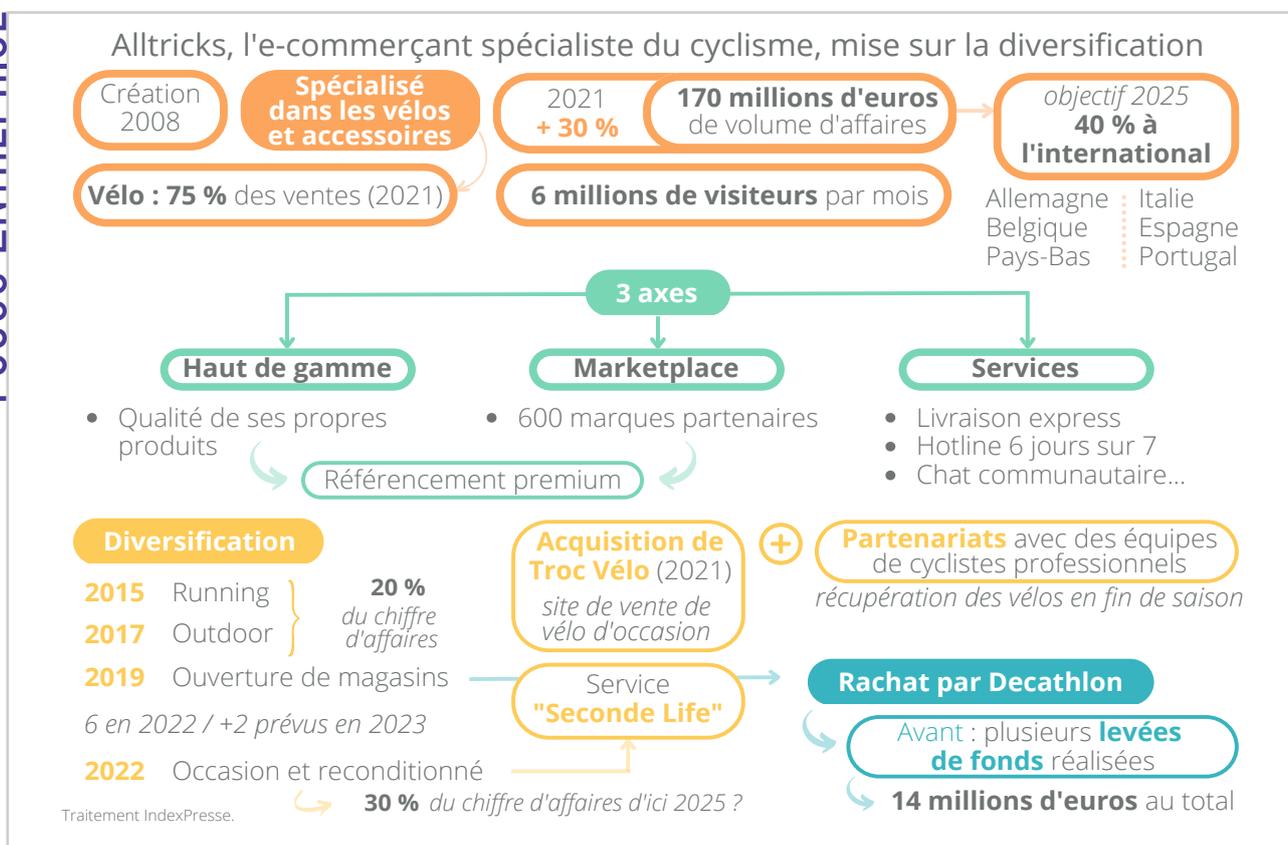
Traitement IndexPresse.

## Les sites Internet de vente de vélos intègrent les VAE à leur offre

Avec seulement 3 % des ventes en valeur comme en volume en 2021, Internet ne représente **pas un canal de distribution important** pour le marché des VAE. Les produits vendus y sont **pourant bien valorisés, à environ 1 970 euros** l'unité en moyenne, en seconde place derrière les détaillants. L'achat d'un VAE s'avère onéreux quel que soit le canal choisi : les consommateurs peuvent donc **chercher davantage de conseils et de sécurité**, ce qui les amène à se tourner surtout vers les détaillants. Plusieurs sites comme Alltricks et Bikester se sont **spécialisés dans les articles de cyclisme** et proposent à présent des VAE. Certains fabricants, à l'image d'Origine, ont par ailleurs choisi de ne **commercialiser leurs vélos que depuis leur site Internet**.



FOCUS ENTREPRISE



# UNE FILIÈRE DE LA SECONDE MAIN SE MET EN PLACE DANS LE VAE

## Les services de réparation de vélos électriques se développent

L'essor des VAE, combiné à un parc toujours important de vélos classiques, a conduit à l'expansion des services de réparation : **+ 17 % de chiffre d'affaires** en 2021, à 89 millions d'euros. Ces derniers sont déjà bien **présents chez les distributeurs de deux-roues**, qu'il s'agisse des grandes surfaces multisport (Decathlon) ou d'électronique (Fnac Darty), de la grande distribution (Monoprix) ou encore des magasins spécialisés dans les vélos ou la mobilité électrique, comme Altermove et les boutiques indépendantes. Le secteur voit par ailleurs **l'émergence d'acteurs spécialisés dans la réparation**, en général de vélos standards comme électriques. Ils peuvent néanmoins se focaliser

parfois sur les VAE, tandis que d'autres sont ouverts à d'autres engins de déplacement personnel tels que les trottinettes.

Certains acteurs misent sur **des réparateurs salariés** pour effectuer les réparations, d'autres faisant au contraire le choix **de travailleurs indépendants**. Les grandes enseignes nouent par ailleurs des partenariats afin de bénéficier de l'expertise d'acteurs spécialisés. Tous font cependant face à **une pénurie de main d'œuvre** nuisant à leur capacité à répondre à une demande en forte hausse, les surfaces dévolues à la réparation dans les ateliers s'avérant parfois aussi insuffisantes.

### LES CAFÉS VÉLOS ET LES ASSOCIATIONS DE RÉPARATION, DES ACTEURS COMPLÉMENTAIRES ET CONCURRENTS DES ENTREPRISES

- Un phénomène prend de l'ampleur dans les grandes villes françaises : la naissance de "cafés cyclistes", établissements combinant débit de boisson, petite restauration, réparation de vélos et vente de pièces détachées. Ils permettent également d'échanger entre cyclistes. Le Musette à Bordeaux, le Café du Cycliste à Nice ou encore la Cyclerie Café à Poitiers sont des exemples de ces nouveaux lieux de vie mêlant cyclisme et activités traditionnelles des bars et restaurants.
- De nombreux organismes associatifs offrent par ailleurs des services de réparation de vélos, recourant à des bénévoles ou à des salariés. Financées en partie par les cotisations des membres, elles rassemblaient plus de 80 000 adhérents en 2016. Le paiement de l'abonnement permet de bénéficier des services de l'association. Ces structures mènent d'autres actions pour équilibrer leur budget, comme les ventes de vélos, des prestations auprès de collectivités ou d'entreprises ainsi que les campagnes de dons.
- Ces différents acteurs font vivre et renforcent la pratique et l'écosystème du vélo dans sa globalité, mais peuvent aussi constituer une forme de concurrence avec les entreprises de réparation. Les cafés vélos apportent une offre différenciante, axée sur la convivialité, tandis que les associations, outre leur vocation sociale, sont en mesure de proposer des tarifs très bas par rapport aux acteurs privés.

## UNE FILIÈRE DE LA SECONDE MAIN SE MET EN PLACE DANS LE VAE

De nombreuses sociétés sont présentes sur ce segment de la réparation de vélos.

- **Ridy** : créée en 2016 et spécialisée dans les vélos et vélos électriques. Ses services de réparations, effectués sur place ou dans ses ateliers, s'adressent aussi aux entreprises et sont réalisés par des salariés. Elle est présente en périphérie de Paris.
- **Repair & Run** : lancée en 2017, elle propose des services de réparation à domicile ou en boutiques-ateliers de vélos, vélos-cargos, VAE et trottinettes. Elle est implantée à Paris, à Lyon, à Marseille, à Bordeaux ou encore à Strasbourg ainsi qu'à Toronto (Canada).
- **Ultime Bike** : créée en 2017, cette enseigne spécialisée dans la réparation de vélos et VAE appartient à La Bécanerie, société de fourniture de pièces détachées de deux-roues en boutiques et via Internet. Ultime Bike est implantée à Avignon (Vaucluse).
- **EVTT-Moteur** : fondée en 2020, spécialisée dans la réparation des VAE et commercialise également des pièces détachées. L'entreprise est implantée à Saint-Martin-Vésubie, dans les Alpes-Maritimes.
- **Doctocyclo** (société Sevana) : créée en 2021, spécialiste de la réparation de vélos, de VAE et de trottinettes. Son siège social est à Paris.

ET AUSSI...



FOCUS START-UP

### Cyclofix, un spécialiste de la réparation

Cette société, fondée en 2015, propose des services de réparation de vélo à domicile, effectués par des indépendants. "Beaucoup d'entre eux n'arrivaient pas à en vivre. L'idée m'est venu 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 fondateur, Alexis Zerbib, dans *Entreprendre* en 2018. **Cyclofix prélève une commission** sur les prestations réalisées par les réparateurs indépendants, à qui l'entreprise ne facture pas de frais supplémentaires. Elle a rapidement **mené deux levées de fonds**, respectivement en 2016 et 2017, afin de **déployer son service dans plusieurs grandes villes** françaises (Paris, Strasbourg, Lyon, Bordeaux, Nantes, Lille, Rennes, Toulouse...). La société mise notamment sur des délais de réparation assez courts, le rendez-vous étant fixé dans les 48 heures suivant la demande. **Elle cible également les professionnels** avec une offre d'entretien régulier et de réparations ponctuelles de leurs flottes de vélos, et a décroché des contrats auprès des entreprises de livraison Deliveroo et Stuart. Cyclofix a **noué des partenariats** avec des enseignes positionnées dans la distribution de vélos (Decathlon, Fnac Darty) et avec des assurances (Mondial Assistance, Wakam). Afin d'accélérer son développement, en particulier dans les grandes villes européennes, elle a réalisé **une levée de fonds de 5 millions d'euros en 2020** auprès de Decathlon et de Via ID. Ce fonds, appartenant au groupe Mobivia, gestionnaire des enseignes automobiles Norauto et Midas, avait déjà participé au financement de l'entreprise à hauteur d'un million d'euros en 2017.

## La vente de VAE d'occasion prend de l'ampleur, notamment grâce au digital

Avec un chiffre d'affaires de **plus de 1,2 milliard d'euros en 2021**, en croissance d'environ 13 %, le segment des pièces détachées et accessoires connaît une dynamique soutenue. Les prix élevés des VAE incitent en effet les Français à **se tourner vers l'alternative moins onéreuse qu'incarne l'occasion**. Elle permet également de poursuivre l'engagement écologique de certains utilisateurs adoptant le VAE pour cette raison. **L'occasion reste toutefois modeste**, d'autres facteurs jouant dans le sens contraire : besoin des conseils d'un spécialiste du fait de la technicité du produit, peur de défauts cachés sur un appareil coûteux... Les acteurs présents dans la distribution de VAE **se positionnent également dans l'occasion**, apportant un surcroît de confiance aux acheteurs et réalisant des synergies avec leurs autres activités (pièces détachées, réparations). **La distribution digitale représente un atout** dans le domaine de la seconde main, permettant de mettre en relation les acheteurs et les vendeurs de vélos ou de pièces détachées. Elle intéresse ainsi **tant des acteurs spécialisés que les plateformes généralistes** du e-commerce.

12,9 %

La croissance du segment des pièces détachées et accessoires en 2021.

Source: Union Sport & Cyle, 2022.

### Biked, une plateforme dédiée au vélo

Spécialiste de la vente de vélos et de pièces détachées en ligne, Probikeshop a lancé sa plateforme de seconde main en 2021. Baptisée Biked, **elle agit comme intermédiaire et s'occupe du paiement et de la livraison** des articles. Gratuite pour les vendeurs, elle facture des frais de service à l'acheteur. Biked **s'adresse à un public averti**, misant sur une catégorisation précise des produits et sur sa connaissance technique grâce au soutien des équipes de Probikeshop. Le dirigeant de Biked, Olivier Roche, expliquait en 2021 au site *Velook* : "En tant que pratiquant passionné et spécialiste de vélo, on attend beaucoup plus de finesse que les 15 catégories vélos et 20 filtres du Bon Coin. C'est pourquoi **on a importé les 850 catégories et plus de 1 500 filtres référencés et travaillés sur Probikeshop depuis plus de 15 ans** par les équipes." L'outil doit ainsi permettre de trouver facilement la pièce exacte recherchée, pour les vélos musculaires comme pour les VAE. La plateforme **s'appuie sur une logique communautaire** afin de fidéliser sa clientèle et de se démarquer des concurrents généralistes. "Nous sommes des passionnés qui parlent à des passionnés avec le ton, l'approche et le discours qui correspond", soulignait Olivier Roche sur *Velook*. **Biked propose d'autres services** tels que la livraison de vélos sur plusieurs centaines de kilomètres ainsi que les alertes SMS pour les vendeurs. Elle cherche en outre à **faciliter la vente des petites pièces peu onéreuses**, affirmant que 80 % des cyclistes réguliers possèdent des pièces non-utilisées chez eux.

# Le potentiel majeur du reconditionnement

À la différence d'un produit d'occasion, un produit reconditionné est remis en état par l'intermédiaire. Outre le gage de confiance et de qualité que cette démarche offre à l'acheteur, **elle lui fait également bénéficier d'une nouvelle garantie.**

Cette voie semble **particulièrement prometteuse pour les VAE**, produits techniques et onéreux. Les grands noms du secteur ajoutent un segment reconditionné à leur offre tandis que des acteurs spécialisés apparaissent.

## UPWAY

- Société fondée en 2021.
- Rachète des VAE **à des particuliers ou à des entreprises** pour les reconditionner et les vendre sur son site de e-commerce.
- Dispose d'un atelier à Gennevilliers, dans les Hauts-de-Seine.
- Les vélos affichent **une garantie d'un an** et sont livrés à domicile en quelques jours.
- Upway revendique **des prix inférieurs de 20 % à 50 %** à ceux des produits neufs.
- Cherche à se positionner davantage auprès des professionnels. Upway collabore en ce sens **avec le spécialiste du domaine, Zoomo.**
- La société pourrait également **se tourner vers le marché des trottinettes et des scooters électriques.**
- Souhaite par ailleurs **étendre son activité à l'étranger**, notamment en Allemagne, aux Pays-Bas et aux États-Unis. Upway est présente en Belgique depuis début 2022.
- Upway a effectué **une levée de fonds de 5 millions d'euros** en 2021 et une autre opération **à hauteur de 25 millions de dollars** l'année suivante.

## DOCTIBIKE

- Entreprise créée en 2014.
- Spécialisée dans le **reconditionnement des batteries pour deux-roues** électriques (VAE, trottinettes, scooters...).
- Maîtrise **un savoir-faire sur 700 batteries** différentes, y compris sur des modèles plus fabriqués.
- Doctibike a **reconditionné ou réparé 40 000 batteries** en 2021, et estimait pouvoir en traiter deux fois plus en 2022.
- S'adresse **surtout aux professionnels**, mais dispose également d'une clientèle nombreuse chez les particuliers.
- La société a **décroché des contrats** auprès de Decathlon, Cyclable et l'allemand Tier (gestionnaire de flottes de trottinettes).
- **Implantée en Allemagne** depuis mi-2021.
- **Rachetée en 2022 par GreenRiders**, distributeur de deux-roues électriques.
- Doctibike espère **profiter des synergies et du portefeuille de clients**, notamment étrangers, de GreenRiders, et se développer grâce à **la mise en place d'une offre globale** de mobilité électrique.

ET AUSSI...

Divers acteurs présents dans le reconditionnement de VAE

RecoCycle

12000-Volts

Recyc'lo

Recycloovae

Traitement IndexPresse.

### Le rétrofit, un segment émergent

Phénomène encore naissant mais plus avancé dans le secteur automobile, le rétrofit électrique consiste à convertir un véhicule non-motorisé ou équipé d'un moteur thermique en un engin à propulsion électrique. Dans le secteur du cycle, il s'agit ainsi de transformer un vélo classique en

VAE par l'ajout du moteur, de la batterie et des systèmes annexes. Cette méthode peut s'avérer utile notamment pour les personnes disposant d'un vélo musculaire haut de gamme et souhaitant le conserver.

#### TEEBIKE

Fondée en 2019, la société Teebike a développé **une roue électrique universelle**, pouvant être utilisée sur tout type de vélo. Cette dernière permet ainsi une conversion électrique facilitée des vélos. La jeune entreprise a reçu **un prix d'innovation** La Tribune pour son invention. Elle s'est également **diversifiée dans le reconditionnement**. "Notre premier atelier a ouvert début mai à Brignolles", expliquait le fondateur de Teebike, Laurent Durrieu, à *La Tribune* en juin 2021. "50 vélos récupérés à la déchetterie sont en cours de réparation. (...) Notre objectif est d'avoir **une douzaine d'ateliers** en France fin 2022."

**Les particuliers constituent la principale cible de Teebike**, que ce soit pour sa roue électrique ou ses vélos reconditionnés. Elle commercialise ses produits sur son site web marchand et **dans une soixantaine de points de vente** de chaînes telles que Fnac Darty, Hubsid Store (spécialiste du reconditionné) ou encore Norauto. Teebike s'est également **ournée vers les professionnels** et a noué des accords avec des entreprises comme le

groupe Dugardin, Uber Eats et Deliveroo. L'objectif était notamment **d'équiper les livreurs de ces dernières avec le matériel de Teebike**. "Nous discutons aussi avec des partenaires réparateurs pour que les livreurs des plateformes soient prioritaires en cas de problèmes de freins ou de crevaisons", soulignait Laurent Durrieu à l'été 2021.

La société a réalisé **un chiffre d'affaires de 500 000 euros en 2020** et trois fois plus l'année suivante. Elle espérait à l'origine atteindre cet objectif uniquement en 2022. Teebike a par ailleurs démarré **un déploiement à l'étranger**, une voie qu'elle souhaite poursuivre et même accélérer. Elle s'est implantée en Belgique et en Suisse, et cherchait en 2022 à **étendre son activité** à l'Allemagne, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et aux pays nordiques. Ces derniers constituent en effet **une cible de choix du fait de leurs importants investissements** dans les infrastructures cyclables, utilisées par une part importante de la population locale.

#### VIRVOLT

Cette autre société positionnée dans le rétrofit électrique a été lancée en 2018. Elle propose **deux kits d'électrification**, chacun répondant à deux méthodes différentes d'installation du système : l'une place le moteur au niveau du pédalier, l'autre au niveau de la roue avant.

Virvolt met en avant **l'avantage financier que représente l'électrification** du vélo. Un kit couplé à un vélo de bonne qualité peut ainsi, selon l'entreprise, **égaler en performances un VAE haut de gamme** pour un prix sensiblement inférieur

(plusieurs centaines d'euros d'écart). La start-up a noué **des partenariats avec de grandes enseignes** (Decathlon, Carrefour, La Maison du vélo, Ecocycle...) afin d'accélérer le déploiement de son offre. Elle disposait d'une vingtaine de points de vente auprès de ces acteurs début 2022. Virvolt a également diffusé ses kits **dans les boutiques spécialisées dans le cycle**. Plus de 2 000 vélos ont été électrifiés par les solutions de Virvolt depuis sa création.

# FORCES EN PRÉSENCE

## Acteurs français spécialisés dans la fabrication de vélos électriques



### Fabricants de vélos électriques

#### Cycles Lapiere

1946

VAE et vélos classiques

Rachetée par Accell

#### Arcade Cycles

1995

VAE et vélos classiques

#### Neomouv

2003

Vélos électriques

4+ millions d'euros levés

#### Eveo

2003

Vélos électriques

#### Rebirth

2005

Versions électriques de marques de vélos standards à l'origine

#### Starway - Le Vélo facile

2006

Vélos électriques haut de gamme

#### O2Feel

2009

Vélos électriques haut de gamme

9 millions d'euros levés

#### Moustache Bikes

2011

Vélos électriques

Rachetée par LBO France

#### Velobecane

2011

Vélos électriques accessibles

#### Bocyclo (ex- United Cruiser)

2011

Vélos électriques, dont fatbikes

#### Origine

2012

Vélos électriques sportifs haut de gamme

#### Manufacture Française du Cycle

2014

VAE et vélos classiques

Rachetée par Intersport

#### Tripbike

2015

Vélos électriques en bambou

400 000 euros levés

#### Bellatrix

2015

VAE "intelligent"

2,5+ millions d'euros levés

#### Cyclik

2016

Vélos électriques en bambou

1,5 million d'euros levés

#### Gorille Cycles

2016

Fatbikes électriques

#### Oklö

2018

Vélos électriques haut de gamme

#### Mad

2018

Vélos électriques

Traitement IndexPresse.

<p><b>Maa Bikes</b> 2018</p> <p>Fatbikes électriques</p>	<p><b>Eovolt</b> 2018</p> <p>Vélos électriques pliables</p> <p><b>16 millions d'euros levé</b></p>	<p><b>Cycles Cavale</b> 2018</p> <p>Vélos électriques haut de gamme</p>
<p><b>Zebra</b> 2018</p> <p>Vélos électriques haut de gamme</p> <p><b>12 millions d'euros levés</b></p>	<p><b>Wello Bikes</b> 2019</p> <p>Fatbikes électriques</p>	<p><b>Pragma Mobility</b> 2019</p> <p>Vélos électriques à pile à hydrogène</p>
<p><b>Reine Bike</b> 2019</p> <p>Vélos électriques haut de gamme</p>	<p><b>Voltaire</b> 2019</p> <p>Vélos électriques</p> <p><b>5 millions d'euros levés</b></p>	<p><b>Ateliers HeritageBike</b> 2019</p> <p>Vélos électriques haut de gamme</p> <p><b>1,1 million d'euros levés</b></p>
<p><b>Shiftbike</b> 2020</p> <p>Vélos électriques</p>	<p><b>Bikle</b> 2021</p> <p>Vélos électriques au design de mobylettes</p>	<p><b>Ultima Mobility</b> 2021</p> <p>Vélos électriques haut de gamme</p>
	<p><b>Mael</b> 2022</p> <p>Vélos et scooters électriques</p>	

Traitement IndexPresse.

## Acteurs français spécialisés dans la fabrication de vélos-cargos à assistance électrique



### Fabricants de vélos-cargos électriques

**Yokler**  
2003

Vélos-cargos pour professionnels

**Damius**  
2012

Vélos-cargos pour particuliers et professionnels

**Douze Cycles**  
2012

Vélos-cargos pour particuliers

**Wello**  
2014

Vélos-cargos à panneaux solaires

**4 R Concept**  
2014

Vélos-cargos pour professionnels

**Addbike**  
2015

Vélos-cargos pour particuliers  
**650 000 euros levés**

**Kiffy**  
2015

Vélos-cargos pour particuliers

**VelyVelo**  
2017

Vélos-cargos pour professionnels  
**4 millions d'euros levés**

**Cycles Sémaphore**  
2018

Vélos-cargos pour particuliers

**Galian**  
2019

Vélos-cargos pour particuliers

**Huppe Bike**  
2019

Vélos-cargos pour particuliers

**Ili Cycles**  
2019

Vélos-cargos pour particuliers et professionnels

**Le Petit Porteur**  
2020

Vélos-cargos pour particuliers et professionnels

**Miels d'Ours**  
2020

Vélos-cargos pour particuliers et professionnels

Traitement IndexPresse.

## Acteurs français spécialisés dans la seconde main et le rétrofit de vélos



### Seconde main et rétrofit

#### Cycloboost

2009

Rétrofit électrique

#### Ozo

2010

Rétrofit électrique

#### Doctibike

2014

Reconditionnement de batteries pour deux-roues électriques

Rachetée par GreenRiders

#### Virvolt

2018

Rétrofit électrique

#### Teebike

2019

Rétrofit électrique

#### Beebike

2020

Rétrofit électrique

#### Upway

2021

Reconditionnement de vélos électriques

30 millions d'euros levés

#### Recyc'lo

2021

Reconditionnement de vélos électriques

#### 12 000-Volts

2021

Reconditionnement de vélos électriques

#### Biked

2021

Plateforme de vélos d'occasion

Filiale de Probikeshop

#### Loewi

2021

Reconditionnement de vélos électriques

#### RecoCycle

2021

Reconditionnement de vélos électriques

Traitement IndexPresse.

# LISTE DES ENTREPRISES CITÉES DANS L'ÉTUDE

Société	Nature de l'entreprise	Pays d'origine
12000-Volts	Spécialiste du reconditionnement de batteries de vélos électriques	France
4 R Concept	Fabricant de vélos électriques	France
Accell	Fabricant de vélos	Pays-Bas
AddBike	Fabricant de vélos électriques	France
Alltricks	Plateforme numérique de vente de vélos	France
Alpes Usinage	Spécialiste de l'usinage de précision	France
Alsace Vélo Passion	Distributeur de vélos électrique	France
Altermove	Distributeur d'engins de mobilité électrique	France
Ateliers HeritageBike	Fabricant de vélos électriques	France
Beau Vélo	Fabricant de composants pour vélo	France
Beebike	Spécialiste du retrofit électrique pour le vélo	France
Bellatrix	Fabricant de vélos électriques	France
Bike To The Future	Distributeur de vélos électrique	France
Biked	Plateforme numérique de vente de vélos d'occasion	France
Bikester	Site Internet de vente de vélos	Allemagne
Bikle	Fabricant de vélos électriques	France
Bocyclo	Fabricant de vélos électriques	France
Bosch	Fabricant de produits électroniques	Allemagne
Boulangier	Distributeur de produits électroniques et électroménagers	France
Carrefour	Enseigne de la grande distribution	France
Casino	Enseigne de la grande distribution	France
Center Cycle Sport	Distributeur de vélos électrique	France
Citibike	Distributeur d'engins de mobilité électrique	France
Corima	Fabricant de composants pour vélo	France
Cowboy	Fabricant de vélos électriques	Belgique
Cyclable	Réseau de distribution spécialisé dans le vélo	France
Cyclelab	Réseau de distribution spécialisé dans le vélo	France
Cycles Cavale	Fabricant de vélos électriques	France
Cycles Lapierre	Fabricant de vélos	France
Cycles Lejeune	Fabricant de vélos	France
Cycles Sémaphore	Fabricant de vélos électriques	France
Cycleurope	Fabricants de vélos	Suède
Cyclik	Fabricant de vélos électriques	France
Cycloboost	Spécialiste du retrofit électrique pour le vélo	France
Cyclofix	Spécialiste de la réparation de vélos	France
Damius	Fabricant de vélos électriques	France
Decathlon	Enseigne généraliste du sport	France
Deliveroo	Société de livraison de repas à domicile	Royaume-Uni
Distri-cycle	Réseau de distribution spécialisé dans le vélo	France
Doctibike	Spécialiste du reconditionnement de batteries de vélos électriques	France
Doctocyclo	Spécialiste de la réparation de vélos	France
Douze Cycles	Fabricant de vélos électriques	France
Dugardin	Concessionnaire automobile	France
Ecocycle	Distributeur spécialisé dans le vélo	France
Ecox	Distributeur d'engins de mobilité électrique	France
Effigear	Spécialiste des boîtes de vitesse pour vélo	France
Eovolt	Fabricant de vélos électriques	France
Eveo	Fabricant de vélos électriques	France
EVTT-Moteur	Spécialiste de la réparation de vélos	France
FlexiModal	Fabricant de remorques pour vélo électrique	France
Fnac Darty	Distributeur de produits culturels et électroniques	France
Ford	Constructeur automobile	États-Unis
Fun Bike Center	Distributeur de vélos électrique	France
Galian	Fabricant de vélos électriques	France

## LISTE DES ENTREPRISES CITÉES DANS L'ÉTUDE

Société	Nature de l'entreprise	Pays d'origine
Geodis	Spécialiste de la logistique	France
Gorille Cycles	Fabricant de vélos électriques	France
GreenRiders	Distributeur d'engins de mobilité électrique	France
Groupe Savoy	Spécialiste de la mécanique et de l'ingénierie mécanique	France
Help My Bike	Spécialiste de la réparation de vélos	France
Hubside Store	Distributeur de produits reconditionnés	France
Huppe Bike	Fabricant de vélos électriques	France
Ili Cycles	Fabricant de vélos électriques	France
Incit'financement	Plateforme de financement participatif	France
Intersport	Enseigne généraliste du sport	France
Joker Bike	Fabricant de composants pour vélo	France
Kiffy	Fabricant de vélos électriques	France
KKR	Fonds d'investissement	États-Unis
La Cyclerie Café	Café vélo	France
La Maison du vélo	Distributeur spécialisé dans le vélo	France
La Poste	Groupe de livraison de courrier et de colis	France
LBO France	Fonds d'investissement	France
Le Café du Cycliste	Café vélo	France
Le Comptoir Bike Shop	Distributeur de vélos électrique	France
Le Musette	Café vélo	France
Le Petit Porteur	Fabricant de vélos électriques	France
Le Triporteur	Spécialiste de la réparation de vélos	France
Le Vent Dans Le Dos	Distributeur de vélos électrique	France
Loewi	Spécialiste du reconditionnement de vélos électriques	France
Look	Fabricant de composants pour vélo	France
M20	Constructeur et réparateur de machines-outils	France
Maa Bikes	Fabricant de vélos électriques	France
Mad	Fabricant de vélos électriques	France
Mael	Fabricant de vélos électriques	France
Mavic	Fabricant de composants pour vélo	France
Midas	Spécialiste de la maintenance et de la distribution d'accessoires pour l'automobile	France
Miels d'Ours	Fabricant de vélos électriques	France
Mob'Elec	Spécialiste de la réparation de vélos	France
Mobivia	Groupe de mobilité surtout positionné dans la maintenance automobile	France
Mondial Assistance	Compagnie d'assurance	France
Mondovélo	Réseau de distribution spécialisé dans le vélo	France
Monoprix	Enseigne de la grande distribution	France
Moustache Bikes	Fabricant de vélos électriques	France
Neomouv	Fabricant de vélos électriques	France
Norauto	Spécialiste de la maintenance et de la distribution d'accessoires pour l'automobile	France
O2Feel	Fabricant de vélos électriques	France
Oklo	Fabricant de vélos électriques	France
Origine	Fabricant de vélos	France
Ovelo	Distributeur d'engins de mobilité électrique	France
Ozo	Spécialiste du retrofit électrique pour le vélo	France
Pracartis	Spécialiste de l'usinage de précision	France
Pragma Industries	Concepteur de piles à hydrogène	France
Pragma Mobility	Fabricant de vélos électriques	France
Pure Electric	Distributeur d'engins de mobilité électrique	Royaume-Uni
Rad Power Bikes	Fabricant de vélos électriques	États-Unis
Rebirth	Fabricant de vélos électriques	France
RecoCycle	Spécialiste du reconditionnement de vélos électriques	France
Recyc'lo	Spécialiste du reconditionnement de vélos électriques	France
Recycloov-vaie	Spécialiste du reconditionnement de vélos électriques	France
Reine Bike	Fabricant de vélos électriques	France
Repair & Run	Spécialiste de la réparation de vélos	France
Ridy	Spécialiste de la réparation de vélos	France
Roule Energie	Distributeur de vélos électrique	France
S'cool bus	Fabricants de véhicules à neuf places à pédales et à assistance électrique	France
Shiftbike	Fabricant de vélos électriques	France
Shimano	Fabricant de pièces détachés pour le vélo	Japon
Solutechnic Engineery Electronic	Fabricant de matériel électronique	France
Specialized	Fabricant de vélos	États-Unis
Starway - Le Vélo facile	Fabricant de vélos électriques	France
Stuart	Société de livraison de repas à domicile	France

## LISTE DES ENTREPRISES CITÉES DANS L'ÉTUDE

Société	Nature de l'entreprise	Pays d'origine
Subaru	Constructeur automobile	Japon
Teebike	Spécialiste du retrofit électrique pour le vélo	France
Tier	Société de services de micro-mobilité électrique	Allemagne
TomSoftware	Éditeur de logiciels	États-Unis
Trek	Fabricant de vélos	États-Unis
Tripbike	Fabricant de vélos électriques	France
Uber Eats	Société de livraison de repas à domicile	États-Unis
Ultima Mobility	Fabricant de vélos électriques	France
Ultimate Bike	Spécialiste de la réparation de vélos	France
Uniques	Distributeur de vélos électriques	France
UPS	Spécialiste de la logistique	États-Unis
Upway	Spécialiste du reconditionnement de vélos électriques	France
VAE Center	Distributeur de vélos électrique	France
Valeo	Équipementier automobile	France
VanMoof	Fabricant de vélos électriques	Pays-Bas
Velco	Fabricants de composants connectés pour le vélo	France
Vélo & Oxygen	Réseau de distribution spécialisé dans le vélo	France
Vélo Électrique France	Spécialiste de la réparation de vélos	France
Veloactif	Distributeur de vélos électrique	France
Velobecane	Fabricant de vélos électriques	France
Véloland	Réseau de distribution spécialisé dans le vélo	France
VelyVelo	Fabricant de vélos électriques	France
Via ID	Fonds d'investissement	France
Virvolt	Spécialiste du retrofit électrique pour le vélo	France
Voltaire	Fabricant de vélos électriques	France
Wakam	Compagnie d'assurance	France
Wello	Fabricant de vélos électriques	France
Wello Bikes	Fabricant de vélos électriques	France
Yokler	Fabricant de vélos électriques	France
Zebra	Fabricant de vélos électriques	France
Zéfal	Fabricant de composants pour vélo	France
Zoomo	Location de vélos électriques pour les professionnels	Australie

Traitement IndexPresse.

# LEXIQUE

- **Cyclotourisme**

Tourisme itinérant reposant sur des trajets entre chaque étape effectués à vélo.

- **EDPM**

Engins de déplacement personnel motorisés. Catégorie regroupant les trottinettes électriques, les roues, les hoverboards...

- **Fatbike**

Vélo à larges roues dédié à une utilisation sportive, en particulier pour traverser des terrains difficiles (sable, neige, forêt...).

- **VAE**

Vélo à assistance électrique. Désigne tous les types de vélos équipés d'un moteur et d'une batterie.

- **Vélo musculaire**

Vélos standards, sans propulsion électrique. Seule la force musculaire de l'utilisateur assure la rotation du pédalier.

- **Vélotafeur**

Personne utilisant un vélo de manière régulière pour effectuer les trajets domicile-travail.

# SOURCES UTILISÉES

- Arensona Nathalie, "Vélo : les villes ont plus d'une offre dans leur besace", *La Gazette des communes, des départements et des régions*, 6 juin 2022, p.32-37
- Beaulieu Philippe, "Vélo électrique : Citibike veut accélérer", *Franchise Magazine*, avril-mai-juin 2020, p.28
- Beaulieu Philippe, "La bonne fortune des réseaux de distribution", *Franchise Magazine*, octobre 2020, p.34-36
- Belkadi Nejiba, "À l'école du vélo", *Le nouvel Économiste*, 24 septembre 2021, p.32, 35
- Berkovicus Christine, "Alltricks change de braquet sur le vélo d'occasion", *lesechos.fr*, 10 novembre 2022
- Blaquière Jean, "U-Feel, le vélo électrique qui roule sans batterie", *lefigaro.fr*, 19 mars 2019
- Bonnet Pierre, "Easybike Group annonce l'intégration des Cycles Lejeune", *lecycle.fr*, 27 juillet 2021
- Brasseur Lucie, "Le vélo à assistance électrique made in France : c'est stylé !", *Informations entreprise*, juillet 2021, p.20-23
- Chardenon Aude, "Cowboy, pépite belge spécialiste du vélo électrique et connecté, lève 23 millions d'euros", *usine-digitale.fr*, 23 juillet 2020
- Charitsis Dimitri, "Pragma Mobility : le vélo à hydrogène français arrive en location", *01net.com*, 24 novembre 2022
- Chauveau Julie, Guimard Emmanuel, "Vélo : les Pays de la Loire veulent pousser le made in France", *lesechos.fr*, 4 septembre 2020
- Chotard Michel, "L'industrie du cycle se convertit à la connectivité", *L'Informaticien*, octobre 2021, p.80-82
- Conquer Nicole, "Innovation. Les remorques bretonnes de FlexiModal s'exportent à l'étranger", *ouest-france.fr*, 23 novembre 2021
- De Tarlé Jean-Guilhem, "Vélo et camping, une affaire qui roule", *L'Officiel des terrains de camping*, novembre 2022, p.60-61
- Dekonink Basile, "L'industrie du vélo français, un 'village gaulois' qui ne demande qu'à revivre", *lesechos.fr*, 6 août 2021
- Dekonink Basile, "Le 'boom' du vélo donne une nouvelle jeunesse aux Cycles Lapierre", *lesechos.fr*, 8 mai 2021
- Delangeais Laure, "Le vélo électrique entre dans un nouveau cycle", *Management*, juillet 2020, p.24-25
- Delépine Justin, "La remontada du vélo 'made in France'", *Alternatives Économiques*, novembre 2021, p.54-57
- Dewilder Maxime, "Les vélos Iweech retenus par le gouvernement pour le programme 'Première usine'", *maddyness.com*, 14 décembre 2022
- Freyssenet Elsa, "Le come-back électrique de Solex", *lesechos.fr*, 15 septembre 2021
- Guilhem Alizée, "Des minibus de ramassage scolaire à pédales !", *La Gazette des communes, des départements et des régions*, 9 décembre 2019, p.46
- Le Mao Maureen, "Velco lève 3 millions d'euros pour déployer son guidon connecté à l'échelle européenne", *usine-digitale.fr*, 4 septembre 2018
- Lelièvre Adrien, "Les réparateurs de vélos croulent sous la demande", *lesechos.fr*, 5 septembre 2020
- Lelièvre Adrien, "La course aux millions des start-up de vélos électriques", *lesechos.fr*, 27 janvier 2022
- Lelièvre Adrien, "Le marché du vélo électrifié par la crise sanitaire", *lesechos.fr*, 8 avril 2021
- Lelièvre Adrien, "VanMoof appuie encore plus fort sur l'accélérateur", *lesechos.fr*, 1<sup>er</sup> septembre 2021
- Lelièvre Adrien, "Vélo électrique : Voltaire veut passer à la vitesse supérieure", *lesechos.fr*, 30 août 2022

# SOURCES UTILISÉES

- Levin Marie-Juliette, "Alltricks accélère sur l'international et l'économie circulaire", *ecommercemag.fr*, 17 février 2022
- Lopes Anna, "Bilans 2021 vélo. Une échappée toujours plus belle !", *L'Officiel des transporteurs*, juin 2022, p.40-43
- Lovasoa Arielle, "Bikle : le vélo électrique 'made in France' qui rêvait d'être une motocyclette", *neozone.org*, 29 mai 2021
- Lovasoa Arielle, "Vélo électrique : Valeo séduit les fabricants avec son nouveau système innovant à boîte de vitesse automatique", *neozone.org*, 8 avril 2022
- Molga Paul, "Iweech produira son vélo électrique intelligent en France", *lesechos.fr*, 12 janvier 2023
- Pipelier Nicolas, "Vendée : Arcade Cycles va construire une nouvelle usine et doubler sa taille", *actu.fr*, 19 mai 2022
- Sorrel Jérôme, "Quand la cyclo-logistique s'organise en fédération professionnelle", *weelz.fr*, 17 novembre 2022
- Valin Louis-Marie, "L'apôtre du vélo électrique", *Entreprendre*, octobre 2022, p.48-49
- "Alltricks : les secrets du leader français de la vente de vélos en ligne", *picala.fr*, 17 mai 2022
- "Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020", *cc37.org*, 11 janvier 2021
- "Le défi fou de 'Vélo Mad in France'", *Entreprendre*, mars 2019, p.66-67
- "Le made in France peut-il gagner la bataille du vélo électrique ?", *Entreprendre*, octobre 2019, p.60-63
- "Les grèves ont ouvert un boulevard aux vélos", *Challenges*, 23 janvier 2020, p.44
- "Les gros pneus ont la cote", *Sport Éco*, 11 juin 2019, p.12
- "L'interview de Jérôme, cofondateur de Virvolt", *velook.fr*, 20 janvier 2022
- "Loiret : le groupe Veloci Industries va produire 1 000 exemplaires de son modèle 'Pi-Pop' ", *usinouvelle.com*, 9 septembre 2022
- "Prime vélo électrique : à quelles aides avez-vous droit en 2023 ?", *iweech.com*, 19 juillet 2021
- "Relief : un vélo électrique connecté en bambou made in France", *diisign.com*, 4 août 2021
- "SEB se diversifie dans le vélo", *La Lettre du sport*, 22 mai 2020, p.6
- "Shiftbikes : un vélo vintage, élégant, électrique et made in France", *monsieurvintage.com*, 3 mars 2022
- "Wello : le triporteur à assistance électrique solaire", *francetvinfo.fr*, 27 février 2020
- "WeShift, la mobilité douce 'made in France'", *Plastiques flash journal*, juillet-août 2022, p.9

# 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 - janvier 2023.



**Renaud HAMMAMY**

renaud.hammy@indexpresse.fr

Auteur

En combinant les atouts du vélo en termes de bienfaits pour la santé et l'environnement et une plus grande flexibilité, le vélo à assistance électrique (VAE) a su séduire un large public. Favorisé par la crise de Covid-19 et le volontarisme des pouvoirs publics, il poursuit sa croissance à un rythme soutenu. Un très grand nombre de petits fabricants français demeure toutefois fragile face aux tensions sur l'approvisionnement et à la forte concurrence dans le secteur.

Dans quelle mesure le VAE constitue-t-il un segment central du marché du vélo ? Pourquoi la pandémie a-t-elle favorisé le marché ? En quoi le cyclotourisme et la cyclo-logistique bénéficient-ils aux VAE ? Les aides à l'achat ou à la conversion électrique sont-elles les seules mesures prises par les autorités pour soutenir le marché ? Les fabricants français de VAE font-ils véritablement du "made in France" ? Les fatbikes électriques représentent-ils un segment prometteur ? Quelle place la seconde main occupe-t-elle sur le marché ? Le rétrofit électrique est-il pertinent dans le domaine du vélo ?

Cette étude apporte des éléments de réponse et de réflexion pour comprendre les enjeux et les perspectives du secteur, décrypter les modèles de développement à potentiel et identifier les orientations stratégiques pour se positionner dans le jeu concurrentiel.

Photo de couverture : @madiwaso



IndexPresse

IndexPresse  
19 rue René Thomas  
38000 Grenoble  
Tél. 04 76 92 05 25

[indexpresse@indexpresse.fr](mailto:indexpresse@indexpresse.fr)