

Les chiffres clefs du vélo 2023

Interview : **Dominique Favario** (d'vélos)

Commerce : **un peloton de plus en plus gros**

Comment faire de la France
la 1^{ère} destination mondiale du tourisme à vélo ?



SKILOU
Plus haut ensemble

Le nouveau système de location en ligne

SKILOURESA

Planning live, mode opérateur & superviseur, magic payment, panier SMS, questionnaire de satisfaction avancé, éditeur graphique, caution en ligne, option multifacteurs...

Et toujours les fonctions SkilouVélo et ses 30 ans d'expérience !

info@synergie73.com



Sport Guide

L'info commerce & conso sport décryptée sport-guide.com

ÉDITO

Le VAE, acteur de la transformation de notre société

Il n'a pas l'impact et l'usage massif du smartphone, n'empêche que le vélo à assistance électrique est bien l'un des objets symboles de ce début du 21^{ème} siècle ! Depuis une décennie, il devient bien davantage qu'un simple matériel de sport ou de mobilité et s'immisce dans le quotidien de toujours plus de citoyens, en témoigne la progression des ventes, des 46 000 vélos vendus en 2012 aux 738 000 unités de l'an dernier. Son usage et les attentes qui en découlent impactent les infrastructures dans les métropoles et les territoires, même s'il reste encore beaucoup à faire. On imagine son destin plutôt radieux et porteur économiquement d'emplois pour la fabrication si l'on continue d'investir dans des sites français, pour l'entretien avec un abaissement du taux de TVA sur la réparation, et pour le tourisme, en développant les services. Tous ces sujets sont sur la table et bien connus de l'écosystème publics et privés rassemblé dans la filière du vélo. On ne mesure pas encore toutes les conséquences d'une utilisation massive du VAE sur l'urbanisme et le commerce de proximité dans son ensemble. Il ouvre des perspectives pour repenser des schémas bien établis.

Frédéric Tain.

67, boulevard de Reuilly 75012 Paris (France).

Rédacteur en chef : Frédéric Tain.

Rédactrice en chef adjointe : Mélanie Pontet.

Rédaction : Olivier Bitoun, Vincent Lepercq, Mélanie Pontet, Frédéric Tain.

Mise en page : www.2c1.fr

Publicité au journal.

Impression : Maugein Imprimeurs.

38, av. M. & P. Curie - 19 360 Malemort
Tél. : 05 55 92 14 14

Dépôt légal à parution N° ISSN : 1969 - 3028

Éditeur : 1 Terre Net / SAS au capital de 6 906 €

RCS Paris 423 839 225

Directeur de la publication : André Tain;



4

INTERVIEW

Dominique Favario.

Comment le Savoyard d vélos traite désormais la thématique « vélo » dans sa globalité entre magasins, agences de voyages et services aux entreprises pour se positionner sur les segments mobilité douce et vélotaf.

12

COMMERCE

Magasins de cycle : un peloton de plus en plus gros.

Faut-il s'inquiéter, ou pas, du grand nombre d'ouvertures en France de nouveaux points de vente dédiés au vélo depuis quelques années ?

14

AGENDA

Tourisme sportif : un secteur en pleine expansion.

Trois Français sur quatre apprécient d'avoir des lieux de pratiques sportives à proximité de leurs lieux de vacances selon une étude de l'Union Sport & Cycle.

15

FOCUS

Comment faire de la France la 1^{ère} destination mondiale du tourisme à vélo ?

La pratique en itinérance est en développement comme le montrent différents indicateurs.

16-17

POLITIQUE PUBLIQUE

Le parlement veut doubler la pratique du vélo.

Les eurodéputés ont voté une résolution demandant à la commission européenne l'élaboration d'une stratégie vélo.

2,5 milliards pour doubler le patrimoine cyclable.

L'Alliance Vélo demande au Gouvernement de consacrer a minima 2,5 milliards d'euros sur le quinquennat pour doubler le patrimoine cyclable national.

18

AMÉNAGEMENT

Véloroutes : le maillage national face à un défi.

Il faudrait construire 750 km de véloroutes annuellement pour tenir l'objectif de 2030.

6-8

LES CHIFFRES CLEFS DU VÉLO 2023

À découvrir, les ventes de cycle par familles de produits, par circuits de distribution, le prix moyen des vélos vendus et l'évaluation du marché de l'accessoire. Et toutes les données essentielles de l'Observatoire du Cycle sur le marché français.



Dominique Favario

(Président d'vélos)

« Avoir une couverture à 360° des usages du vélo »

d'vélos traite désormais la thématique « vélo » dans sa globalité entre magasins, agences de voyages et services aux entreprises pour se positionner sur les segments mobilité douce et vélotaf.

Société maintenant quadragénaire, pourquoi et comment d'vélos est devenue davantage qu'une enseigne de vente de vélos ?

Jean-Claude Pichon l'a fondée en 1982 puis il s'est associé à Denis Kuster avant que ce dernier ne se retire en 2017. Je suis entré dans le groupe il y a une dizaine d'années avant d'en devenir le président. Notre stratégie est territoriale avec un ancrage sur les 2 Savoie et le virage qui s'est accéléré depuis le Covid. L'ambition est clairement de couvrir tous les segments de la pratique sportive à l'éco-tourisme en passant par le vélo-taf et la mobilité douce.

Pourquoi cette volonté de traiter le marché du vélo dans toute sa verticalité désormais ?

On se veut plus que des vendeurs de vélo, on veut être des experts de l'usage du vélo, sous toutes ces formes et pour tous les usages sur les deux Savoie... Nous sommes seulement au début de l'histoire. Ma culture n'est pas celle du vélo au départ (ndlr : il a, entre autres, été prof de gestion, haut dirigeant dans une société de distribution pétrolière, président de Bébé Confort, président de Savoie Mont Blanc Angels, président du journal La Vie Nouvelle... et est toujours président du

festival Livres en Marches et membre du conseil d'administration du MEDEF Savoie). Ces différentes casquettes m'ont amené à réfléchir au monde de demain de manière plus globale. Quel mode de consommation ? Quelle société on devrait construire pour l'avenir ? Et pas juste quel est le dernier modèle de vélo qui va bien marcher en magasin ? Nous sommes 8 associés (cf. encadré) de tous les horizons pour agréger des compétences multiples, traiter le sujet dans sa globalité et lui apporter un supplément d'âme.

« Le modèle du vélo se rapproche de plus en plus de celui des concessionnaires auto »

« Des magasins en propre avec Moustache, Trek et Scott pour construire des relations équitables et fidèles. »

Pourquoi ces partenariats spécifiques pour proposer des magasins monomarches en parallèle de vos enseignes d'vélos ?

On a structuré d'vélos autour de magasins de plaine et de montagne. Puis, selon les opportunités sur le territoire, nous avons eu envie de mettre en avant une expertise en particulier et de se rapprocher de certains constructeurs. Avant le Covid, les fournisseurs cherchaient des revendeurs à tout prix. Après, avec la pénurie, les relations se sont subitement inversées. Notre schéma est conçu pour qu'il n'y ait pas de dépendance et de rapport de force. Ni dans un sens ni dans l'autre. Mais une collaboration fidèle et profonde. C'est dans ce sens qu'on a développé Mon Vélo Moustache à Annecy en 2020 pour commencer. Nous avons été le premier client historique de la marque française et ce projet est né naturellement. Nous ouvrons un deuxième magasin Moustache sur le même concept à Albertville en juin. Le magasin Alpin Bike Archamps a été transformé en d'vélos Trek store en avril 2023. Et en décembre dernier, à Epagny, l'Alpin Bike Scott Référence Center a été lancé sur ce même modèle.

À chaque fois, c'est votre groupe qui est à l'initiative des partenariats avec une marque... Quel est le modèle ?

C'est un véritable partenariat pour travailler main dans la main avec ces fournisseurs, mais les magasins nous appartiennent et nous signons un contrat avec la marque. Nous achetons les stocks déterminés selon la typologie du magasin et du public, les invendus ne sont pas repris et nous participons aux campagnes de communication. Pour vous rendre compte, nous avons actuellement 5 millions d'euros de stock. Pour Scott, on ne les distribuait même pas jusque-là, mais c'est un acteur phare des pays de Savoie. Au final, c'est un superbe flagship de 350 m² à quelques kilomètres de leur siège français qui permet d'offrir aux pratiquants une proposition complète et cohérente des produits

du groupe en performance, loisir, VAE et mobilité urbaine... Nous sommes aujourd'hui face à des multiples problématiques... Il faut être agile et changer les modèles. Y compris dans le commerce...

Quels sont les autres univers qui vous inspirent pour ces développements ?

Dans le vélo, les produits sont de plus en plus sophistiqués, coûteux et bardés de technologie. Cela demande beaucoup de compétences, des SAV efficaces et une collaboration entre fournisseurs et magasins donc évidemment, on se rapproche de l'automobile. Ce n'est pas un hasard si les vélos cargos 12cycle vont être distribués chez Toyota et que la marque urbaine Angell va travailler avec Mini ! Notre modèle doit se rapprocher de celui des concessionnaires auto. Le petit magasin historique aura toujours sa place grâce à sa relation client et ses services mais cela va devenir de plus en plus compliqué de faire le poids face à ces mastodontes.

Quelles sont les ambitions avec votre branche « Alpes Aventures » et la branche entreprise ?

Traiter encore une fois toute la panoplie d'usage. On a ouvert le 1^{er} magasin à Megève en 2021 tourné sur la vente et location de vélo, agence de voyage, séminaire, accompagnement. Et nous sommes en train de déployer la même chose à La Clusaz, un genre de café vélo animé articulé autour du service avec de la restauration. Avec d'vélos entreprises, on propose une prestation complète à destination des entreprises, avec une gestion de A à Z de notre côté du service. Notre atout ? Le lien de proximité avec nos fournisseurs mais également la capacité à s'appuyer sur la logistique et les ateliers de nos magasins locaux. Des clients comme le Crédit Agricole des Savoie ont équipé via cette branche 500 collaborateurs déjà.

d'vélos avait jusqu'en 2017 des magasins à Strasbourg, Grenoble, Bourgoin-Jallieu... Vous n'avez pas envie de réitérer l'expérience hors des Pays de Savoie ?

Non, ces magasins n'ont pas fonctionné car nous n'étions pas assez proches de ces marchés. Notre ADN et notre succès se sont construits sur cet ancrage et ces connaissances du public local donc nous préférons nous concentrer sur notre territoire et étoffer nos services pour servir tous les Savoyards. ■

d'vélos

80 salariés

20 millions d'euros

de CA annoncés pour l'exercice 2023

« En croissance de 20% chaque année sur les 3 derniers exercices »
dixit Dominique Favario.

8 associés

- **Dominique Favario** (Président - Stratégie, finance, marchés entreprises et relations institutionnelles),
- **Olivier Bolly** (Vice-Président - Développement),
- **Simon Melin** (Directeur Général achats),
- **Audrey Bouchex Bellomy** (Alpes Aventures et communication groupe),
- **Quentin Lejollivet** (Chambéry & Morestel),
- **Robin Jacobowicz** (Chambéry, Aix les Bains et Saint-Jean de Maurienne),
- **Adrien Pastor** (Annecy et Archamps),
- **Nicolas Roux** (Alpes Aventures Megève et La Clusaz).

1 branche commerce en ligne

11 magasins d'ici juin 2023

- **d'vélos** : Saint-Jean de Maurienne, Chambéry, Annecy/ Sillingy, Aix Les Bains, Morestel (ex. Alpin Bike).
- **Mon Vélo Moustache** Annecy,
- **Mon Vélo Moustache** Albertville (ouverture 1^{er} juin).
- **Alpin Bike Scott Référence Center** Epagny, **Alpin Bike Trek** Archamps.
- **Alpes Aventures** Megève, **Alpes Aventures** La Clusaz (ouverture mai 2023).
- **Alpes Aventures** racheté en 2020, **Alpin Bike** en janvier 2022.

1 branche vélo

d'entreprise avec d'vélos entreprise.

1 branche aventure et agence de voyage

avec **Alpes Aventures** (séminaires, location et accompagnement de groupes...).

PAR OLIVIER BITOUN

+ 7 %
croissance du marché
du vélo en valeur.

2 596 199
vélos vendus (- 7 %).

+ 1,2 %
croissance du marché
des pièces & accessoires
en valeur.

Un marché qui en a encore sous la pédale

**Le marché est porteur même si un ou deux indicateurs sont à surveiller.
Le VAE tire les ventes vers le haut.**

La surprise est plutôt bonne. En 2022, le marché du cycle en France a encore progressé de 5,2% à 3,63 Md€ soit une croissance de plus de 50% en 3 ans. « On s'attendait à une année de consolidation après deux années de forte croissance », indiquait, satisfait, Jérôme Valentin, le vice-président de l'Union Sport et Cycle, lors de la présentation de la 24^{ème} édition de l'Observatoire du Cycle. Dans le détail, les ventes de cycles (classiques et VAE) progressent de 7% à 2,37 Md€ tandis que celles de pièces et accessoires se contentent d'une hausse de 1,2% à 1,25 Md€. Les VAE sont à l'origine de la dynamique du marché. Leurs ventes ont atteint l'an dernier 1,45 Md€ (+10,5% comparé à 2021), pour représenter aujourd'hui 61% des ventes de cycles en valeur. Autre indicateur favorable : le prix de vente moyen du vélo. Il atteint 916€ (1 965€ pour les VAE et 499€ pour les vélos classiques), un prix multiplié par 3 en 10 ans.

Tout serait parfait s'il n'y avait pas les ventes de vélos en volume. Elles ont reculé de 7% en 2022 à 2,59 millions d'unités ; c'est la première fois depuis 2019 au moins. Mais la France n'est pas un mauvais élève. « Pays-Bas et Allemagne aussi ont connu l'an dernier un marché avec des ventes en hausse en valeur et en baisse en volume », rassure Jérôme Valentin. Là encore, les VAE tirent leur épingle du jeu avec des ventes en progression de 12% à 738 454 unités. En tête : VTC, VTT et cargos (+96%) tirés à la fois par les ventes aux particuliers, pour transporter les enfants, et de plus en plus aux entreprises pour leur logistique du dernier kilomètre. Conclusion logique, les vélos classiques ont souffert l'an dernier. Le recul est sensible avec 272 000 vélos de moins écoulés (-12,8%). Deux segments sont responsables de cette contre-

performance : les vélos de « ville » concurrencés par les VAE et surtout les vélos « enfant » neufs qui perdent environ 180 000 unités en un an ! Les responsables de l'Union Sport et Cycle émettent deux hypothèses à cet effondrement : une certaine saturation de l'équipement des familles et un report vers les articles de seconde main sur ce segment où changer de vélo tous les 2 ou 3 ans est nécessaire pour suivre la croissance des enfants. Fort heureusement, personne à l'Union Sport & Cycle ne veut croire, pour l'instant, à un recul de la pratique du vélo chez les jeunes. Mais c'est à surveiller.

À quoi ressemblera le marché du cycle demain ? À court terme, pour 2023, une petite ombre existe. « Dans toute la chaîne –des fabricants aux détaillants– le niveau des stocks est supérieur à la normale », indique Jérôme Valentin, avant de préciser, « il était de 700 000 bicyclettes environ fin 2022, contre 350 000 fin 2021. » Il va donc falloir un peu de temps pour le résorber.

Heureusement, à moyen, long terme la tendance du marché est porteuse. L'Union Sport & Cycle table en 2030, en France, sur 4 à 4,2M d'unités vendues (vélos classiques et VAE). L'Union Sport et Cycle s'attend aussi à un doublement, à 3 Md€, des ventes de VAE en valeur à horizon 2030. Pour faire ses projections, le syndicat s'appuie sur les marchés néerlandais et allemand. Aux Pays-Bas, la part de marché des VAE est déjà de 53% ; elle est de 48% en Allemagne. En France, elle n'est que de 28% aujourd'hui ! La marge de progression est donc conséquente. ■

Plus de chiffres à retrouver en page 8.

NEXT SUMMER

SPORT ACHAT ÉTÉ

LE RENDEZ VOUS
DES PROFESSIONNELS
DE L'OUTDOOR

→ next-summer.com

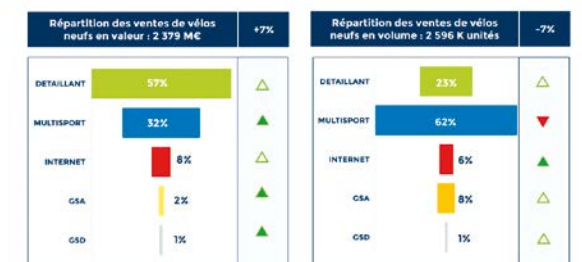


**19 & 20
JUIN 2023**
**Savoieexpo
CHAMBÉRY**

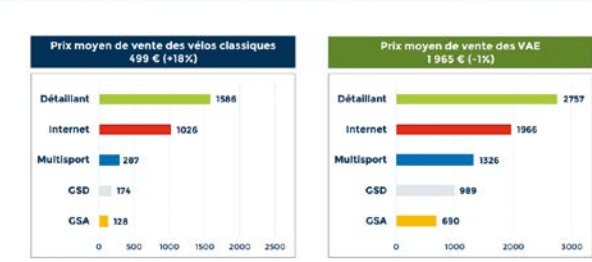
SPORTAIR

contact@sportair.fr
04.58.58.23.00

Les détaillants toujours sur le podium en valeur les multisports leader en volume



Les prix moyens en cohérence avec les parts de marché en volume et en valeur



Une baisse des vélos classiques qui s'explique par le recul des vélos enfants et des entrées de gamme



Usage urbain, péri-urbain et utilitaires tirent la croissance des VAE



Enseignes multisports : 1^{er} vendeur en volume

En 2022, les enseignes multisports ont réalisé 1,2 Md€ sur les 3,63 Md€ du marché du cycle en valeur en France, tous produits et services confondus. Ce qui leur assure la seconde place derrière les détaillants spécialisés. Produit par produit, les positions respectives des deux réseaux peuvent varier. Ainsi, les enseignes multisports sont toujours, et de très loin, les premiers vendeurs de vélos neufs (classiques et VAE) en volume, en France, avec 62% du marché et 1,6 million d'unités, un chiffre en baisse sur 2021. Sur les seuls VAE, les enseignes multisports avec 38% des ventes en volume (280 000 unités) et 25% en valeur (362 M€) laissent la première place aux détaillants spécialisés. Les multisports se consolideront en constatant que leurs ventes sont en très forte progression, tant en volume qu'en valeur, sur cette famille de produits très porteuse.

S'agissant des ventes de vélos (classiques et VAE) en valeur, cette fois, les enseignes multisport se rangent derrière les détaillants cycles. Elles ne détiennent que 32% de parts de marché. Le prix moyen d'un vélo classique est de 287€ chez un multisports (499€ prix moyen tous réseaux) et de 1 326€ pour un VAE (1 965€ tous réseaux).

Surprise, les enseignes multisports reprennent la pôle position pour les ventes de pièces et accessoires avec 35% du marché, un chiffre en progression. Une fois n'est pas coutume, elles dominent ce marché devant... les sites de e-commerce. Enfin, elles occupent la seconde place pour les activités de maintenance avec 26% de ce marché évalué à 93,5 M€. ■

Détaillants spécialisés : 1^{er} vendeur en valeur

En 2022, les détaillants spécialisés cycles ont réalisé 1,76 Md€ sur les 3,63 Md€ du marché du cycle en valeur en France, tous produits et services confondus. De quoi s'assurer la première place des réseaux devant les enseignes multisports et les e-commerçants.

Logiquement, ce sont les plus gros vendeurs de vélos (classiques et VAE) avec 57% du marché en valeur pour seulement 23% de part de marché en volume. Le prix de vente moyen d'un vélo classique chez les spécialistes atteint 1 586€ (499€ prix moyen tous réseaux). La domination des détaillants cycles est encore plus marquée sur les VAE puisqu'ils détiennent 66% du marché en valeur et 47% en volume. Chez eux, le prix moyen d'un VAE est de 2 757€ (1 965€ prix moyen tous réseaux). C'est aussi vers les détaillants que se tournent en priorité les consommateurs quand ils ont une réparation à effectuer sur leur vélo. Ainsi, 74% du marché de la maintenance se fait dans les ateliers des points de vente spécialisés.

Mais les détaillants cycles ne sont pas premiers partout. À commencer par les ventes de vélos (classiques et VAE) en volume. Ils n'assurent que 23% des ventes en nombre d'unités, devancés de très loin par les enseignes multisports. Enfin, sur le marché important des pièces et accessoires (1,16 Md€), les détaillants n'occupent que le 3^{ème} place avec 29% du marché, derrière les enseignes multisports et les e-marchands. ■

2, 3, 4 JUILLET 2023 - PORTE DE VERSAILLES

Bike Show BtoB

PRO DAYS

PARIS

LE SALON VÉLO EUROPÉEN

incontournable!

OUVERT À TOUS LES PROFESSIONNELLS DU CYCLE

- Invitation auprès des exposants -

L'ÉVÈNEMENT POUR

RENCONTRER DES CLIENTS, TROUVER DES PARTENAIRES,
DISCUTER AVEC DES REVENDEURS,
PROMOUVOIR DES PRODUITS ET SERVICES

PRO-DAYS.COM

contact@pro-days.com

Le VAE en pointe pour dynamiser l'industrie française

Plus d'un vélo électrique sur deux vendus en France est aujourd'hui issu des ateliers et usines du pays.



La production française de vélos est en hausse avec 854 500 unités produites en France l'an dernier selon les statistiques de l'Observatoire du Cycle. Cela représente une hausse de 7 % en volume dans un marché global en recul également de 7 % à 2,6 millions d'unités. Le VAE en profite largement avec près de 100 000 vélos supplémentaires assemblés dans le pays. Et sur les 738 000 VAE vendus en France l'an dernier, 60 % ont été assemblés en France ! « Le VAE français est notre avenir » a souligné Jérôme Valentin, le vice-président de l'Union Sport & Cycle lors de la présentation de l'étude. Roland Lescure, le ministre de l'industrie, apprécie les efforts des industriels français. Et veut désormais aller beaucoup plus loin. « Vous avez le potentiel pour construire une filière forte et exportatrice ». L'objectif affiché est de produire 2 millions de vélos en France en 2030.

Moustache veut passer le cap des 100 000 vélos en 2024

En France, la Manufacture Française de Cycle (MFC) d'Intersport France est la plus grande unité d'assemblage de vélos avec plus de 500 000 vélos expédiés par an. Le Vendéen Arcade Cycles a engagé des investissements dans de nouveaux bâtiments pour être en capacité de produire jusqu'à 125 000 vélos. Moustache, de son côté, s'est équipé récemment d'une nouvelle ligne de production « Thaon 3 » qui permettra dès 2024 de passer le cap des 100 000 vélos produits. « On a pris le meilleur de nos lignes Thaon 1 et 2 ! Cet outil permet d'améliorer la production et l'ergonomie des opérateurs en ligne avec un convoyeur aérien qui permet désormais de faire circuler le cadre, nu au départ, sur les différents postes d'assemblage » indique à Sport-Guide Romain Berthet. Le directeur général adjoint en charge de la partie opérationnelle et industrielle de la marque française explique le cheminement de l'entreprise dans le processus de fabrication de ses vélos. « Il y a 10 ans, nous nous sommes appuyés beaucoup sur Taïwan et seul le sous assemblage et la fina-

lisation avaient lieu à Thaon. Depuis bientôt 3 ans, on assemble de plus en plus chez nous. Les raisons sont multiples : être plus agiles, plus flexibles y compris sur les coûts et les délais, avoir un meilleur contrôle qualité, pouvoir réfléchir à des produits plus configurables selon les demandes, ramener de la valeur en France mais aussi l'impact carbone du transport (le volume des containers est moindre avec des composants qu'avec des cadres prémontés)... Il y a énormément d'arguments qui vont dans le sens de l'assemblage complet chez nous. On se donne les moyens physiques de pouvoir évoluer et d'organiser, à moyen terme, tout l'assemblage en France. »

Une Vélo Factory dans le Gers

Tout comme Moustache Bikes et Arcade Cycles, plusieurs entreprises dont Cycleurope France et le groupe Rebirth (ex. Easybike) ont une production annuelle oscillant entre 50 000 et 80 000 vélos. Des projets de créations de sites industriels se concrétisent. À l'Isle Jourdain dans le Gers, à quelques centaines de mètres du siège du groupe Cyclelab et de ses différents bâtiments, la Vélo Factory fabriquera les vélos de marques de renommée internationale comme de jeunes pousses et de marques distributeurs à la recherche d'une sous-traitance au plus près des bassins de consommation avec une capacité de 7 500 unités en année 1, appelée à doubler à l'issue de la 3^{ème} année. Outre l'assemblage, le site sera en mesure d'assurer le contrôle qualité, la logistique et le service après-vente. 1,3 million a été investi par le groupe Cyclelab en immobilier pour des bâtiments de 1 500 m² dont 7 260 m³ de stockage en première intention et la possibilité d'une extension de plus du double pour absorber la montée en puissance des commandes. Et 1,8 million d'€ sera consacré à l'exploitation de l'usine avec une aide de 600 000 € de la région Occitanie et de 350 000 € de l'État. D'autres projets de création et d'extension sont sur les tables. Le vélo Made in France possède un avenir. D'autant que les prévisions de vente de VAE aux consommateurs français portent sur 2,5 millions d'unités en 2030. ■



RECYCLEZ VOS BATTERIES DE MOBILITÉ électrique

DEVENEZ POINT DE COLLECTE ET PARTICIPEZ AU RECYCLAGE. C'EST FACILE ET GRATUIT !

POURQUOI CHOISIR COREPILE ?

Éco-organisme sans but lucratif et expert du recyclage des piles et batteries depuis près de 25 ans, Corepile s'impose aujourd'hui comme un acteur majeur du recyclage des batteries de véhicules électriques légers. Choisir Corepile c'est garantir le recyclage de toutes vos batteries.



Recevez un conteneur de stockage adapté

➔ POUR EN SAVOIR PLUS, SCANNEZ ICI



www.corepile.fr/mobilite



PAR VINCENT LEPERCQ

l'atelier

Magasins de cycle : un peloton de plus en plus gros

Faut-il s'inquiéter, ou pas, du grand nombre d'ouvertures en France de nouveaux points de vente dédiés au vélo depuis quelques années ?

Il fait partie de ceux qui ont ouvert des magasins de cycles ces derniers mois, et qui continuent à en ouvrir. « C'est vrai que le pays est déjà bien couvert », constate **Jean-Charles Houeix**, qui a lancé l'enseigne Cycling il y a un peu plus de 2 ans, depuis Montpellier/Lattes. « Mais est-ce que ces points de vente répondent bien à la demande, aux différentes clientèles, avec les services aujourd'hui nécessaires ? Je n'en suis pas sûr. Un petit magasin indépendant de 150 m² ne peut pas couvrir tous les segments. La croissance du marché doit nous aider à nous développer. Si l'on écoute les grandes marques de vélo, elles sont distribuées partout, à part dans 1 ou 2 villes. Mais quand on leur demande si cette couverture de la France leur convient, il y a beaucoup plus de villes où le jeu reste ouvert ».

L'importance du marché de la mobilité

Selon les chiffres de l'Union Sport & Cycle (USC), la France comptait 4 174 vendeurs de cycles en 2021, dont environ 2 500 magasins spécialisés auxquels il faut ajouter 458 ateliers de réparation associatifs.

« Sur 2 ans, cela représente une hausse de 20 % », rappelle **Jérôme Valentin**, vice-président de l'USC et dirigeant de Cycleurope France. « Sur ces 2 ans, le marché du cycle a progressé de 42 % en valeur, donc, il n'y a pas trop de magasins ». **André Ghestem**, président de Shimano France, souligne qu'« avant le covid-19, il s'ouvrait beaucoup de magasins et cela en surprenait certains. À Paris intra-muros, 80 % des boutiques ont moins de 5 ans. Mais elles sont dans la mobilité, dans l'électrique, alors qu'avant, les ouvertures étaient davantage en région parisienne, axées sur le sport, la performance ».

L'enseigne Cyclable s'est positionnée tôt sur ce marché de la mobilité. La chaîne d'origine lyonnaise s'est développée en 2022 via 7 nouvelles adresses, et en prévoit à minima autant en 2023. « Il ne faut pas regarder uniquement le marché du cycle loisirs/sport, mais examiner celui de la mobilité/transport », explique sa Pdg, **Céline Forestier**. « Et sur ce plan, il n'y a pas trop de magasins en France, à condition cependant d'adresser les bons vélos, qu'on accélère sur le plan vélo de l'État et que la hausse de la pratique en ville se main-

« À Paris intra-muros, 80 % des boutiques ont moins de 5 ans. Mais elles sont axées mobilité et électrique versus sport et performance pour les ouvertures avant cette date en région parisienne. »

André Ghestem (Shimano France);



Selon les chiffres de l'USC, la France comptait 4 174 vendeurs de cycles en 2021, dont environ 2 500 magasins spécialisés auxquels il faut ajouter 458 ateliers de réparation associatifs.



tienne, alors qu'elle a baissé de 1 % dans les campagnes ». Le patron d'Orbea France, **Maxime Morel**, ne pense pas que l'Hexagone est suréquipé en surfaces de vente. « Non, car les ouvertures de ces dernières années se font selon 3 axes. Il y a les opportunistes, notamment dans l'électrique, mais qui amènent une offre différente du généraliste, sur un segment et avec de l'expertise. Il y a ceux, ensuite, qui proposent quelque chose de différent dans la façon de vendre, de présenter le produit, bref de faire vivre une expérience. Je pense par exemple à Bike Shop à Pontarlier, qui a une grosse présence sur les réseaux sociaux. Et enfin, il y a la franchise ou des formules de développement associées ». Giant est celui qui est allé le plus loin avec ce modèle en France en seulement 10 ans, alignant désormais 120 franchises, dont 13 nouvelles en 2022, et affirmant ne pas vouloir s'arrêter là (20 ouvertures programmées en 2023). Mais les Américaines Specialized et Trek, par exemple, sont bien décidées à poser davantage leur enseigne, en partenariat avec des détaillants, ou pas.

Les détaillants indépendants toujours là

La pérennité de ces magasins de cycles, nouveaux comme anciens, est une autre question qui peut se poser. Surtout à l'orée du début de la nouvelle saison, avec des magasins et des marques surstockés. « Nous avons démarré Mondovélo en 2006, alors que le VAE n'existait pas. Le cycle n'est pas pour nous une activité opportuniste. Notre modèle coopératif suscite un parfait alignement d'intérêt entre Mondovélo et ses adhérents. Ainsi, par exemple, Mondovélo offre un rapport services/cotisation inédit sur le marché du cycle », affirme **Lionel Mazza**, responsable de Mondovélo, la chaîne de Sport 2000 France qui a atteint les 94 adresses, dont 40 corners. « La vague

du VAE nous a fait accélérer, c'est vrai, mais à 85 %, on l'a fait avec des adhérents qui ont déjà l'enseigne, ou des Sport 2000 qui ont un corner. Notre développement est dynamique mais centré sur le profil de candidat dont le projet professionnel dans le cycle s'inscrit dans la durée. »

Au cours des 3 dernières années, au moins 500 commerçants et auto-entrepreneurs se sont lancés annuellement sur le marché de la vente et de la réparation de vélo avec pour corollaire l'arrêt d'activité de 150 d'entre-eux chaque année. « Le besoin en compétence est élevé. C'est un métier exigeant qui demande des connaissances techniques, commerciales, en gestion et en ressources humaines. Un magasin de vélo gère environ 20 000 références avec des marges pas très élevées. Il faut être bon gestionnaire » souligne **André Ghestem**. « Les magasins qui n'ont pas évolué meurent ou sont repris », complète **Jérôme Valentin**. « Des chaînes, des groupements, se sont créés, je dis bravo, car la distribution s'organise. Mais il y a 12 ans, on disait que les indépendants allaient disparaître. Or, ils sont bien là ».

Les projections de développement des ventes de vélos électriques -1 million en 2025 et encore plus de volume pour les années suivantes- pourraient générer demain un accroissement de la taille des magasins existants et la création de nouveaux points de vente. « Notre travail d'enseigne est de mailler le territoire avec nos magasins et de permettre à nos adhérents d'être le référent sur la zone de chalandise en leur amenant la caisse à outils pleine de services. Et au-delà d'être des promoteurs du vélo pour avoir demain 67 millions d'utilisateurs » conclut **Denis Briscadieu**, le président du groupe Cyclelab. ■

Le tourisme sportif : un secteur en pleine expansion désormais soutenu par un congrès les 11 et 12 septembre 2023

Trois Français sur quatre apprécient d'avoir des lieux de pratiques sportives
à proximité de leurs lieux de vacances selon une étude de l'Union Sport & Cycle.

La demande des Français et des visiteurs internationaux pour un tourisme sportif va croissant qu'il s'agisse de l'organisation d'un court ou d'un moyen ou d'un long séjour. C'est une tendance de fond ayant trouvé avec la pandémie un accélérateur puissant. 17 % des Français déclarent qu'avoir un lieu de pratique sportive sur un lieu de vacances est indispensable et pour 58 % cela est considéré comme un « plus plutôt appréciable ».

Mais combien pèse économiquement le tourisme sportif ? Qui cela concerne-t-il ? Quelles sont les destinations et les pratiques sportives plébiscitées ? Comment bâtir une offre adaptée aux attentes d'aujourd'hui et de celles de demain ? Pour apporter des réponses à ces premières questions et à bien d'autres dans la cadre d'une démarche prospective, le 1^{er} congrès des acteurs et futurs acteurs publics et privés du tourisme sportif se tiendra à Pau les 11 et 12 septembre prochain. Un seul objectif : favoriser les échanges pour renforcer l'attractivité des territoires et de la France dans le concert international. Cette volonté de promouvoir l'Hexagone comme terrain de jeux est d'autant plus affirmée que la France s'apprête à accueillir la Coupe du monde de Rugby en 2023 et évidemment les Jeux olympiques et paralympiques en 2024, après avoir organisé brillamment les championnats du monde de ski à Méribel / Courmayeur.

Le tourisme sportif durable et l'innovation seront au cœur de ces 2 journées rythmées par des conférences et des ateliers.

Soutenue par l'Office de Tourisme de Pau, l'Agence Départementale Tourisme des Pyrénées Atlantiques, l'Union Sport & Cycle, Euro-sima, Ispo et le magazine Outlines, cette 1^{ère} édition sera une occasion unique de faire avancer des idées et des projets dans le magnifique Palais Beaumont à l'initiative de la rédaction de sport-guide.com, engagée dans une démarche fédératrice. ■



Le congrès du tourisme sportif se tiendra dans ce magnifique Palais de la ville active et sportive de Pau.

Plus d'informations, s'inscrire à la newsletter :
www.ist-events.com

Comment faire de la France la 1^{ère} destination mondiale du tourisme à vélo ?

La pratique en itinérance est en développement comme le montrent les derniers indicateurs.



Un maillage territorial sécurisé, accessible au plus grand nombre et sans discontinuité est l'une des clefs principales pour développer la pratique.



Le cyclotourisme répond aux attentes des Français en termes de retour à la nature, de découverte en lien avec les paysages et l'environnement.

6,5 millions de Français déclarent avoir pratiqué du sport en itinérance durant leurs vacances selon une étude de l'Union Sport & Cycle réalisée en 2022.

La plus grande communauté est celle des randonneurs pédestres, quantifiée à 4,6 millions de personnes, et la seconde est celle des vélotouristes au nombre de 3 millions. Cette pratique attire également des touristes étrangers, principalement des Européens du Nord et de l'Est, des Allemands, des Belges, des Néerlandais, et des Britanniques, mais également une clientèle non européenne au pouvoir d'achat élevé (Américains, Australiens, Japonais). « Les jeunes actifs français sont particulièrement friands de l'itinérance, preuve que la tendance est durable et qu'elle préfigure de nouvelles manières de faire du tourisme » souligne Virgile Caillet, délégué général de l'Union Sport & Cycle.

Faire de la France la « première destination vélotouristique » au monde d'ici 2030 est un des objectifs du Plan Destination France annoncé par Maignon en novembre 2021. Le pays à dépasser est connu puisqu'il s'agit de l'Allemagne, dont la culture vélo et la qualité des infrastructures ne sont plus à présenter. « Comment faire de la France la 1^{ère} destination mondiale du tourisme à vélo ? » était l'une des questions centrales traitées pendant les rendez-vous du Tourisme à vélo organisés à Orléans en juin dernier. La table ronde organisée sur le sujet durant cet événement d'ADN Tourisme, de France Vélo Tourisme et de Vélo & Territoires, en partenariat avec les collectivités locales, a déterminé plusieurs pistes à commencer bien entendu par assurer un maillage territorial sécurisé, accessible au plus grand nombre et sans discontinuité. 20 % du schéma national des véloroutes est à achever et les 6 000 kilomètres restants ne sont pas les plus faciles à réaliser, ni les moins onéreux (lire l'article titré « Véloroutes : le maillage national face à un défi » page 17). Le tourisme représente la moitié de la fréquentation sur les voies

vertes et les véloroutes selon France Vélo Tourisme. C'est souvent un tourisme de proximité puisque 50 % des touristes ont leur résidence à moins de 200 km de l'itinéraire.

Le deuxième levier déterminé porte sur le déploiement de services adaptés sur l'ensemble des territoires par l'augmentation du nombre de prestataires labellisés Accueil Vélo. S'ils étaient un peu plus de 7 000 fin 2021 et en augmentation régulière, leur nombre doit être à minima doublé selon les observateurs. Les hébergeurs sont très majoritaires dans cette population, plus de 60 %, et cela se comprend aisément car bénéficier d'un sommeil réparateur et en toute quiétude pour sa monture est une préoccupation majeure. Peu de loueurs-réparateurs de vélos et de restaurateurs sont à ce jour labellisés. Ils figurent pourtant à des places stratégiques dans le maillon de la chaîne du vélotourisme. Autre point essentiel pour que la France monte sur la plus haute marche du vélotourisme : l'intermodalité. Il n'est toujours pas aisé de rallier un point de départ depuis son domicile ou de sauter une étape d'un parcours en train ou en bus. C'est un des points faibles de notre pays.

Le cyclotourisme constitue un enjeu majeur pour décarboner le tourisme en France et il participe à la politique de santé publique indispensable à un meilleur équilibre des comptes de la nation. Il correspond à bien des degrés aux attentes exprimées par les Français, lors de la dernière étude révélée mi-mars par ADN Tourisme, privilégiant un retour à la nature, à des découvertes en lien avec les paysages et l'environnement avec le souhait de partager en famille et/ou entre amis des vacances mémorables. Enfin, le cyclotourisme est apte à générer une activité économique sur les territoires, d'irriguer de ces flux financiers les plus reculés et pour des montants non négligeables. Un cyclotouriste dépense en moyenne plus qu'un touriste « farniente ». ■

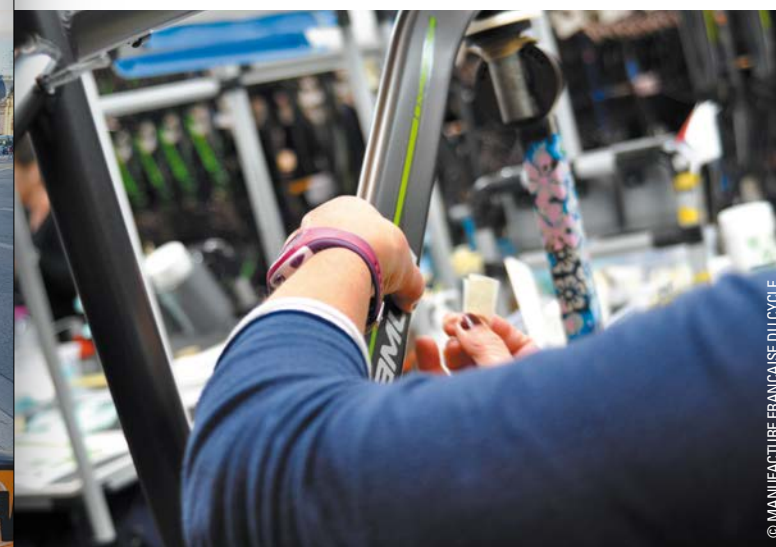
Le parlement européen veut doubler la pratique du vélo

Les eurodéputés ont voté une résolution demandant à la commission européenne l'élaboration d'une stratégie vélo.



La résolution votée par les eurodéputés doit générer une impulsion auprès de la Commission européenne.

Une année européenne du déplacement à vélo est préconisée pour 2024 par les Eurodéputés.



Une politique de soutien à la production de vélo et de composants attendue à l'échelle du continent.

Une étape qui n'a pas encore d'effets directs, une recommandation sans législation, mais pour autant un cap essentiel. La résolution votée par les eurodéputés est un tremplin pour que la Commission européenne prenne le sujet à bras le corps dans un second temps.

Cette résolution demande, entre autres, à la Commission européenne de reconnaître le rôle clé de l'industrie du cycle dans la stratégie industrielle globale de l'Union européenne. Et encourage notamment les États membres de l'UE à réduire les taux de TVA pour la vente, la location et la réparation de vélos et de vélos à assistance électrique (VAE).

« C'est historique, car c'est la première fois qu'une résolution européenne relative au vélo est votée au Parlement européen », souligne Guillaume Albors, responsable de l'information de l'Union Sport & Cycle. Un acte politique fort et important quant à la place actuelle mais surtout future du vélo en Europe.

Doubler le nombre de kilomètres parcourus d'ici 2030 en filigrane

Concrètement, l'objectif global est de doubler le nombre de kilomètres parcourus en Europe d'ici 2030 et donc de développer largement la pratique. Mais il n'est pas question uniquement d'usage. « Le vélo est populaire mais les constructeurs ont du mal à répondre à la demande. Nous voulons une stratégie européenne du vélo », a annoncé à la tribune l'écologiste française Karima Delli, par ailleurs présidente de la commission des transports et porteuse de la résolution.

Des recommandations portant sur l'industrie, l'emploi, le commerce et l'usage

Autant de sujets et thématiques portés depuis plusieurs mois/années auprès des politiques européens par le CONEBI. La confédération européenne de l'industrie du cycle dont l'Union Sport & Cycle fait partie avait d'ailleurs participé à l'automne à un groupe de travail sur le sujet.

Et la stratégie se veut donc globale. Il est donc question d'industrie avec une demande de soutien à la production de vélos et de composants en Europe pour une relocalisation massive et une sécurisation de la chaîne d'approvisionnement. Mais aussi d'emploi avec un appel à l'aide à la création d'emplois de qualité et de formations professionnelles dans le secteur. Et enfin d'investissements dans les infrastructures cyclables tout en favorisant l'harmonisation de la collecte de données sur le vélo et l'usage en prévenant le vol de vélos et en créant davantage de parkings sécurisés dédiés. Preuve que les députés veulent voir le sujet rapidement pris en main par la Commission européenne, une année européenne du déplacement à vélo est préconisée pour 2024.

Une petite longueur d'avance en France

À l'échelle nationale, un rapport parlementaire sur la filière économique du vélo a été rendu public, pour rappel, par le député Guillaume Gouffier-Cha il y a tout juste un an, en février 2022 articulé autour de 10 propositions phares qui tendent, elles aussi,

à la fois à développer l'usage mais aussi à réindustrialiser la France en la matière. Un travail qui a abouti à la création dans la foulée de l'Alliance pour le Vélo, regroupement de 5 fédérations (FUB, CVTCM, Vélo & Territoires, USC et APIC). Alors que les premiers groupes de travail ont été mis en place, un levier européen à venir ne pourrait que venir conforter cette dynamique. « La France a été l'un des premiers pays à fonder une filière économique du vélo (outre l'Allemagne, les Pays Bas et le Portugal), explique Guillaume Albors (USC). Une stratégie européenne à court terme viendrait avantager ces démarches et favoriser les capacités de productions et bassins d'emplois naturels déjà amorcés via notamment des fonds dédiés. »

Côté politique nationale, la dotation 2023 du gouvernement pour le plan vélo lancé en 2018 par le gouvernement n'a jamais été aussi élevée avec une enveloppe de 250 millions d'euros pour cette année.

Avec 3 priorités affichées d'ici 2027 portant sur l'usage du vélo pour les déplacements, le soutien de la filière industrielle (la Première Ministre a annoncé l'ambition d'assembler en France 1 million de vélo par an contre 680 000 actuellement) et l'accessibilité de la pratique. ■

2,5 milliards demandés au gouvernement pour doubler le patrimoine cyclable

L'Alliance Vélo demande au Gouvernement de consacrer à minima 2,5 milliards d'euros sur le quinquennat pour doubler le patrimoine cyclable national.

La demande adressée à la Première Ministre est claire et limpide : « Il faut que l'État investisse à minima 2,5 milliards d'euros sur 5 ans pour doubler le patrimoine cyclable de la France sur le quinquennat » exprime dans un courrier commun, l'Alliance Vélo composée de l'Union Sport & Cycle, la FUB, l'APIC (association de promotion et d'identification des cycles), le Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM) et du réseau Vélos et Territoires.

Convaincue que le vélo est un transport incontournable et nécessaire dans la lutte contre le réchauffement climatique, l'Alliance Vélo se tourne donc vers Elisabeth Borne dans le cadre des travaux sur la planification écologique et à l'approche d'arbitrages sur l'orientation des investissements de l'État dans les infrastructures.

Objectif donc : placer le vélo au centre du jeu pour « créer un cadre favorable au report modal des Français. »

Le collectif indique d'ailleurs dans ce sens que la France ne se classe qu'à la 21^e position européenne des moyens consacrés au financement de ses politiques vélo d'après le rapport de décembre 2022 de l'European Cyclists' Federation. « C'est en créant un système multimodal efficace, sûr et confortable alternatif à la voiture individuelle que nous parviendrons à conquérir de nouveaux publics et à concilier plein emploi, transition écologique et justice sociale, stipule l'Alliance Vélo. Réaliser la promesse d'une « France Nation Verte » nécessite ainsi de mettre les moyens en face des ambitions nationales affichées. »

En septembre 2022, la première ministre a annoncé pour rappel la dotation du plan vélo à hauteur de 250 millions d'euros en 2023.

La plus grosse enveloppe depuis la création du dispositif il y a 4 ans par la ministre des transports de l'époque qui était... Elisabeth Borne et qui a pour but de financer les infrastructures (200 millions des 250) et la promotion de ce mode de transport. Pour autant, les dispositifs tardent à se mettre en place regrettent les collectivités territoriales. Elles demandent que l'année 2023 constitue l'année-plancher du Plan vélo avec des montants progressivement augmentés pour les années à venir. ■



Présentation du 2^{ème} plan Vélo Septembre 2022

340 collectivités comptent déployer un total de 28 000 km d'aménagements cyclables sur l'ensemble de leur mandat selon une récente enquête nationale du Club des villes et Territoires Cyclables et marchables et Vélo & Territoires.

VÉLOROUTES : LE MAILLAGE NATIONAL FACE À UN DÉFI

Il faudrait construire 750 km de véloroutes annuellement pour tenir l'objectif de 2030.

510 km de nouvelles réalisations de véloroutes ont été relevées en 2022 par l'association Vélo & Territoires et plus de la moitié (54 %) a été réalisé sur site propre. 80 % du schéma national des véloroutes est donc en place. Selon les observateurs, la partie manquante sera assez difficile à réaliser d'ici 2030 parce que nécessitant assez souvent des acquisitions foncières et parfois la réalisation d'un ouvrage d'art. Le calcul est assez simple pour mettre en place les 6 000 kms manquants sur les 8 années qui restent, il faudra réaliser 750 km par an. « Réaliser une section de véloroute relève souvent du parcours du combattant. Achever le réseau national nécessite des investissements lourds de la part des territoires pour lever les points noirs et les discontinuités majeures. La mise en place d'un maillage cyclable continu, sécurisé et signalé est l'enjeu numéro Un des politiques cyclables pour les collectivités dans les années à venir » selon **Chrystelle Beurrier**, présidente de Vélo & Territoires, et vice-présidente du département de la Haute-Savoie.

Elle en appelle à l'État. « Pour poursuivre, les collectivités ont besoin de tout le soutien possible. Ce qu'elles attendent d'abord, c'est la mise en œuvre véritable du Plan vélo. On nous l'a annoncé à 250 millions d'euros pour 2023 en septembre dernier, mais concrètement, les dispositifs tardent à se mettre en place. Ce que nous

demandons, c'est que 2023 constitue l'année-plancher du Plan vélo et que le premier comité interministériel vélo, confirme que les montants de cette année 1 seront progressivement augmentés pour atteindre 2,5 milliards d'euros sur le quinquennat. Aujourd'hui, le soutien de l'État est essentiel pour accompagner les territoires à proposer une mobilité alternative crédible et rendre les objectifs de la Stratégie nationale bas carbone concrets et réels ».

Et pour favoriser l'usage du vélo au-delà du schéma national, **340 collectivités comptent déployer un total de 28 000 km d'aménagements cyclables** sur l'ensemble de leur mandat selon une récente enquête nationale sur les politiques modes actifs, menée conjointement par le Club des villes et territoires cyclables et marchables et Vélo & Territoires, mais 85 % restent encore à réaliser. Cela reviendrait à aménager environ 1 % de la voirie française métropolitaine pour les cycles. **En 2027, la France pourrait compter au moins 100 000 km d'aménagements cyclables.** La promesse est également de réaliser 480 000 places de stationnement, dont plus des ¾ sont à l'état de projets. Ajoutées aux 630 000 places de stationnements existantes recensées par Vélos & Territoire, la France pourrait compter plus d'un million de places de stationnement vélo toujours d'ici 2027. ■



SAVE THE DATE : 11 ET 12 SEPTEMBRE 2023

CONGRÈS INTERNATIONAL DU TOURISME SPORTIF Au Palais Beaumont à Pau (France)



Pour recevoir la liste des intervenants et le détail du programme, inscrivez-vous à la newsletter sur www.ist-events.com

Comment renforcer l'attractivité territoriale par des activités et loisirs sportifs pour accueillir et fidéliser les touristes ?

Témoignages & débats autour des meilleures pratiques du « tourisme sportif évènementiel, itinérant et de destination » en France et en Europe.

Ateliers thématiques et présentation de start-ups

Soirée networking

Sport Guide

**PAU
TOURISME**
Bearn Pyrénées

**BÉARN
BASQUE**
Agence Départementale
Tourisme 64

EuroSIMA
European Sport Tourism Association

**UNION
SPORT & CYCLE**

OUTLINES

**ISPO
Munich**

mondovélo

LE SPÉCIALISTE DÉDIÉ AU VÉLO

Rejoignez-nous et bénéficiez de la force d'une coopérative

Avec plus de 90 magasins spécialistes du cycle, installés en zone commerciale et en ville, Mondovélo bénéficie de tous les services d'un Groupe qui accompagne ses adhérents dans leur réussite : développement, aménagement, achat, informatique, communication, marketing, animation, contrôle de gestion.



VTT ◦ LOISIR ◦ ROUTE ◦ URBAIN ◦ ENFANT

Une enseigne du
GROUPE SPORT 2000



Plus d'informations
sur mondovelo.fr