

# ETUDE SUR LA LOCATION DE CYCLES : QUELLES OPPORTUNITES POUR LES FABRICANTS ?

## Note de synthèse



### Contexte et objectifs

Intégrant l'ensemble des véhicules ayant au moins deux roues et propulsés exclusivement ou principalement par l'énergie musculaire la personne se trouvant sur ce véhicule, en particulier par l'intermédiaire de pédales, **l'industrie du cycle est un secteur en plein développement**, qui a connu une croissance notable sur le territoire français au cours des vingt dernières années. Avec près de 2,8 millions de vélos achetés en 2013<sup>2</sup>, la France se classe au troisième rang européen des pays consommateurs de vélos derrière l'Allemagne et le Royaume-Uni. Parallèlement, le développement de l'usage du vélo progresse fortement en France, tant pour les déplacements quotidiens que pour une pratique de loisir ou de tourisme. Dans ce contexte, **la location de cycles apparaît comme un marché prometteur**.

Pour autant, **l'industrie française de fabrication de cycles fait face à une concurrence internationale soutenue** (plus de 80 % des cycles vendus en France sont importés). Dans ce contexte, la DGCIS a confié aux cabinets Nomadéis et Mobiped une étude visant à **mieux connaître la réalité actuelle des marchés de la location de cycles en France et, par comparaison, en Allemagne et aux Pays-Bas afin d'identifier des orientations stratégiques et opérationnelles** permettant de redynamiser la filière française de production de cycles.

<sup>1</sup>Source images : velobuc.free.fr, Caminade One4all, Véloroute La Vélodyssée (crédit photo : J. Damase), France Soir, Peugeot Cycles

<sup>2</sup>2 785 300 vélos vendus en 2013. Source : (CNPC, 2013).

## Périmètre de l'étude

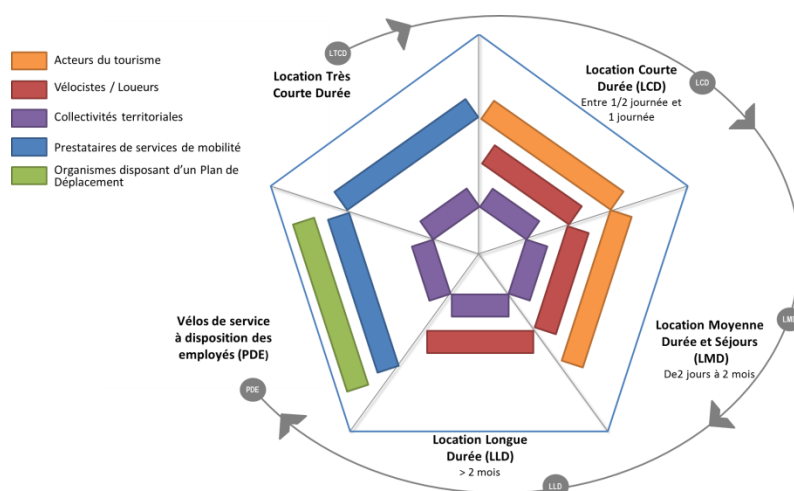
L'activité de « location de cycles » retenue pour cette étude recouvre deux pratiques :

- **La location de cycles** à proprement parler : fait de céder un vélo à une tierce personne pour un temps déterminé, moyennant une rémunération convenue ;
- **La mise à disposition de cycles** : prêt d'un vélo à une tierce personne pour un temps déterminé, sans contrepartie financière. Une entreprise peut par exemple mettre à disposition une flotte de vélos pour les déplacements de ses salariés.

Il a également été considéré que l'usage du vélo lors d'une activité de location correspondait à **une fin en soi** (détente, loisir) ou à un **besoin en termes de mobilité**. Dans ce cadre, quatre grands types d'usage locatif ont été retenus : **tourisme, loisirs, sport** et **usage utilitaire**.

A partir de cette définition, les fonctionnements, besoins et critères d'achat de **cinq catégories d'acteurs proposant des services de location de cycles**, aussi bien publics (collectivités locales, offices de tourisme, etc.) que privés (loueurs professionnels, campings, etc.) sont analysés.

Enfin, l'étude dégage des **tendances communes et caractérise qualitativement et quantitativement** le marché de la location. La variabilité des modèles économiques et des besoins des différents acteurs identifiés a conduit à une segmentation complémentaire. **Ainsi cinq segments de marché** sont distingués, selon un critère de durée (très courte durée, courte durée, moyenne durée, longue durée) et de type de location (vélos de service à disposition des employés). Le positionnement des acteurs sur ces segments est le suivant :



## Caractérisation du marché de la location de cycles

### Les vélos destinés à la location représentent environ 5% des vélos vendus en France

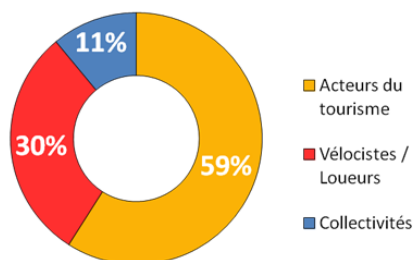
Selon les estimations des consultants, la flotte globale de vélos en location sur le territoire français est comprise dans une fourchette oscillant entre **615 000 et 800 000 unités**<sup>3</sup>, en excluant les flottes de

<sup>3</sup> Sauf indication contraire, l'ensemble des chiffres présentés dans cette note sont issus de l'enquête quantitative auprès de 440 acteurs de la location réalisée dans le cadre de l'étude.

vélos mises à disposition d'employés dans le cadre de plans de déplacements<sup>4</sup>. Cela représente **entre 2,4% et 3,1% du parc national de vélos** (26 millions d'unités en 2011<sup>5</sup>).

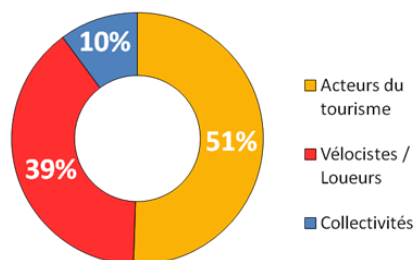
La part de la location dans les achats annuels de vélos est légèrement supérieure à ce ratio, avec une estimation située entre **3,9% et 5,5% des vélos vendus** sur le territoire français (2 917 millions de cycles en 2012<sup>6</sup>). **Entre 115 000 et 160 000 cycles sont ainsi achetés chaque année pour un usage locatif**. Les vélos de location représentent une part plus importante parmi les achats de cycles en raison notamment de leur **taux de rotation** supérieur aux vélos destinés à un usage privatif (usure plus rapide et nécessité pour les loueurs de proposer du matériel récent et de qualité). **Près de 80% des vélos de location ont ainsi une durée de vie inférieure ou égale à 5 ans.**

**Flotte globale** (hors flottes d'entreprises, fourchette haute)



Répartition de la flotte de vélos de location par type d'acteur

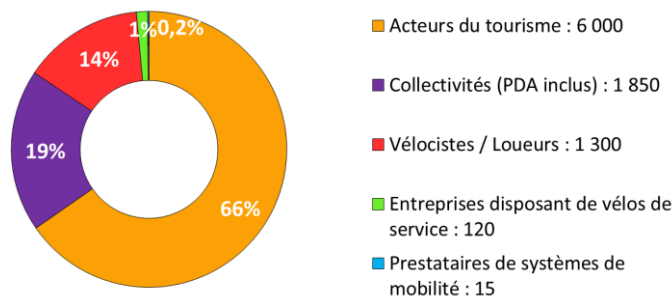
**Achats annuels** (hors flottes d'entreprises, fourchette haute)



Répartition des achats de vélos destinés à la location par type d'acteur

### **Une offre de location atomisée, qui représente le plus souvent une activité annexe**

Les acteurs de la location de cycles sont en majorité de petites structures : **près des 3/4 d'entre eux n'emploient pas plus de 5 salariés**. Ils sont répartis sur l'ensemble du territoire, avec une prédominance sur la façade atlantique et le long des principaux axes cyclables (Loire à Vélo, canal du midi, etc.). Par ailleurs, l'activité de location de cycles représente majoritairement en France une **activité secondaire, complémentaire à une activité principale**. Très peu d'acteurs (9%) disent exercer leur activité de location à temps plein, et **près de 6 répondants sur 10 (59%) considèrent que la location de cycles représente moins de 10% de leur chiffre d'affaires annuel**.



Répartition des acteurs de la location de cycles sur le marché français

Ces résultats s'expliquent par le caractère fortement **saisonnier** de l'activité. Les acteurs économiques du marché sont également en **majorité des non-professionnels du cycle et/ou de la**

<sup>4</sup> En raison d'un manque de données sur ce segment.

<sup>5</sup> MEDDE, 2012

<sup>6</sup> Source : CNPC, 2013

**location**, pour qui l'offre de vélos en location **répond à un besoin de différenciation ou de renforcement de la qualité de service** (à destination de la clientèle pour une structure touristique, des citoyens pour une collectivité ou encore des salariés pour une entreprise).

### **Cependant, un marché incontestablement dynamique**

Le marché de la location de cycles est un marché jeune et dynamique, en plein développement : **près de 85% des acteurs ont démarré leur activité de location entre 2000 et aujourd'hui, dont près de 30% dans les trois dernières années**<sup>7</sup>.

Le marché semble également porteur : **près de 85% des acteurs indiquent que le volume de leur activité est resté stable (41,8%) ou a augmenté (42,3%) avec le temps**, et près de **40% des répondants ont indiqué qu'ils comptaient acquérir de nouveaux cycles dans les deux prochaines années (2014 et 2015)**.

### **Des segments porteurs d'opportunités pour les entreprises françaises**

Bien que l'ensemble du marché de la location apparaisse dynamique, l'étude a distingué **3 segments du marché particulièrement porteurs d'opportunités économiques** :

- La **mise à disposition de flottes de vélos captives pour les employés** d'entreprises ou d'administrations est un premier marché prometteur, encore jeune et en pleine transformation. Les vélos à assistance électrique (VAE) apparaissent particulièrement adaptés à ce marché en réduisant l'effort physique associé à la pratique du vélo et en permettant aux utilisateurs de parcourir des distances plus longues, concurrençant les transports motorisés. Ils représentent ainsi un levier de croissance important pour le marché ;
- En raison du développement des politiques cyclables territoriales et de la saturation progressive du marché de la location de très courte durée (systèmes de vélos en libre-service), les **systèmes de location de longue durée proposés par les collectivités** étendent leur taux de pénétration sur le territoire national ;
- Enfin, le **cyclotourisme** dispose d'un potentiel reconnu par les acteurs du marché mais nécessite de leur part un effort de structuration et une certaine montée en gamme des matériels et des prestations proposées, ainsi que le développement de compétences spécifiques telles que le transport des cycles entre plusieurs points de destination. Les experts interrogés lors de l'étude estiment par ailleurs que la clientèle internationale représente une cible de marché encore insuffisamment exploitée.

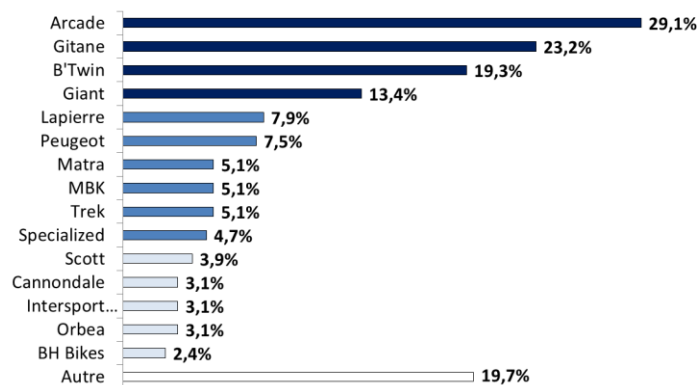
### **Une situation paradoxale : des fabricants français leaders sur leur marché domestique mais peu identifiés par les acteurs de la location de cycles**

#### **Une domination des fabricants français sur le territoire**

Selon l'enquête quantitative menée par Nomadéis auprès de 440 acteurs de la location de cycles, **quatre marques, dont trois françaises, dominent le marché de la location : Arcade, Gitane, B'Twin (France) et Giant (Taiwan)**.

La domination des marques françaises est globale, mais varie selon les segments. Elle est ainsi particulièrement marquée sur les marchés des collectivités territoriales (vélos en libre-service, longue durée) mais une concurrence plus poussée s'affirme sur les marchés de la location loisir, pour les VTT notamment.

<sup>7</sup> 29,5% des répondants ont déclaré avoir débuté leur activité de location de cycles après 2010



Marques les plus utilisées en location

### Mais une notoriété à renforcer

Malgré cette présence sur le marché, les marques françaises semblent pâtir d'un important déficit de notoriété dans le monde de la location de cycles, et notamment auprès des non-professionnels : **60,5% des répondants à l'enquête ont ainsi déclaré ne pas bien les connaître**, avec un taux s'élevant à 83,3% pour les organisations disposant d'un plan de déplacement et à 75,7% pour les acteurs du tourisme.

### Structuration des acteurs et intermodalité en Allemagne et aux Pays-Bas : un exemple à suivre ?

Afin de s'inspirer de pays de référence pour la pratique du vélo, les principales caractéristiques des marchés de la location en Allemagne et aux Pays-Bas ont été analysées.

Ce travail a permis d'identifier des axes d'amélioration, notamment sur le plan de la **coordination des acteurs français (fabricants, intégrateurs de services, loueurs....) et de la synchronisation de leurs démarches, afin d'améliorer leur visibilité**. Les acteurs hollandais et allemands se sont en effet fédérés au sein d'organisations, telles que la *Dutch Cycling Embassy* ou la *ZIV*, qui centralisent l'information sur le cycle et ses usages, défendent et font la promotion des intérêts des acteurs du cycle nationaux tout en valorisant leur expertise au niveau international.

Les acteurs français pourraient également s'inspirer des actions visant à **favoriser la location utilitaire de cycles et l'intermodalité** dans les pays du Nord (systèmes *OV Fiets*, *Call a bike*, etc.), notamment en ce qui concerne la connexion et la combinaison des offres de déplacement « train – vélo ».

### Des freins à lever et des opportunités à saisir

Plusieurs autres facteurs peuvent également contribuer au développement des achats de cycles à des fins locatives :

**Il existe tout d'abord une corrélation directe entre l'essor du marché de la location et celui de la pratique du vélo au niveau national.** La demande de location peut ainsi être stimulée par la mise en œuvre de mesures favorisant l'usage du vélo, comprenant à la fois des mesures dites « dures », ou tangibles (développement des infrastructures et des équipements cyclables) et des mesures « douces » ou intangibles (sensibilisation de la population aux bienfaits du vélo, formations pour acquérir les gestes de base, développement de services innovants, ajustement du contexte réglementaire etc.).

Il existe également **des leviers de développement plus internes au marché** tels que le **renforcement de compétences d'entretien et de réparation des vélos** chez les acteurs de la location (notamment les non-professionnels du cycle) **ou la mise à disposition de solutions alternatives** (par exemple la sous-traitance de l'activité). Maillons cruciaux de la chaîne de valeur, le développement de ces activités permettrait un accroissement des flottes et surtout une hausse qualitative du matériel et des prestations proposés.

Le renforcement du dialogue et des **relations entre les fabricants et les non-professionnels du cycle** et de la location est également très importante. Ces derniers ont en effet des attentes et des besoins spécifiques, tels que l'achat de **prestations « clés en main »** ou la disponibilité d'un réseau de professionnels, ouvrant de réelles perspectives de développement des offres.

Enfin, il existe des **signaux très prometteurs pour le développement du vélo à assistance électrique (VAE)**. Encore peu connus mais très séduisants, ces vélos sont perçus par une majorité de loueurs comme disposant d'un grand potentiel : **43,5% des acteurs comptant renouveler ou renforcer leur flotte de vélos de location dans les années à venir disent ainsi vouloir se doter de VAE**.

-----

**Le rapport complet de l'étude est téléchargeable en ligne sur le site de la DGCIS à l'adresse suivante : <http://www.dgcis.gouv.fr/etudes-et-statistiques>**

## **Méthodologie**

---

L'étude, d'une durée de huit mois, a mobilisé un panel varié d'outils d'investigation tant quantitatifs que qualitatifs :

- Recherches et analyses documentaires ;
- Conduite de 75 entretiens qualitatifs :
  - o 50 entretiens avec des acteurs de la location de cycle et des experts du marché ;
  - o 15 entretiens avec des fabricants de cycles et des experts du marché européen ;
  - o 10 entretiens avec des acteurs allemands et hollandais.
- Réalisation d'une enquête quantitative auprès de professionnels de la location (440 répondants, taux de réponse : 10%) ;
- Participation à des événements professionnels nationaux et internationaux: Congrès du CVTC, Velocity 2013, Eurobike, Salon du Cycle ;
- Organisation d'un atelier de travail regroupant 20 experts: représentants des 5 marchés de la location, experts et fabricants de cycles.

## **Contacts :**

### **Ministère de l'Economie, du Redressement Productif et du Numérique - DGCIS**

Muriel Grisot - [muriel.grisot@finances.gouv.fr](mailto:muriel.grisot@finances.gouv.fr)

Gaëtan Poncelin de Raucourt – [gaetan.poncelin-de-raucourt@finances.gouv.fr](mailto:gaetan.poncelin-de-raucourt@finances.gouv.fr)

### **Nomadéis**

Cédric Baecher – [cedric.baecher@nomadeis.com](mailto:cedric.baecher@nomadeis.com)

06 19 97 64 60

Nicolas Dutreix - [nicolas.dutreix@nomadeis.com](mailto:nicolas.dutreix@nomadeis.com)

06 62 28 39 17

Fanny Frécon – [fanny.frecon@nomadeis.com](mailto:fanny.frecon@nomadeis.com)

01 45 24 31 44

[www.nomadeis.com](http://www.nomadeis.com)

### **Mobiped**

Benoît Beroud - [benoit.beroud@mobiped.com](mailto:benoit.beroud@mobiped.com)

09 51 94 72 80

[www.mobiped.com](http://www.mobiped.com)

---

Etude sur les marchés de la location de cycles : Quelles opportunités pour les fabricants ? – note de synthèse