

LE MARCHÉ DU VÉLO PERSONNEL À PARIS : QUELLE ÉVOLUTION EN REGARD DES OFFRES DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE ?

ENQUÊTE AUPRÈS DES MAGASINS DE VÉLOS PARISIENS

UNE ÉTUDE RÉALISÉE PAR 6T-BUREAU DE RECHERCHE POUR LE COMPTE DE L'ADEME

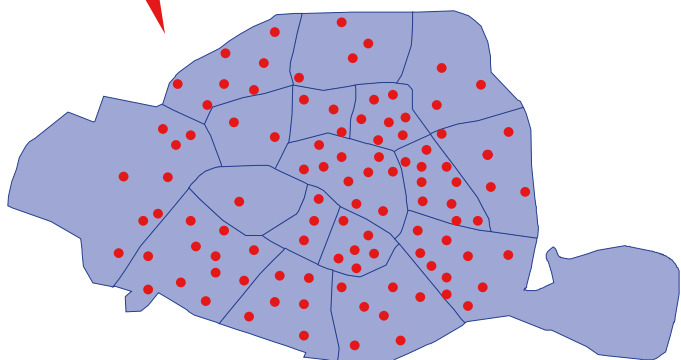


Contexte

Implanté à Paris depuis juillet 2007, le système de vélos en libre-service (VLS) Vélib', jusqu'alors exploité par JCDecaux, a fait l'objet d'un changement d'opérateur pour la période 2018-2032 : Smovengo a été désigné comme nouveau prestataire par le syndicat mixte Autolib' et Vélib' Métropole.

Cela a entraîné le remplacement des bornes et vélos et ces travaux, qui s'étirent en longueur depuis l'automne 2017, ont occasionné une importante baisse de disponibilité des Vélib'. Début juin, seules 750 stations sur les 1 400 prévues sont opérationnelles et le nombre d'abonnements est passé d'environ 300 000 en 2017 à moins de 220 000 fin avril 2018¹.

89 magasins de vélos enquêtés sur une centaine à Paris



Évaluer l'impact du vélo en libre-service sur le marché parisien du vélo

Si le manque de disponibilité des Vélib' dû au changement d'opérateur constitue un phénomène fortement médiatisé, il n'existe pas de données sur l'existence d'un éventuel report des usagers vers le vélo personnel. À travers une enquête réalisée par 6t-bureau de recherche en avril 2018 dans l'ensemble des magasins de vélos parisiens, cette étude a visé les objectifs suivants :

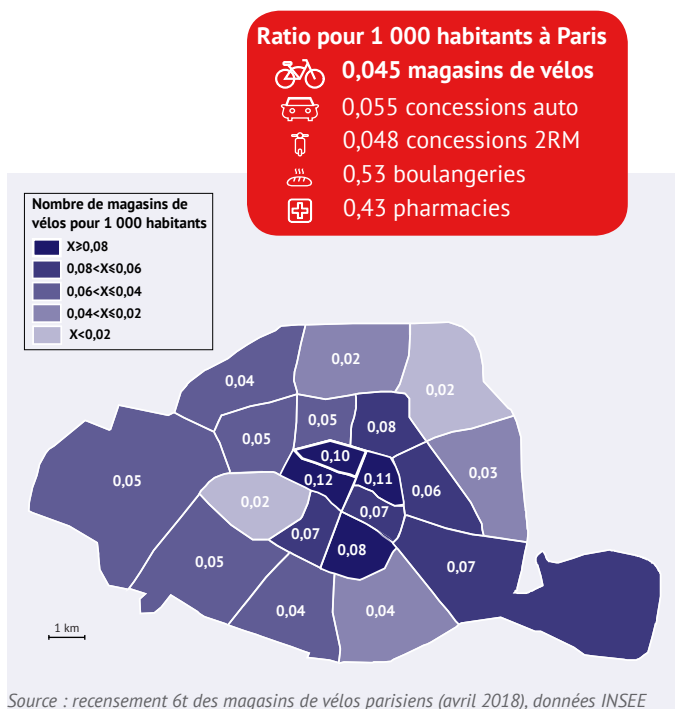
- Dresser un état des lieux du marché du vélo à Paris
- Analyser l'évolution de ce marché conjointement à l'apparition et au développement du système Vélib'
- Analyser le report modal des usagers du Vélib' vers le vélo personnel

¹ <https://bit.ly/2JPTDzc>
<https://bit.ly/2ME8gU6>

ÉTAT DES LIEUX DU MARCHÉ DU VÉLO À PARIS

Une inégale répartition des magasins de vélos dans la capitale

101 magasins de vélos ont été recensés dans le périmètre de Paris *intra-muros*, soit près d'un magasin de vélos pour 20 000 habitants. C'est dans les arrondissements centraux que le ratio est le plus élevé.

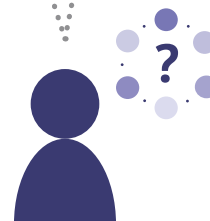


Quels facteurs peuvent expliquer cette inégale répartition ?

On peut émettre l'hypothèse que **dans le centre de Paris la zone de chalandise des magasins de vélos dépasse les limites des arrondissements**, d'autant plus que ceux-ci sont de taille plus restreinte que les autres, rendant possible et économiquement viable une concentration élevée de magasins.

La localisation des magasins de vélos obéit à une logique stratégique chez les vendeurs, qui dépasse la seule contrainte des moyens financiers

- > Absence de concurrence
- > Identification d'une clientèle
- > Proximité de pistes cyclables
- > Importants flux de circulation à vélo

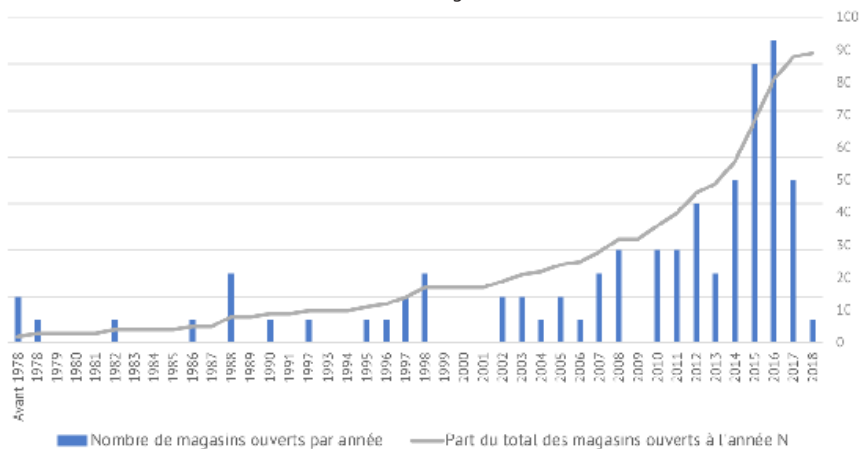


Des magasins de vélos relativement récents

Seuls 17 commerces sur les 89 enquêtés ont ouvert avant 2000
37 % des magasins de l'effectif ont ouvert après 2015

L'ouverture annuelle des magasins de vélos a augmenté à partir des années 2000 et s'est accélérée à partir de 2015. Cela en lien avec le développement de politiques publiques favorables à la pratique du vélo et le changement d'image de ce mode de déplacement en ville.

Année d'ouverture des magasins de vélos à Paris

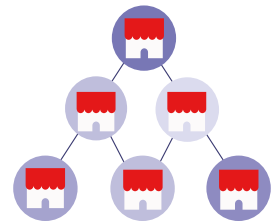
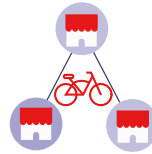


Lecture : parmi les vendeurs interrogés, 3 ont ouvert en 1998, année à laquelle près de 20 % de l'effectif total étaient déjà ouverts

Source : enquête 6t auprès des magasins de vélos parisiens (avril 2018)

ÉTAT DES LIEUX DU MARCHÉ DU VÉLO À PARIS

Quatre grands types de magasins de vélos parisiens



Les indépendants n'ayant qu'une seule boutique

47 % des magasins

2004 est la moyenne de l'année d'ouverture

1,8 employé en moyenne²

165 562 € de CA annuel par ETP en moyenne

Les indépendants ayant plusieurs boutiques

20 % des magasins

2010 est la moyenne de l'année d'ouverture

1,9 employé en moyenne

167 262 € de CA annuel par ETP en moyenne

Les chaînes de taille moyenne spécialisées dans le vélo

19 % des magasins

2014 est la moyenne de l'année d'ouverture

2,5 employés en moyenne

225 267 € de CA annuel par ETP en moyenne

Les grandes chaînes multisports

10 % des magasins

1997 est la moyenne de l'année d'ouverture

4 employés en moyenne (rayon cycle)

200 000 €³ de CA annuel par ETP en moyenne

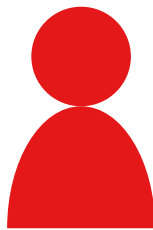
² Nombre moyen d'employés en équivalent temps-plein (ETP)

³ Pour cette catégorie, ce chiffre n'est pas significatif car un seul vendeur a pu répondre

Les vendeurs de vélos : des reconvertis passionnés

65 % sont des reconvertis (les autres ayant toujours exercé cette activité), issus de professions appartenant aussi bien aux catégories des employés et ouvriers qu'à celle des cadres :

« J'étais boulanger »
« Je travaillais dans l'édition »



75 % exercent ce métier par passion, cette part est un peu plus élevée chez ceux qui ont toujours travaillé dans le vélo que chez les reconvertis :

« Je suis né sur un vélo ! »
« Ce n'est plus de la passion, c'est un mode de vie »

Une **volonté de se mettre à son compte** et de travailler en autonomie, surtout chez les indépendants n'ayant qu'une seule boutique :

« Je voulais être mon propre patron »
« J'ai une certaine liberté dans mon atelier »

Un **goût pour la réparation** et les activités manuelles pouvant compenser un salaire parfois très faible :

« J'aime réparer des vélos ! »
« C'est un milieu où il est très difficile de gagner de l'argent »

Un **métier parfois choisi car l'opportunité s'est présentée**, ou car ils y ont vu un créneau porteur :

« J'ai repris le magasin de mon père »
« Avec les grèves des transports en 1995, les gens ont dû trouver d'autres solutions pour aller travailler »

Un chiffre d'affaires porté par la vente de vélos neufs

Comment se structure l'activité des magasins de vélos parisiens ? Montant et répartition du chiffre d'affaires

Le montant déclaré pour le chiffre d'affaires (CA) annuel est très variable (de 40 000 € pour un indépendant travaillant seul dans sa boutique à 800 000 € pour des magasins employant plusieurs vendeurs).

La majeure partie du CA provient de la vente de vélos, le reste se répartissant à peu près équitablement entre vente d'accessoires et réparation. L'activité de réparation a plus de poids chez les indépendants, notamment ceux qui n'ont qu'une seule boutique.

Proportion du CA générée par les différents volets de l'activité des magasins de vélos

	% vente de vélos	% vente d'accessoires	% réparation
Moyenne	54	22	23
Médiane	60	20	15

Source : enquête 6t auprès des magasins de vélos parisiens (avril 2018)

Le marché du vélo en France pour l'année 2017

2 782 577 vélos vendus, générant un CA de 1,278 milliards €

Plus de 2 millions de voitures personnelles et plus 170 000 motocycles neufs vendus

Source : Observatoire du Cycle (2018) et SDES (2018)

Une prépondérance du neuf sur l'occasion dans les ventes de vélos

Globalement, la vente de vélos neuf représente 82 % du CA généré par la vente de vélos. Cependant, cette moyenne cache des répartitions très variables selon les magasins :

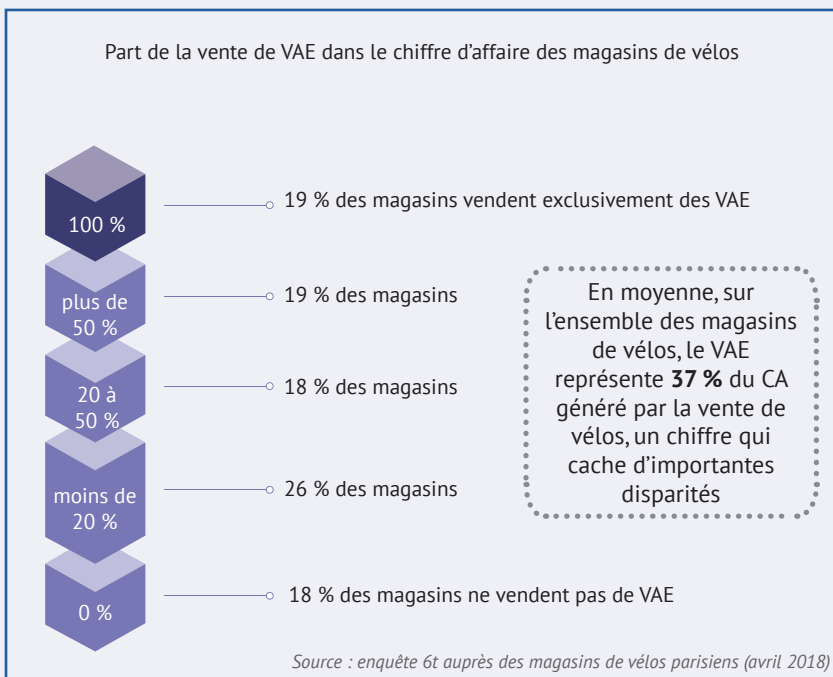
- 66 % des magasins vendent exclusivement des vélos neufs.
- Seuls 27 % vendent aussi bien du neuf que de l'occasion et le neuf reste alors majoritaire, générant 58 % du CA lié à la vente de vélos.
- Comme pour la réparation, on observe que le poids de l'occasion dans le chiffre d'affaires diminue lorsque l'importance de la boutique augmente.

Le marché du vélo à assistance électrique (VAE)



Près de 20 % des magasins de vélos vendent exclusivement de l'électrique. En moyenne, ils ont ouvert plus récemment que les autres (le VAE étant un produit arrivé plus tardivement sur le marché). Leur clientèle compte une part importante de cadres utilisant le VAE pour les trajets domicile-travail.

Selon l'Observatoire du Cycle, près de 255 000 VAE ont été vendus en France en 2017 (+90 % par rapport à 2016, en lien avec l'instauration d'une prime de l'État à l'achat d'un VAE).



ÉVOLUTION DU MARCHÉ DU VÉLO À PARIS

L'arrivée du Vélib' en 2007 a rendu le vélo possible à Paris

Un nombre important d'enseignes ayant ouvert après 2007, tous les enquêtés n'ont pas pu être interrogés sur l'évolution de leurs ventes conjointement à l'arrivée du Vélib' à Paris. Moins de la moitié des vendeurs a pu répondre à cette question. Parmi eux, 20 % n'arrivent pas à se prononcer quant à l'impact de la mise en service de Vélib' sur leurs ventes. **Les effets de l'arrivée du Vélib' sont ainsi très difficiles à appréhender.**

Cependant, au cours de l'enquête, certains vendeurs ont souligné les effets du Vélib' à moyen et long termes. **En favorisant la pratique du vélo dans Paris, le Vélib' pourrait donc être bénéfique à leur activité.**



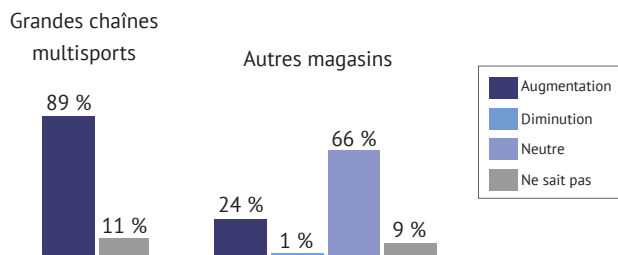
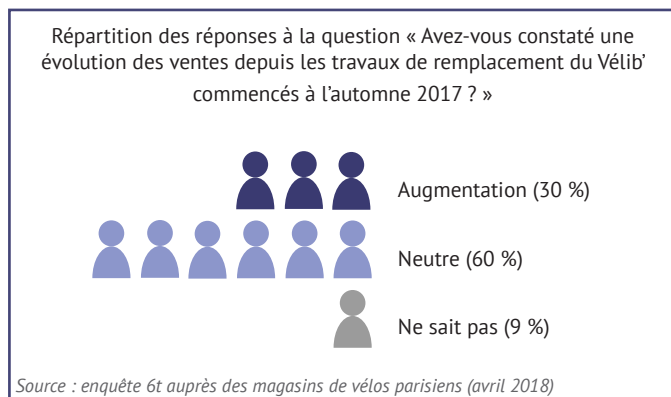
La panne Vélib' en 2017 a rendu le vélo nécessaire à Paris

30 % des vendeurs disent avoir vu leurs ventes de vélos augmenter.

Ce sont les **grandes chaînes multisports** qui sont les plus catégoriques quant à cette augmentation des ventes depuis la panne Vélib'.

Cela peut s'expliquer par le fait que les grandes chaînes proposent des **vélos à prix très abordables**. En effet, le Vélib' évite aux usagers d'avoir à trouver une place de stationnement sécurisée, mais avec l'achat d'un vélo personnel, face au **risque de vol**, certains usagers peuvent faire le choix de ne pas investir dans un vélo trop cher.

De plus, les usagers du Vélib' constituent un **public peu impliqué dans la pratique du vélo**, qui pourrait donc avoir tendance à se tourner davantage vers de grandes chaînes que vers des indépendants.



Source : enquête 6t auprès des magasins de vélos parisiens (avril 2018)



Le cas des VLS sans station : une différenciation de l'offre protégeant les magasins de vélos de cette nouvelle concurrence

Plus des trois quarts des vendeurs interrogés estiment que l'arrivée des VLS sans station n'a **pas eu d'impact concret** sur leur activité, notamment du fait de la faible qualité de ces vélos. Ils considèrent aussi cette nouvelle offre comme un « *substitut au Vélib'* ».

Ils se montrent néanmoins **très critiques** : la piètre qualité des VLS et leur état de dégradation **décrédibilisent l'image du vélo** et ont un **impact négatif sur l'espace public**.

« Ça dégrade l'image du vélo ! »



« Je pense qu'ils ont surtout bouché le trou laissé par Vélib' ».

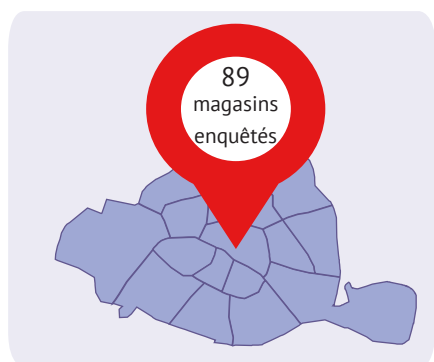


Perspectives

> S'il s'avérait durable, le report vers le vélo personnel serait porteur de **nombreuses implications pour les collectivités**. Les **systèmes de VLS** seraient alors à considérer non pas comme une solution à long terme mais plutôt comme un **outil permettant la transition entre le non-usage du vélo et l'adoption d'un vélo personnel**.

> S'il semble que **le report sur le vélo personnel** engendré par le manque de disponibilité du Vélib' **profite d'abord aux grandes chaînes multisports**, on peut émettre **l'hypothèse d'un effet positif pour les indépendants à plus long terme**, les usagers achetant un premier vélo entrée de gamme dans ces chaînes pouvant ensuite décider d'investir dans un modèle plus spécifique. Ce report serait cependant facilité par l'existence de **places de stationnement vélo sécurisées**, le risque de vol pouvant représenter un frein à l'achat d'un vélo plus coûteux.

Méthodologie de l'enquête



> Les observateurs de l'évolution du marché du vélo à Paris les plus accessibles étant les acteurs de ce marché eux-mêmes, **ce sont les vendeurs de vélos qui ont été interrogés** dans le cadre de cette étude. Lorsque cela était possible, nous avons enquêté le propriétaire, le gérant ou le responsable du magasin (82 % des cas).

> **Le périmètre retenu est celui de Paris intra-muros**, puisque c'est sur ce territoire que le Vélib' est implanté pour l'essentiel et que sa pratique est la plus répandue.

> Un recensement réalisé à l'aide du site PagesJaunes.fr a permis d'identifier **101 magasins de vélos en activité** sur le territoire parisien. Ce nombre permettant de **viser l'exhaustivité**, l'ensemble de ces magasins a été sollicité pour l'enquête. 89 vendeurs de vélos sur 101 ont pu être interrogés, soit un **taux de réponse de 88 %**.

> **L'enquête en face-à-face** réalisée en avril 2018 à l'aide d'un questionnaire mêlant questions ouvertes et questions fermées a permis de récolter un **matériau tant qualitatif que quantitatif**.

Au cours de l'enquête, les points suivants ont été abordés :

- Parcours professionnel des vendeurs de vélos
- Composition du chiffre d'affaires du magasin (entre vente de vélos, vente d'accessoires et réparation, entre neuf et occasion, entre vélo mécanique et vélo électrique)
- Évolution des ventes depuis l'apparition du Vélib' en juillet 2007
- Évolution des ventes depuis le début des travaux de remplacement du Vélib' à l'automne 2017
- Effets perçus de l'arrivée des systèmes de VLS sans station

> Pour les **questions touchant au chiffre d'affaires**, certains enquêtés n'ont pas souhaité répondre (taux de réponse de 43 %).

Pour citer cette étude :

6t-bureau de recherche. 2018. Le marché du vélo personnel à Paris : quelle évolution en regard des offres de vélos en libre-service ? Enquête auprès des magasins de vélos parisiens. ADEME. 35 pages.

