

Analyse de marché - juillet 2013

Le marché du vélo



Table des matières

1. Le vélo a le vent en poupe.....	3
2. La majorité des vélos achetés sont destinés à une utilisation de loisir	4
3. La distribution de cycles.....	7
3.1. Les grandes surfaces multisports demeurent le 1 ^{er} canal de distribution de cycles en volume....	7
3.2. Des magasins de cycles multimarques et indépendants	8
3.3. Les facteurs impactant l'activité de commerce et de réparation de cycles.....	9
3.4. Les tendances de l'offre des fabricants	10
4. Le vélo, moyen de mobilité urbaine	11
4.1. Le vélo à assistance électrique (VAE) : un marché en croissance	12
4.2. Les vélos urbains.....	13
5. Le vélo en montagne	14
5.1. La pratique du VTT de descente : quelle réalité ?	15
5.2. Quelles tendances pour quelles pratiques du VTT demain ?	17
6. Vélo et tourisme sont fortement liés	17
7. Des pratiques qui se diversifient	20
7.1. Le vélo adapté	20
7.2. De nouveaux engins urbains.....	21
8. Sécurité et écoconception, deux enjeux pour l'industrie du vélo	22
8.1. La sécurité du pratiquant : focus sur la protection de la tête.....	22
8.2. Développement durable et écoconception	23
9. S'informer via les incontournables du Web	24

Dans le cadre de la démarche « Atouts, solutions gagnantes pour l'artisanat », le réseau des CMA de Rhône-Alpes propose des analyses sur la situation d'un marché des sports de nature ou des sports outdoor.

La 1^{ère} analyse porte sur le marché du vélo. D'autres sont prévues sur des thèmes différents, tels que les sports pédestres, les sports nautiques ou les sports aériens.

Rédaction : Virginie FLEURY, CMA 74

Pour toute diffusion ou utilisation de ce document, merci d'indiquer systématiquement la source des données et de citer ce document de la manière suivante :

Réseau des Chambres de Métiers et de l'Artisanat de Rhône-Alpes. Le marché du vélo.
07/2013

Couverture : photo de gauche : Photolia. Photo de droite : Phovoir

1. Le vélo a le vent en poupe

Le nombre de licenciés de la Fédération Française de Cyclisme (FFC) a atteint un record fin 2012 avec 115 863 licenciés dont 70 404 en route, piste et cyclo-cross, 24 290 en VTT et 20 794 en BMX.

Près d'un Français sur 2 (45,5 %) a fait au moins une fois du vélo au cours des 12 derniers mois.¹ Cette proportion est en hausse : ils étaient 40 % en 2007.

« **L'âge influence sensiblement la pratique du vélo et la fréquence d'utilisation.** Ainsi, le taux d'utilisateurs du vélo est relativement stable entre 15 et 50 ans, avec cependant un tassement des pratiques entre 20 et 24 ans, et **un déclin à partir de 50 ans.**

Le taux d'utilisateurs les plus réguliers baisse entre 19 et 34 ans : de 20,5 % d'utilisation au moins quelques jours par semaine à 14,3 % entre 20 et 24 ans, et 13,8 % entre 25 et 34 ans. Ces pratiques régulières (au moins quelques jours par semaine) remontent ensuite régulièrement : 23,2 % entre 35 et 49 ans, 25,2 % entre 50 et 64 ans et 35,5 % à 65 ans ou plus.

Les différences de pratiques sont associées, selon les âges, à des types de vélo différents.

Le VTT représente 43,2 % des vélos possédés. Toutefois, la part du VTT décline à partir de 35 ans, et passe d'un peu plus de 60 % chez les 15-35 ans, à 48 % chez les 35-49ans, 27,6 % chez les 50-64 ans, et 12,1 % après... au profit principalement du vélo de ville. 9,3 % des Français l'utilisent avant 20 ans et sont 48 % à 65 ans et plus. Ce report d'utilisation se fait aussi au profit du vélo de course : 0,5 % des moins de 20 ans l'utilisent, contre 13 % des plus de 50 ans.

Le vélo est une pratique plus présente chez les professions intermédiaires² et chez les cadres supérieurs et professions libérales. En effet, les professions intermédiaires utilisent plus le vélo (63,5 %) que l'ensemble de la population (47,8 %), talonnées par les cadres avec 61,2 %.

Aller au travail à vélo est une pratique qui devient significative aux côtés des transports publics. Sur les 28,4 millions d'actifs en France, ils seraient 5,3 % à utiliser le vélo pour aller au travail au moins quelques jours par semaine, pour 14,4 % à prendre les transports publics.

Les hommes actifs restent encore aujourd'hui majoritaires à utiliser régulièrement le vélo pour les déplacements domicile-travail. Toutes fréquences confondues, l'écart entre hommes et femmes ayant recours au vélo est encore significatif (26,2 % chez les hommes actifs, 18,8 % chez les femmes actives).

Les habitants des villes centres des agglomérations utilisent plus le vélo pour les trajets domicile-travail. Ils sont 10,6 % à aller au travail à vélo tous les jours ou presque, contre 6 % dans les autres villes et 1,4 % en rural.

Aller sur son lieu d'études (lycée, université) à vélo est une pratique non négligeable qui reste à renforcer.

Le plaisir et la santé constituent deux incitations majeures à l'utilisation du vélo. Si hommes et femmes n'ont pas de motivations très différentes, l'âge modifie sensiblement les motivations exprimées.

¹ Source : les données sur la pratique du vélo des Français sont extraites d'une enquête réalisée à la demande du Club des villes et territoires cyclables et de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie par MTI Conseil et TNS Sofres. Elle a été réalisée en octobre et novembre 2012 auprès d'un échantillon de 3945 individus représentatifs de la population française de 15 ans et plus. Le questionnaire portait sur les pratiques actuelles et passées du vélo et sur les freins et les motivations à son utilisation. http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/1LesFrancaisetLeVelo_v3.pdf

² Professions intermédiaires : 2/3 des membres du groupe occupent effectivement une position intermédiaire entre les cadres et les agents d'exécution, ouvriers ou employés. Le 1/3 restant sont intermédiaires dans un sens plus figuré. Ils travaillent dans l'enseignement, la santé et le travail social ; parmi eux, les instituteurs, les infirmières, les assistantes sociales. Source : INSEE

Ainsi, si toutes les générations placent la dimension « exercice » en première position, ce sont les 21-30 ans qui mettent relativement le plus en avant les dimensions économiques mais aussi la liberté de mouvement (« aller où je veux ») et les gains de temps.

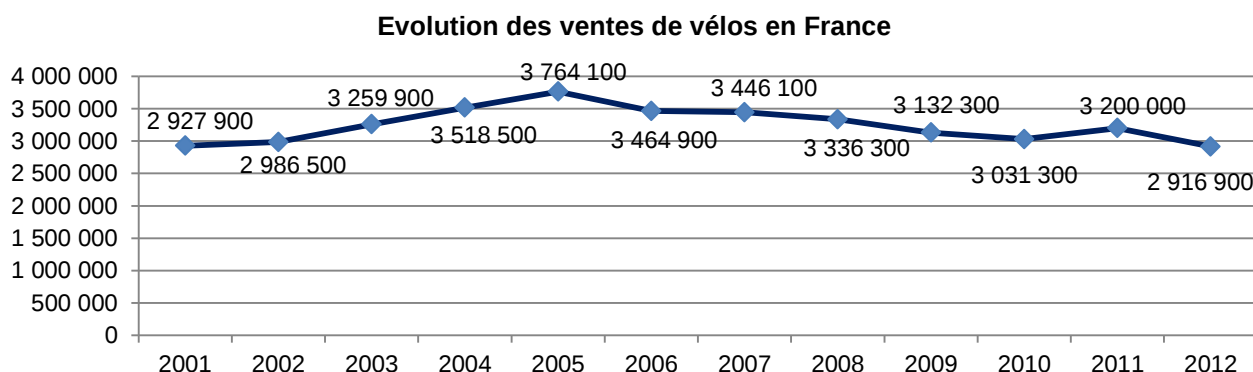
Le respect de l'environnement est plus cité par les adultes, et les plus de 60 ans mettent très en avant plaisir et liberté de mouvement.

La météorologie (la pluie, le froid...), la crainte de l'accident et les distances trop longues constituent quant à eux les freins majeurs au vélo quotidien. Le relief et la difficulté du parcours sont cités en 4^{ème} position.

Concernant la météorologie, plus la pratique est fréquente et moins les conditions climatiques importent. La pratique récente du vélo influence aussi les freins exprimés à son utilisation (ou à sa plus grande utilisation). Les utilisateurs fréquents du vélo au cours des 12 derniers mois mettent plus en avant « des charges à transporter » ou « rouler la nuit » comme freins à leur pratique. Les occasionnels mettent un peu plus en avant la transpiration et la perte de temps. Les non-utilisateurs récents mettent, quant à eux, plus en avant le risque d'accident (51,9 %) traduisant les efforts d'information et les actions à engager sur ce thème. »

2. La majorité des vélos achetés sont destinés à une utilisation de loisir

Si la pratique du vélo bénéficie d'un regain, il se vend de moins en moins de vélos en France. 2,9 millions de vélos ont été achetés en 2012, soit - 8,8 % en comparaison de 2011 et - 22,5 % en comparaison de 2005, l'année durant laquelle le nombre de vélos vendus a été le plus élevé sur les 11 dernières années.



Les préoccupations générales des Français vis-à-vis du pouvoir d'achat, mais aussi les vols de vélos, incitent les clients à la modération. Cette baisse du nombre d'achats peut aussi s'expliquer par l'engouement pour l'achat en occasion. Il s'inscrit dans l'avènement d'une « économie des fonctionnalités », celle qui fait préférer l'usage à la propriété.³

La part du vélo loisir (balade en famille, randonnée...) reste largement majoritaire. Le vélo mobilité continue d'augmenter sa position, tandis que le marché des vélos sportifs évolue sensiblement à la baisse.

³ Source : L'Union – L'Ardennais. « L'occasion, un business florissant », 02/07/2013. <http://www.lunion.presse.fr/economie-region/l-occasion-un-business-florissant-ina0b0n86038>

Les vélos à vocation « loisirs », part de marché la plus importante du cycle, régressent, marquant l'ensemble du secteur. Pour la 2^{ème} année consécutive, le VTT adulte, VTT 24", VTC, de même que les bicross et BMX, connaissent une baisse du nombre de ventes :

- VTT adulte : - 12,1 % en 2012, contre - 10 % en 2011,
- VTT 24" : - 2,9 %, contre - 7 % en 2011,
- VTC : - 11 %, contre - 11,5 % en 2011,
- bicross et BMX : - 15,3 % en 2012, contre - 6 % en 2011.

Le segment vélos de course, marché intéressant au regard du CA, connaît une régression de 6 %, contre une hausse de 5,6 % un an plus tôt.

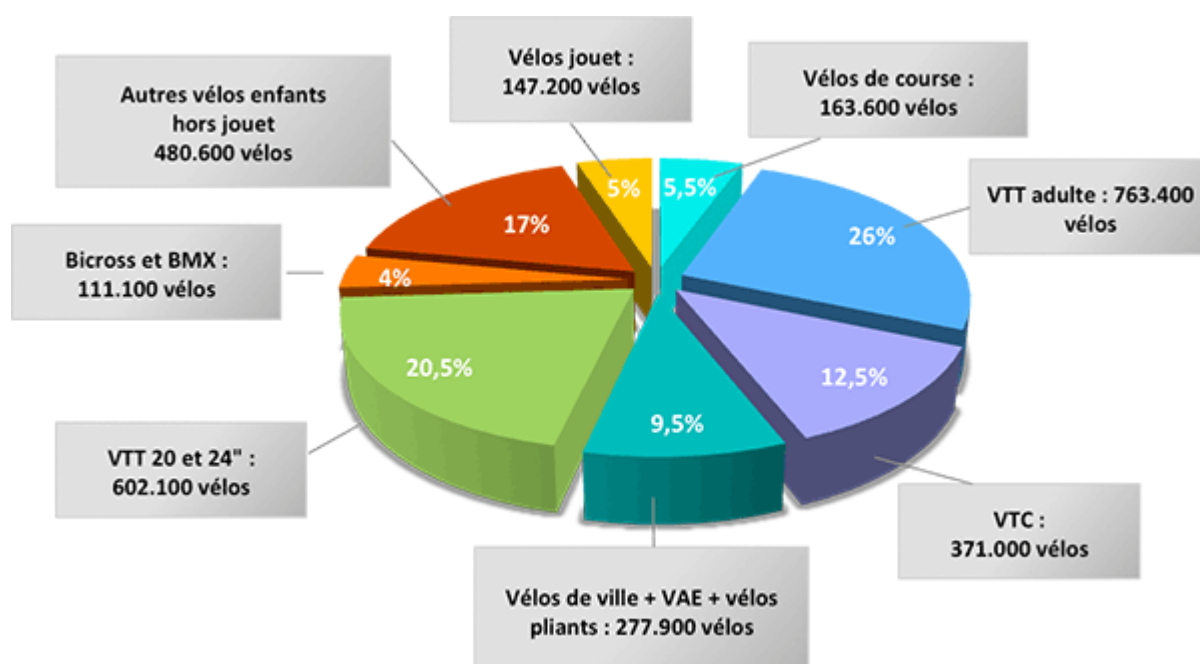
La part des vélos « mobilité urbaine » (vélos de ville + VAE + vélos pliants) représente 9,5 % des ventes de vélos en 2012. Cette part a tendance à augmenter : elle était de 9 % en 2011, 8 % en 2010 et 8,5 % en 2009.

Le nombre de vélos vendus baisse toutefois pour la 1^{ère} fois depuis 4 ans, avec néanmoins des disparités. **Le segment des VAE reste dynamique** et augmente en volume chaque année.

Les ventes de vélos enfants ont baissé de - 15,8 % en 2012, contre + 10,3 % en 2011, tandis que celles des vélos jouets connaissent une progression régulière et ont augmenté de 13,8 % en 2012 (+ 5,5 % en 2011).

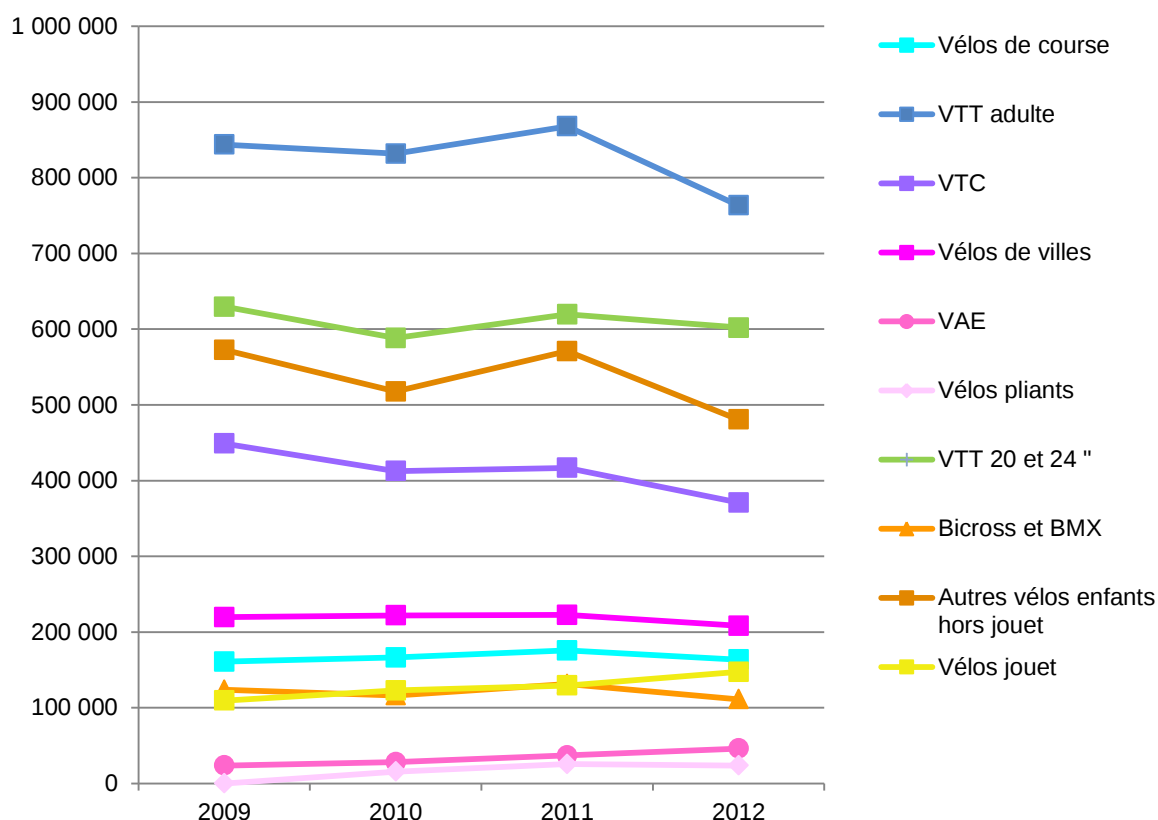
Le marché du vélo est constitué de plusieurs segments, au dynamisme hétérogène. **Le VTT adulte est le type de vélo le plus vendu en France (26 % des ventes), suivi du VTT 20 et 24 pouces (20,5 %), des vélos pour enfant (17 %) puis des VTC (12,5 %).** Cette hiérarchie reste identique d'année en année.

Répartition des ventes en France par types de vélo



Source : CNPC, Observatoire du cycle 2012

Evolution des ventes de vélos en France, par segment



Les tendances de la demande⁴ :

« La demande de **personnalisation des vélos et l'attente en matière d'équipements, en particulier de sécurité contribue à maintenir l'activité des professionnels du cycle**. Cependant, il convient de préciser certains points quant à la « personnalisation » du vélo :

- **La conception d'un vélo « sur-mesure »** : l'ensemble des éléments qui composent le vélo, y compris le cadre, sont fabriqués à la géométrie de l'utilisation et de l'utilisateur. **Cette technologie est en voie de disparition** du fait de la multiplication des composants et des tailles de cadre.
- **La conception d'un vélo « à la carte »** : achat d'un cadre auquel sont rajoutés des composants (roue, selle, pédale, couleur de la guidoline...) qui seront assemblés pour constituer un vélo personnalisé constitue un **marché du cycle haut de gamme**. Au-delà de ce marché, cette activité est en diminution du fait de la multiplication de l'offre des fabricants et qui reste concentrée chez les spécialistes.
- **L'adaptation du vélo à la demande du client** par la modification ou le rajout d'équipements de confort et de sécurité (changement de la selle, du guidon, achat d'un siège enfant, d'un anti-vol, d'un casque...) **se généralise et fait progresser le secteur** (activité à forte valeur ajoutée).
- **La personnalisation informatisée** : à partir d'un logiciel spécifique à une marque (ex : Trek), l'utilisateur peut choisir la couleur, le type de roue, l'écriture, le groupe de transmission, la couleur de la selle, de la guidoline... **Ce marché est en cours de développement.** »

⁴ Source : ANFA. « Commerce et maintenance de cycle ». <http://www.anfa-auto.fr/observatoire/L-essentiel-des-services-de-l-automobile/Les-secteurs/Commerce-et-maintenance-de-cycles>

3. La distribution de cycles

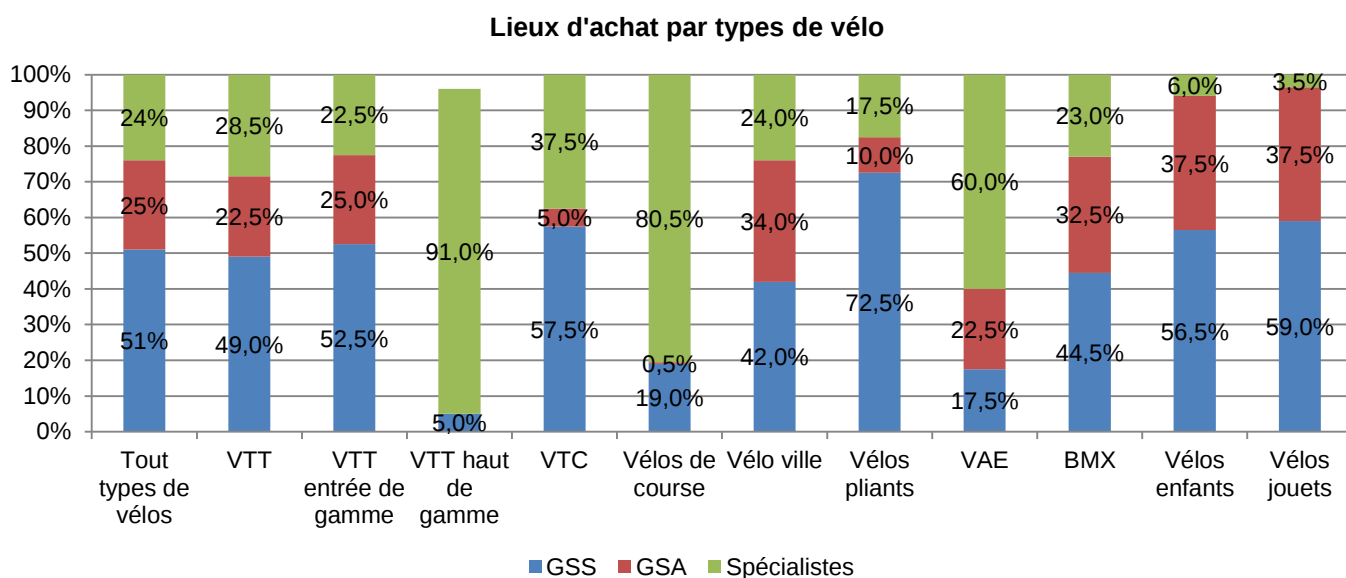
3.1. Les grandes surfaces multisports demeurent le 1^{er} canal de distribution de cycles en volume⁵

En 2012, les spécialistes cycle maintiennent leur position de 1^{er} acteur économique du secteur avec **51,5 % de part de marché global (cycles + composants et accessoires)**, ceci malgré une baisse de leur chiffre d'affaires de 2,5 %. Leur forte présence sur les marchés du vélo haut de gamme et du VAE limite les effets de la baisse du volume des ventes.

Les ventes d'équipements et d'accessoires (antivols, pompes, casques, textiles, roues, etc...) pour cycles se sont élevées à **465,5 millions d'euros**, soit une baisse de 3 % comparativement à 2011. Elles se répartissent à hauteur de 47 % chez les spécialistes et 43,5 % dans les Grandes Surfaces Multisports (GSS). Les Grandes Surfaces Alimentaires GSA représentant 9,5 % de cette activité.

Les **Grandes Surfaces Multisports (GSS)** demeurent le 1^{er} canal de distribution de cycles en volume avec 51 % des ventes. Leur activité totale (cycles + composants et accessoires) **représente 39 % du chiffre d'affaires** du secteur, en retrait de 4 %.

Les **Grandes Surfaces Alimentaires (GSA) et autres types d'enseignes** connaissent un fort recul de leur chiffre d'affaires sur l'ensemble du secteur (-10,5 %). Toutefois, en volume, ce réseau continue d'être significatif en représentant **25 % des ventes du marché du cycle**.



⁵ Source : CNPC. Observatoire du cycle 2013

3.2. Des magasins de cycles multimarques et indépendants⁶

« Les constructeurs nationaux (Cycles Lapiere, Cycleurope, Look, Intercycles...) et les constructeurs étrangers (KTM, Orbea...) ou leur filiale française (Giant France, Campagnolo France...) **distribuent leurs vélos auprès de professionnels détaillants avec lesquels ils traitent directement.** Les relations sont peu contractualisées. On ne peut réellement parler de réseaux de distribution car il n'existe des contrats de distribution que dans de très rares cas. Les détaillants entretiennent des relations commerciales avec plusieurs fabricants et commandent directement leurs cycles auprès des fabricants. **Les magasins de cycle sont donc des magasins multimarques.**

Tous les détaillants sont des entreprises indépendantes, à la seule exception des structures sous l'enseigne Holland Bikes, organisées sous forme de commerce intégré. **Ce sont souvent des magasins de type « structure familiale », bénéficiant d'une forte visibilité (proximité avec les clubs et pratiquants), qui peuvent être généralistes ou spécialisés sur un produit.**

Certains fabricants s'appuient sur un réseau de magasins bénéficiant de l'exclusivité de certaines marques : par exemple le groupe Cycleurope distribue ses cycles de marque Gitane, Bianchi et Peugeot exclusivement auprès des magasins Velo&Oxygen (500 magasins en France).

Enfin il est à noter que très récemment deux constructeurs se sont essayés à la création de réseaux monomarkes :

- Giant avec les « Giant Store » (10 magasins en France)
- Orbea avec les « Orbea Distributor Alliance » (1 magasin en France et 20 en Espagne)

Certains professionnels ont éprouvé le besoin de s'organiser sous la forme :

- de coopératives. C'est le cas de Véloland (85 entreprises), Cyclecoop (29 magasins), Mondovélo (45 magasins et corners dans les magasins Sport 2000).
- de franchises : Cyclelab avec les enseignes Culture Vélo (87 magasins) et Vélo Station (11 magasins), Bouticycle (27 magasins).

Ces professionnels du secteur se sont rassemblés sous des formes diverses (association, coopérative, franchise...) dans le but de constituer une centrale d'achat et/ou de référencement afin de bénéficier de tarifs négociés auprès des fabricants et des équipementiers, mais aussi pour promouvoir une enseigne (autre que celle d'un fabricant de vélo) qui s'inscrit ainsi dans une conceptualisation d'un modèle commercial (communication, visibilité...).

Les détaillants de vélo peuvent choisir de changer de marques de vélos distribués et donc d'enseigne plus facilement et plus rapidement que dans d'autres secteurs (moto, automobile...). En effet, les accords de distributions ne s'inscrivent pas dans les contrats de concessions formalisés comme c'est le cas pour la moto ou l'automobile.

Traditionnellement en multi-activité cycle et motocycle, les magasins se sont spécialisés. La multiplication des gammes a requis un espace plus grand et des compétences plus spécialisées, conduisant les professionnels vers une spécialisation sur les produits « cycle ».

La spécialisation s'accroît en fonction des gammes qui peuvent être distribuées :

- Le spécialiste le plus fréquent se situe sur le marché du vélo de route. Ce marché « haut de gamme » s'adresse à une clientèle de cyclistes roulant généralement en club. Il s'agit d'une clientèle de passionnés

⁶ Source : ANFA. Portrait sectoriel : le commerce et la réparation de cycles. 03/2013

avec leurs codes et leur langage, exigeants en matière de précision, de réglages techniques, de rapidité d'intervention et de personnalisation de leur vélo. Cette pratique sportive requiert une compétence spécifique (sur les produits et le type de clientèle).

- D'autres types de spécialisation se sont développées récemment, par exemple sur le vélo électrique. Il s'agit d'adapter un modèle économique (proximité de la clientèle, type de prestations, pratiques commerciales ...) à une clientèle spécifique : citadine pour le VAE, jeune et sportive pour le VTT...

La multi-activité perdure cependant dans certaines situations spécifiques :

- en zone rurale : les magasins qui distribuent des cycles, proposent également une activité motoculture et scooter léger.
- en zone montagnaise : les magasins sont souvent en double activité selon la saison (vente et location de vélo l'été / vente et location de ski l'hiver).
- en zone touristique : l'activité de distribution de vélo est généralement portée par une activité de location de vélo. »

3.3. Les facteurs impactant l'activité de commerce et de réparation de cycles⁷

- **« Elargissement du marché**

La hausse du prix des carburants et la baisse du pouvoir d'achat contraignent les individus à rechercher un mode de déplacement à faible coût. Ainsi, pour des courts trajets, en particulier urbains, le vélo est de plus en plus choisi, favorisé par les politiques des villes (PDU) : pistes cyclables, location de cycles, accès à des services complémentaires, parc de stationnement de cycles... et des entreprises qui déploient un plan de déplacement (PDE) pour leurs salariés.

- **Diversification des gammes et des clientèles**

Face à la multiplication des usages du vélo (sportif, loisir, urbain...), les gammes de vélos se sont élargies. Cette plus grande diversité induit une **adaptation rapide des compétences techniques des vendeurs et des réparateurs de cycles. De plus, les gammes étant souvent renouvelées par les fabricants, l'exigence** de rotation rapide des cycles conduit aussi à déployer de fortes compétences en gestion des stocks. Le développement des gammes et des usages induit une diversité plus grande de types de clientèles, avec des codes et un langage différents en fonction des pratiques. Une clientèle « cycliste route » passionnée est en attente de vélos haut de gamme, très techniques et d'un niveau de prix élevé. Une clientèle urbaine recherche avant tout un mode de déplacement « doux » à moindre coût et écologique. Les professionnels du vélo doivent pouvoir s'adapter à cette grande diversité d'utilisateurs.

- **Développement de réseaux**

Dans un souci d'amélioration de la rentabilité et de la visibilité de leur entreprise, certains professionnels adhèrent à des groupements qui peuvent être en coopérative ou en franchise. **L'obsolescence de contrat de distribution et la non-organisation des liens commerciaux entre les magasins et les fabricants de cycles et de pièces détachées représentent encore aujourd'hui un obstacle** important dans l'exercice de la profession.

⁷ Source : ANFA. Portrait sectoriel : le commerce et la réparation de cycles. 03/2013

- **Déploiement de nouveaux acteurs sur le marché du cycle**

Les activités de vente, de location et de réparation du cycle se sont diffusées, dans les années récentes, au-delà des professionnels spécialisés du secteur. Cela accentue la concurrence entre des acteurs économiques très différenciés : collectivités territoriales, loueurs automobiles (ceux proposant la location de deux roues), centres auto (Norauto distribue des deux roues), constructeurs automobiles (ex : Smart avec le e-bike). Parallèlement, se développent des associations qui proposent des services aux particuliers pour remettre en état des vélos. »

3.4. Les tendances de l'offre des fabricants

A l'occasion du salon du vélo Eurobike, qui se tiendra à Friedrichshafen, en Allemagne, du 28 au 31 août 2013, les premiers détails sur les nouveaux développements sont divulgués avant l'ouverture du salon.⁸

➔ Vélos électriques

« Deux tendances sont dès à présent clairement notées :

- **dans le segment haut de gamme à prix élevé, qui marque entre-temps le marché européen moyen, le moteur central devient de plus en plus la solution standard.** Même si les systèmes d'entraînement de Bosch sont les leaders sur le marché, des alternatives intéressantes se dessinent pour 2014. TranzX PST, le spécialiste taiwanais de l'entraînement, par exemple, présente pour 2014 une génération de moteurs centraux, qui convainc notamment au plan optique par ses dimensions compactes. Bosch lui-même garantit une plus grande variété sur le marché pour les modèles de l'année. Si l'on en croit les cercles concernés, les Souabes lanceront en 2014 leur deuxième génération d'entraînements.
- Il ne faut cependant pas croire que **le moteur de roue arrière** sera mis sur voie de garage dans le contexte du marché E-Bike. De nombreux participants sur ce marché savent apprécier ses avantages, et par conséquent son avenir, surtout avec **les vélos électriques de sport** où ce genre de construction est nettement mieux appropriée avec ses plateaux multiples et une plus large gamme de transmission.

➔ Vélos de course : un marché dynamique grâce à la demande asiatique

Actuellement, une grande dynamique est notée également sur le marché des vélos de course. Motif : dans de nombreux pays d'Asie, le vélo de course est le nouveau sport à la mode. En Chine, si l'on en croit les nouvelles en provenance d'Asie, les ventes de modèles de vélo de course ont presque triplé en l'espace d'une seule année. Les nouveautés sont présentées également au salon Asia Bike qui aura lieu du 10 au 13 octobre 2013 à Nankin.

Simultanément, le marché du vélo de course américain s'éveille lentement de la léthargie provoquée par la crise. Ceci incite en particulier l'industrie des composants asiatique et américaine à reprendre ses activités avec de nouveaux développements sur tout ce qui touche au vélo de course. Les amateurs de vélo de course européens en profiteront également.

Une tendance très intéressante voit entre autre le jour à l'exemple des freins à disque que l'on rencontrera de plus en plus, même sur les vélos de course à pneus étroits. Les solutions techniques sur la manière d'associer les complexes manettes de changement de vitesses et de frein des vélos de course avec les freins à disques à

⁸ Source : Messe Friedrichshafen GmbH. « Quelles sont les tendances actuelles au salon Eurobike du lac de Constance ? », 16/05/2013. http://www.eurobike-show.com/eb-fr/presse/communiqués-de-presse-detail.php?obj_id=354&sMode=detail

commande hydraulique restent encore très diverses. Une solution intéressante est proposée par le constructeur de freins taiwanais Tektro pour 2014, dont le tout récent frein à disque pour vélos de course est classiquement commandé par câble, mais transmet l'impulsion de freinage à un vérin hydraulique dans l'étrier de frein.

Le fournisseur de composants américain, Sram, va encore plus loin. Il prévoit de lancer en 2014 une nouvelle génération de freins pour vélos de course permettant de commander hydrauliquement les freins à disque et de jante via la manette de changement de vitesses et de frein.

Les dérailleurs 11 pignons sur le vélo de course ne sont par contre pas véritablement une nouvelle tendance, mais ils s'imposeront définitivement comme le modèle standard sur le marché en 2014. Tout au moins chez les entreprises de pointe. Après Shimano et Campagnolo, l'équipementier cycliste américain Sram a dès à présent lui aussi annoncé qu'il passerait à 11 pignons sur les modèles de vélo de course de l'année à venir. On disposera ainsi de 22 à 33 vitesses avec les plateaux doubles ou triples du pédalier.

➔ Design : les vélos reprennent des couleurs

N'oublions pas non plus un élément important qui marquera le prochain salon Eurobike et laisse supposer moins une évolution technique qu'un développement optique : alors que l'industrie de la bicyclette obéissait plus au cours des dernières années à la politique de conception selon laquelle « tout est permis à condition que cela soit noir », **2014 va retrouver l'attrait des couleurs.** Au lieu des décorations généralement de couleur anthracite sur des cadres noirs, **on rencontrera l'année prochaine des coloris plus variés sur les modèles de VTT et de vélo de course.** »

4. Le vélo, moyen de mobilité urbaine

Le vélo présente de nombreux avantages, du point de vue de l'environnement, de la santé et de l'économie. **Pourtant, alors que plus de la moitié des déplacements quotidiens en France font moins de 3 km, seuls 3 % sont effectués à vélo, selon le ministère de l'Écologie. Le gouvernement souhaite donc encourager son utilisation pour les trajets domicile- travail.**

Le 3 juin 2013, le gouvernement a ainsi constitué un groupe de travail interministériel pour la promotion des mobilités actives, c'est-à-dire la marche et le vélo.

L'objectif de ce groupe de travail est d'étudier les mesures permettant le développement des modes de déplacements alternatifs, comme la marche ou le vélo. Il est constitué de parlementaires, de représentants des élus locaux, des usagers, des constructeurs de vélos et des ministères concernés.

Les principaux thèmes de réflexion porteront sur :

- les mesures favorisant l'intermodalité entre transports collectifs et modes actifs,
- un meilleur partage de l'espace public, mieux sécurisé pour tous les usagers,
- les incitations financières à l'usage du vélo,
- la prise en compte du vélo dans le domaine de l'urbanisme et du logement,
- la communication autour des bienfaits de la marche et du vélo.

En parallèle, le Parlement a d'ores et déjà adopté la création d'aires de stationnement sécurisées pour les vélos aux abords des gares dans la loi Transports, votée en avril 2013.⁹

Des collectivités locales et des entreprises encouragent elles aussi l'utilisation du vélo. Des actions de promotion ludiques et des challenges inter-entreprises sont organisés, tel que le [Challenge Mobilité en Rhône-Alpes](#) « Au travail j'y vais autrement ».

Des accompagnements et des formations pour prendre confiance dans le trafic sont parfois proposés, sous plusieurs formes :

- les vélos écoles pour apporter aux employés des solutions afin de conforter et sécuriser leurs déplacements domicile-travail et professionnels,
- le coaching, avec des séances d'accompagnement de personnes dans la circulation, pour leur redonner confiance et s'habituer à leur trajet quotidien,
- les bus cyclistes. Il s'agit d'un convoi de vélos circulant sur un itinéraire choisi avec soin pour garantir un maximum de sécurité et de convivialité. L'itinéraire comprend des « stations » avec des horaires de passage.

La situation au Pays-Bas est à surveiller pour y piocher de bonnes idées mais aussi pour anticiper sur les limites de certaines démarches. Clairement en avance sur la France, la pratique du vélo commence à poser des soucis. Problèmes habituellement réservés aux conducteurs, les embouteillages, le manque de places de parking ou l'agressivité au guidon prennent de l'ampleur.

4.1. Le vélo à assistance électrique (VAE) : un marché en croissance

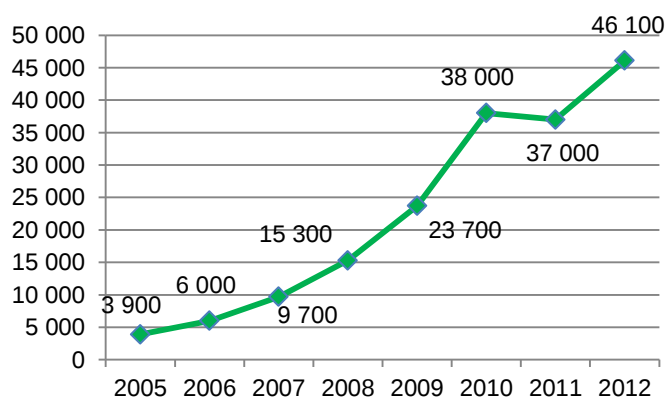
Le recours au VAE augmente avec l'utilisation du vélo comme moyen de mobilité urbaine. Les ventes de VAE progressent : elles ont été multipliées par 11 en 7 ans, grâce notamment à des aides financières à l'acquisition.

Ces aides sont proposées par des collectivités, telles que Chambéry Métropole. Une aide nationale a été annoncée en 2009 mais n'a finalement pas vu le jour. Derrière ces aides se cachent des enjeux économiques, sociétaux et environnementaux : soutenir l'industrie française (Matra et Peugeot pour les plus connus), encourager la pratique du vélo auprès des seniors, diminuer la pollution atmosphérique urbaine et fluidifier le trafic routier...



Photo : Phovoir

Evolution des ventes de VAE en France



Source des données : Observatoire du cycle

En France, le marché connaît une croissance régulière en volume. 46 100 VAE ont été vendus en 2012, soit une croissance de + 24 % en 1 an. Les VAE ne représentent malgré tout que 1,6 % des vélos vendus. Selon le CNPC, le marché du VAE est appelé à se développer encore.

⁹ Source : ministère de l'Ecologie. « Lancement du groupe de travail mobilités actives ». 08/06/2013. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Lancement-du-groupe-de-travail.html>

La vente de VAE est une affaire de spécialistes. En 2012, les indépendants spécialistes cycles contrôlent 60 % de ventes, contre 57 % en 2010. Les GSS (Grandes Surfaces Sports) représentent 17,5 % des ventes, contre 12 % en 2010, et les GSA (Grandes Surfaces Alimentaires) 22,5 %, contre 31 % en 2010.

Quels sont les freins au développement du VAE ?

- Son prix ? Selon Vélo-Pratic, le prix d'achat moyen d'un VAE en France serait de 950 €. Aux Pays-Bas, il est de 1 800 €, soit le double. Là-bas, 15,1 % des vélos vendus en 2011 étaient des VAE.
- Une question de culture alors ? Probablement, mais pas seulement. Comme pour la pratique du vélo en général, la qualité des aménagements et la sécurité sont primordiales. Concernant les aménagements pour la charge, le système de [l'Eneloop Bike](#) de Sanyo deviendra peut-être une référence ? Son procédé permet en effet d'alimenter la batterie lithium-ion avec l'énergie produite par le vélo lors des descentes et des freinages.
- Son mode de diffusion ? Probablement. Selon Hans Kremers, consultant en mobilité active, il serait plus judicieux de privilégier le prêt, dans un 1er temps, pour faire découvrir et convaincre, plutôt que l'aide financière à l'achat.

Le VAE : vélo ou véhicule à moteur ?

Au-delà de 250W le VAE est assimilé à un véhicule à moteur. La loi française reconnaît aussi une limite de vitesse : en dessous de 25km/h, c'est un vélo, sans obligation de mettre un casque.

Pour en savoir plus sur le VAE, consultez [l'avis relatif à la sécurité des VAE](#), émis par la Commission de la Sécurité des Consommateurs, en mai 2010.

4.2. Les vélos urbains

Depuis quelques années, il n'est pas rare de voir dans nos rues des vélos originaux, élégants, minimalistes, décorés avec soin, souvent dans un style vintage. Pour ces vélos, **l'esthétisme est la règle**. Il existe plusieurs types de vélo « tendances », dont le cruiser (les vélos Electra par exemple) et, surtout, le fixie.

→ Le fixie

Le principe du fixie : un pignon fixe et pas de frein. « **Les pratiquants de fixie constituent une communauté urbaine à part entière, avec son dress-code. Le phénomène étant encore récent, les prix des fixies restent élevés. Idem pour les accessoires.** »

Un bémol administratif pour le fixie : “ **La législation française exige au moins un frein** ” rappelle Bernard Lescude, animateur à la commission technique de la Fédération Française de Cyclotourisme (FFC) et rédacteur des pages techniques de la revue Cyclotourisme.

Comme l'explique Patrick Benevent, responsable Cycles Peugeot France, “ les vélos dits fixies vendus ‘clés en main’ ne peuvent donc être vendus comme tels en France. Ils sont une adaptation de ceux-ci, puisque pour des questions de sécurité et de législation, ils possèdent des freins”. Cependant, certains usagers qui transforment leurs vieux vélos en fixies ou les font créer par un atelier, décident fréquemment de supprimer les freins, afin de coller au plus près de l'identité première du fixie, prenant le risque d'être en dehors de la législation.

Dans l'Hexagone, la renaissance du fixie date de 2009 environ. Les magasins spécialisés dans le deux-roues, comme les chaînes de magasins de sport, en ont garni leurs étalages. Mieux, des magasins spécialisés ont même

vu le jour. Cependant, **il demeure encore difficile de connaître le marché exact du fixie, puisque très peu de chiffres sont disponibles.**

Considéré actuellement comme une tendance, il n'apparaît donc pas dans les statistiques du Conseil national des professions du cycle (CNPC). Comme l'explique Patrick Benevent, " les fixies étant des vélos urbains, leurs chiffres sont intégrés dans la catégorie vélos de ville, et ne disposent pas d'une catégorie particulière, permettant de connaître précisément ce marché ".

Le CNPC réfléchit d'ailleurs actuellement à une réforme permettant de prendre en compte les tendances dans leurs statistiques, et donc d'avoir une meilleure vision du marché. »¹⁰

→ Le BMX

En parallèle des vélos urbains « tendances » figurent d'autres types de vélo, dont le populaire BMX, également appelé bicross. Fin 2012, la FFC 20 794 licenciés en BMX, contre 12 000 4 ans plus tôt, soit près de 2 fois plus.¹¹

La race est la pratique la plus courante du BMX.



Photo : Photoir

5. Le vélo en montagne

Lorsqu'on évoque le vélo en montagne, le VTT vient à l'esprit, plus que le vélo de route.

La pratique du VTT a un impact important sur le tourisme. Il ouvre la montagne l'été pour des clientèles plus jeunes et offre une possibilité de diversification des activités, tout en optimisant l'utilisation des remontées mécaniques.¹²

Le vélo VTT reste le type de vélo le plus vendu en France avec près de 1,37 millions de ventes en 2012. La pratique du VTT en club est faible, mais les effectifs licenciés augmentent.

De l'évolution et de la technicité des VTT découle l'évolution des pratiques. Des aménagements spécifiques sont nécessaires selon les disciplines et les niveaux de pratique, **notamment pour des publics familiaux. Ces derniers constituent un enjeu important pour le développement du VTT.** Encore faut-il que cela soit possible.

En effet, selon le cercle des acteurs du VTT, **la problématique majeure pour l'avenir du VTT est la diminution de l'offre de sentiers par des interdictions**, issue de deux types de perception par les décideurs locaux :

- le VTT perçu comme un danger : le propriétaire ou la collectivité souhaite se prémunir de la responsabilité de l'activité sur sa propriété ;
- le VTT perçu comme nuisance : le propriétaire ou la collectivité souhaite conserver, sanctuariser sa propriété.¹³

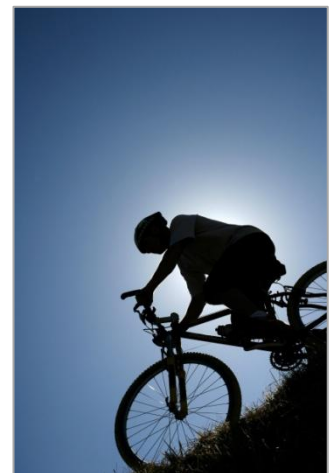


Photo : Photoir

¹⁰ Source : Le phénomène fixies. Le nouvel économiste, 19/04/2012

¹¹ Source : FFC. Données fin 2012

¹² Source : Atout France, données 2011

¹³ Source : Mountain Bikers Foundation. « L'avenir du VTT en France : synthèse de la 1^{ère} rencontre », 08/10/2010.

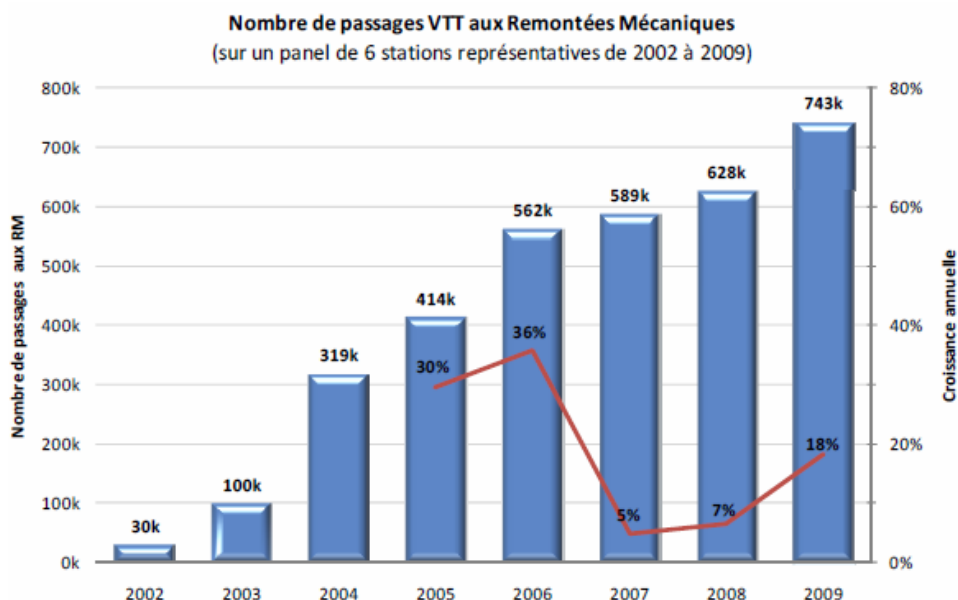
Il faut savoir que **la pratique du VTT n'a pas plus d'impact sur le milieu naturel que la randonnée pédestre** et que de nombreuses solutions sont mises en œuvre pour les minimiser (communication, éducation à l'environnement, etc.).¹⁴

5.1. La pratique du VTT de descente : quelle réalité ?

Mountain Bikers Foundation a mené une étude sur la pratique du VTT de descente durant l'été 2009. Si la situation a certainement évolué en 4 ans, cette étude a le mérite de fournir des éléments concrets sur les aménagements des stations et les pratiquants.

Dans le cadre de cette étude, des acteurs du VTT ont été interviewés au sein d'un échantillon de 15 stations jugées représentatives, dont 6 ont été étudiées sur leurs chiffres de fréquentation. Ces interviews ont été complétées par un panel de 200 pratiquants, permettant de mieux cerner leurs attentes. Il ressort 2 faits marquants : les responsables se heurtent aux difficultés liées à l'organisation de la pratique, tandis que les pratiquants expriment une demande croissante en termes de quantité et de qualité de pistes. [Une synthèse des résultats est proposée](#). En voici des extraits :

« Il ressort que le VTT en station entre dans les mœurs. **Le nombre de passages aux remontées mécaniques l'été est en constante augmentation**, avec une augmentation moyenne de 27 % par an et de 130 % en 6 saisons, entre 2004 et 2009. Cette tendance est commune à l'ensemble des opérateurs ayant décidé de répondre à cette enquête.

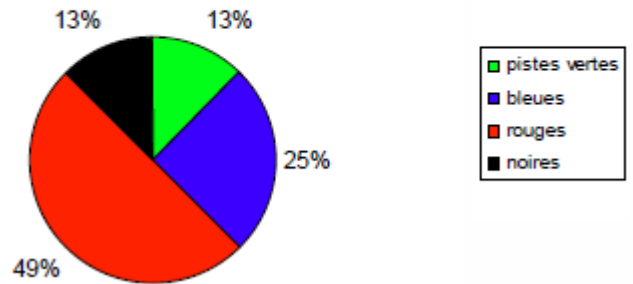


Les publics visés dans les stations observées sont clairement les familles et les sportifs, ainsi que les vététistes descendeurs. Les besoins des enfants ne semblent en revanche pas être pris en compte, ce qui est incompatible avec la pratique familiale.

¹⁴ Source : Association des départements cyclables. Résumé des 13^{èmes} Rencontres des départements cyclables, 17/09/2009. En ligne sur <http://www.departements-cyclables.org>

Repartition des niveaux de pistes

Si l'on compare les directives marketing aux équipements des domaines VTT, on note une incohérence certaine. En cumulant le nombre de pistes de chaque couleur recensées sur les différents domaines du panel, force est de constater que les pistes vertes sont les moins répandues, tandis que les pistes rouges et noires sont les plus fréquentes. Pourtant, le grand public est majoritairement débutant dans la pratique du VTT descente.



D'après les pratiquants, « le manque d'entretien des pistes et leur faible nombre sont les freins à la pratique du VTT descente. »

Concernant ces pratiquants :

- 92 % utilisent un vélo tout suspendu,
 - 23 % des pratiquants interrogés louent un vélo,
 - 65 % des vélos personnels valent plus de 2 000 €, 17 % valent entre 1 300 € et 2 000 €, 12 % entre 800 € et 1 300 €, et seulement 6 % moins de 800 €.
 - concernant les équipements de protection, les pratiquants prennent conscience de leur nécessité puisque 91 % portent un casque intégral, 81 % une dorsale ou un gilet complet de protection. »
- Mountain Bikers Foundation propose aussi dans [cette synthèse](#) une analyse très intéressante sur l'accidentologie du VTT de montagne en 2009.
- 56 % sont des pratiquants réguliers, 28 % ne pratiquent le VTT de descente qu'occasionnellement et principalement l'été en station.
 - le VTT descente apparaît surtout comme une activité à sensations, agréable à pratiquer entre amis, mais aussi technique et ludique.

Une norme pour les pistes de descente VTT

Depuis mai 2013, directeurs de stations et professionnels de l'aménagement disposent d'une norme française pour aménager des pistes de descente en toute sécurité.

La norme **AFNOR NF S 52-110 « Pistes de descente VTT – aménagement »** propose toutes les bonnes pratiques sur lesquelles des professionnels se sont accordés pour répondre à toutes les exigences de sécurité liées à l'implantation des pistes et la résistance des modules (cassure, double bosse, marche, passerelle, gap, wall ride...). Des solutions sont également données pour proposer une signalétique efficace (balises, signaux d'avertissement, d'interdiction, d'information...) pour indiquer le niveau de difficulté des pistes avec des codes couleurs associés.

Une annexe, sous forme de tableau, délivre les facteurs et paramètres à prendre compte (économique, juridique, personnel d'exploitation, accessibilité, environnemental) pour identifier l'impact en terme de développement durable, de la future implantation de piste. Un autre document délivre également une check liste à destination des utilisateurs pour pratiquer ce sport en toute sécurité.

5.2. Quelles tendances pour quelles pratiques du VTT demain ?

Selon Bike Solutions, il s'agit de vélos toujours plus polyvalents, qui passent partout et à des prix toujours plus accessibles. Si la part des VTT randos / loisirs reste prédominante, cette **évolution quantitative** va de pair avec une **évolution qualitative** particulièrement significative : l'évolution technologique des vélos.

Des aménagements spécifiques sont nécessaires selon les disciplines et les niveaux de pratique.¹⁵ Chaque station propose un terrain de jeu différent. A titre d'exemple, le Beaufortain est plutôt tourné vers la pratique enduro. Les stations des Portes du soleil proposent des pistes de descente et des espaces ludiques où les familles et les novices peuvent débiter. Ce domaine a accueilli 796 191 passages de vététistes en 2012, soit près de 43 000 passages de plus qu'en 2011.

L'enjeu est toutefois d'attirer une nouvelle clientèle, plus large, notamment la clientèle familiale. Par exemple, des itinéraires adaptés sont réalisés et le prêt de VTT électriques a fait son apparition.

Les Portes du soleil vont en proposer à compter de l'été 2013 et « espère ainsi ouvrir la pratique du VTT à un public peut-être moins sportif et plus porté sur les balades et découvertes en montagne ».

En Suisse, l'entreprise de location de vélos Rent a Bike et le spécialiste en articles de sports Intersport PSC ont conclu une collaboration de longue durée pour **la location de cycles dans les stations des Alpes suisses**. Le lancement de l'opération est prévu au printemps 2014.¹⁶

La pratique du VTT évolue non seulement dans sa formule, mais aussi dans le « temps ». Elle est par exemple non seulement estivale, mais aussi hivernale, avec la pratique du VTT sur neige. Cette pratique n'est d'ailleurs pas nouvelle, c'est même une spécialité de quelques courses comme la Mégavalanche. Elle se fait de jour, comme de nuit.

D'autres idées originales apparaissent, comme se lancer sur une piste de bobsleigh (voir la vidéo de [Radon Bikes](#)). S'il s'agit parfois comme ici d'une opération de communication, il convient de garder l'œil ouvert afin de repérer celles qui seront déployées plus largement.

6. Vélo et tourisme sont fortement liés

Outre les usages liés à la mobilité ou au côté purement sportif, le vélo est aujourd'hui fortement lié à l'univers touristique. Il peut s'agir de la balade, de la location, du vélo itinérant, des épreuves et randonnées cyclotouristes, des stages de vélo ou encore des séjours vélos, de plus en plus prisés.

Les activités économiques liées au vélo représentent un chiffre d'affaires total de 4,5 milliards d'euros dont :

- 44 % pour le tourisme à vélo, soit 1,9 milliard d'euros, dont 50 % en hébergement et restauration,
- 32 % pour le commerce de cycles,
- 8 % pour l'industrie du cycle.

¹⁵ Source : Bike Solutions. http://www.bikesolutions.fr/evolution_pratiques.htm

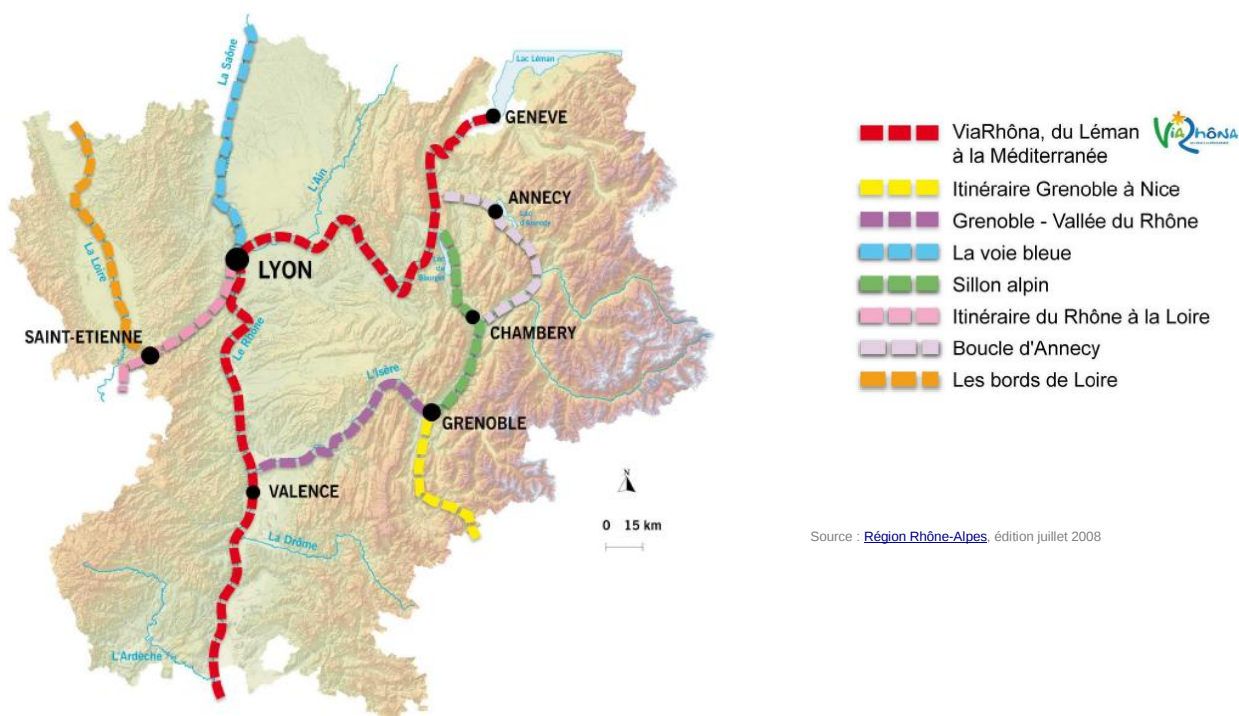
¹⁶ Source : ats. « Rent a bike et Intersport vont louer des vélos en montagne », 16/07/2013.
http://www.bluewin.ch/fr/index.php/137.852774/Rent_a_Bike_et_Intersport_vont_louer_des_velos_en_montagne/fr/news/economie/sda/

En séjour touristique, le vélo est la 2^{ème} activité physique des Français. Les touristes, issus de régions où la pratique du vélo est élevée, utilisent plus souvent le vélo pendant leur séjour.

Près de 90 % des séjours touristiques à vélo se déroulent entre avril et novembre et **plus de la moitié en juillet et en août**. 57 % des séjours à vélo, soit plus de 3 millions, se concentrent sur les littoraux, mer ou lac. Toutefois, ces données sont à relativiser car elles correspondent respectivement à la haute-saison et aux flux touristiques majeurs vers les littoraux. En revanche, **c'est un tourisme relativement présent durant les ailes de saison, propice à allonger la saison touristique**. Enfin, 64 % des séjours à vélo sont des séjours longs (plus de 4 nuits), contre seulement 42 % de l'ensemble des séjours touristiques (Suivi de la demande touristique – DGCIS).

La politique en faveur du tourisme à vélo repose sur la réalisation d'un schéma national des véloroutes et voies vertes et sa mise en œuvre par la démarche France Vélo Tourisme, comme celui-ci-dessous pour la région Rhône-Alpes :

Schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes en Rhône-Alpes

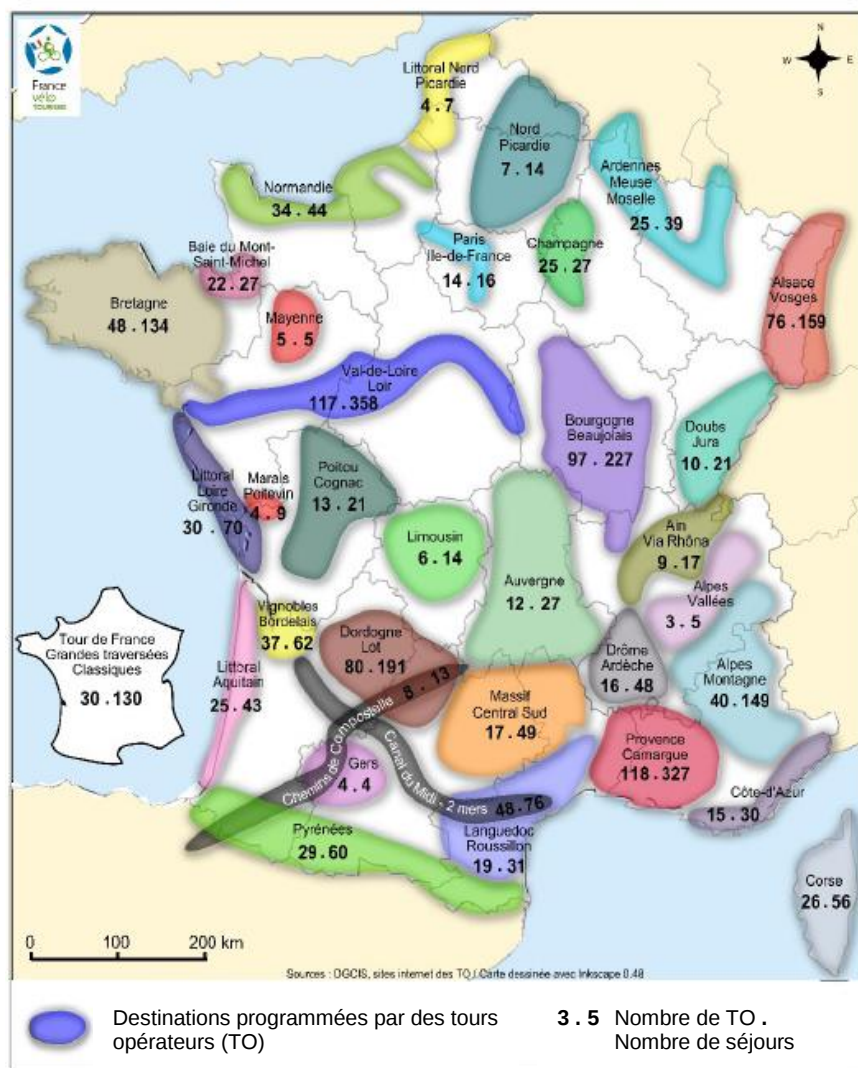


Des initiatives apparaissent pour encourager ce tourisme. A titre d'illustration, dans les deux Savoie, 47 cols de Savoie Mont Blanc sont équipés d'un système de chronométrage (système TIMTOO).

Le principe est simple : une puce permet d'identifier et de connaître le temps du cycliste sur un parcours donné. La puce de chronométrage est louée auprès de l'office du tourisme situé au départ de l'ascension, et, une fois la puce activée, il suffit de passer devant le totem de départ pour que le chrono se déclenche automatiquement jusqu'au sommet. Ce temps est ensuite publié sur le site savoie-mont-blanc.com et sur le site TIMTOO.

L'offre de tourisme à vélo se structure de plus en plus en France et les tours opérateurs développent de nombreux séjours à vélo, comme en témoigne la carte ci-contre.

Rhône-Alpes dispose d'une belle marge de progression.

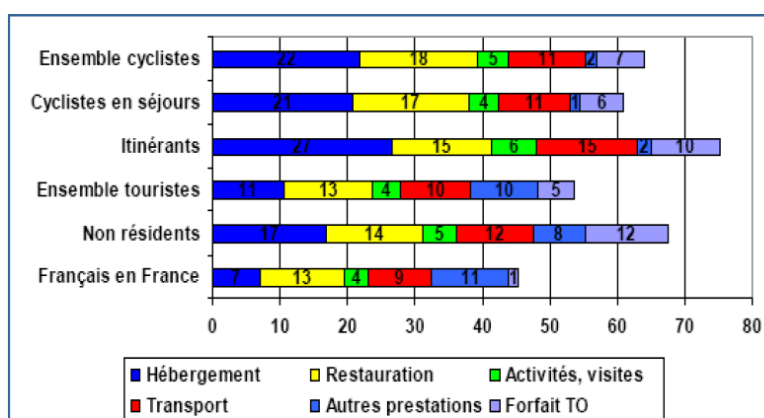


Source : DGCI, 2011

Les dépenses des touristes à vélo sont globalement supérieures à la moyenne, avec 75 € par jour et par itinérant, 61 € par jour et par touriste en séjour contre 54 € par jour et par personne pour l'ensemble des touristes.

Les dépenses des touristes à vélo en hébergement sont très nettement supérieures (+11 €) à celles des autres touristes. Il en est de même pour les dépenses en restauration (+5 €), voire pour les dépenses d'activités et de visites.

Les dépenses des itinérants sont encore plus élevées. Cela s'explique par leur hébergement nécessairement marchand. Il s'agit souvent de professions et catégories socioprofessionnelles supérieures, qui s'offrent des prestations haut de gamme.



7. Des pratiques qui se diversifient

En évoquant le vélo, il serait dommage de se limiter aux cycles évoqués précédemment. L'innovation liée aux usages et aux produits dévoile le potentiel de ce marché. En voici des exemples.

7.1. Le vélo adapté

Comme indiqué sur le [blog « Isabelle et le vélo »](#), « aujourd'hui, l'utilisation du vélo comme outil de mobilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) reste encore minoritaire en France. Les PMR incluent **l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente**. Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ». ¹⁷ **Dans les prochaines années, plusieurs facteurs amènent à penser que l'usage du vélo, y compris pour les PMR, va se développer en France :**

- le vieillissement de la population
- le développement des politiques cyclables
- la mise en accessibilité des voiries et des bâtiments, qui va faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite
- les limites des transports en commun (saturation en zone urbaine dense, faiblesse de la desserte en milieu rural) et le coût des déplacements en véhicule individuel à moteur
- la diminution de l'utilisation et de la vitesse des voitures en ville.

La plupart des vélos adaptés présents sur le marché français sont importés, et viennent d'Allemagne ou des Pays-Bas. Peu connus du grand public, ils ne le sont pas beaucoup plus des professionnels de santé et de réadaptation. Ceci tend à changer dans les centres de rééducation, mais encore peu chez les professionnels intervenant à domicile ou pour les médecins généralistes. Le vélo adapté reste donc à promouvoir.

Ces vélos, produits en petite série et avec des adaptations très spécifiques, restent chers, surtout pour des personnes qui n'ont souvent pas d'autres ressources que les aides publiques.

La Sécurité Sociale rembourse une partie du coût de certains vélos s'ils sont prescrits sur ordonnance. Ce sont majoritairement des vélos dits de «rééducation» qui sont éligibles à cette aide, et donc peu appropriés à un usage de mobilité, qui requiert des équipements spécifiques (garde-boue, lumières...) et un confort d'usage. Cependant, des vélos plus innovants (vélo semi-couché par exemple) ont été rajoutés dernièrement à la liste des produits remboursables, ce qui tend à diversifier l'offre proposée.

Depuis quelques années, le marché tend à s'étoffer et propose une alternative au tricycle classique, ce dernier ne répondant pas aux besoins de tous (capacités physiques, environnement, type de déplacements).

Voir notamment le site <http://aides-techniques.handicap.fr> qui propose des fiches produits de matériels pour le déplacement, notamment des tricycles et de vélos, du matériel de sport adapté et du matériel de loisir. » ¹⁸

¹⁷ Source : ministère de l'Ecologie. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-personnes-a-mobilite-reduite,11726.html>

¹⁸ Source : Isabelle et le vélo. « Les personnes handicapées aussi ont besoin du vélo », 18/01/2013. <http://isabelleetlevelo.20minutes-blogs.fr/archive/2013/01/17/handicapes-velo-accesscycle-mobilite-ceremh.html>

Que vous soyez fabricant de matériel, designer ou revendeur de cycles, vous pouvez faire appel au **CEREMH, Centre de REssources et d'innovation Mobilité Handicap**.



Reconnu centre d'expertise national pour les aides techniques par la CNSA, le CEREMH est une association qui a pour but de **capitaliser des connaissances autour des besoins des personnes en situation de handicap dans leur mobilité quotidienne, et de porter ces besoins identifiés dans des projets d'innovation**. Ayant travaillé aussi bien pour des collectivités dans la mise en place de services innovants que des industriels dans le déploiement de solutions adaptées à tous, le CEREMH regroupe des ergothérapeutes, des ergonomes et des ingénieurs, afin d'accompagner au mieux chaque partenaire.

Le CEREMH travaille notamment pour les concepteurs de produits (vélos, fauteuils, trottinettes, mobilier urbain...), dès le début de leur projet, afin que les besoins des personnes en situation de handicap soient pris en compte dans un esprit de conception universelle. Cette intégration précoce permet à la fois d'éviter les surcoûts liés à une mauvaise conception, et d'ouvrir le produit vers de nouveaux publics.

La méthodologie déployée est la suivante :

- analyse des cas d'usage du produit
- définition des profils de population concernés
- croisement des profils avec chaque cas d'usage
- définition d'un cahier des charges fonctionnelles, avec objectifs à atteindre et niveau de priorité pour chaque fonction.

Le CEREMH se propose également de travailler sur des problématiques particulières identifiées au préalable par le concepteur.

Une fois ce travail sur la description des fonctions réalisé, le CEREMH reste au contact du processus de conception, en pouvant apporter un éclairage sur un choix particulier qui émergerait, ou participer à des réunions de travail. **Le CEREMH met également en place des tests utilisateurs avec les publics** en situation de handicap, pour valider les premières maquettes ou le produit final. Pour cela, le CEREMH est en lien avec les centres de rééducation, associations d'usagers... mais aussi les organismes certificateurs et instances étatiques, ce qui permet aussi de faire le lien sur des questions techniques et réglementaires.

En savoir plus : <http://www.ceremh.org>

7.2. De nouveaux engins urbains

• Dans la famille des tricycles, je demande... le drift-trike et le cycle Onda

« Un trike est ni plus ni moins qu'un tricycle customisé. Certains sont importés de l'étranger car ils sont peu commercialisés en France. « La plupart du temps, il faut les fabriquer soi-même » indique un pratiquant.

Le drift-trike est fait à partir d'un cadre de vélo et est toléré par les forces de l'ordre, exception faite lorsqu'ils partent en drift car il s'agit d'une non-maîtrise du véhicule. Ces vélos sont autorisés sur routes ouvertes.

Un véhicule sert de « tire-fesses ». Tous les trikes y sont attachés par une corde pour être montés sans efforts au sommet. Le trike dispose de pédales, mais elles ne servent en réalité qu'à se donner de l'élan, au départ. »¹⁹

Voir la vidéo sur le site de [la Charente libre](#).

¹⁹ Source : La Charente libre

Le Onda est un tricycle permettant de se déplacer et de réaliser des drifts. Il est en phase de production, après une phase de financement collaboratif (crowdfunding). Voir la vidéo sur la plateforme [Kickstarter](#).



Kickstarter et les autres plateformes de crowdfunding constituent un excellent moyen de repérer des innovations. Toutes ne seront toutefois pas commercialisées.

• Le streetstepper

Il fonctionne avec deux, voire trois petites plateformes que vous actionnez en reproduisant le mouvement de la marche à pied. En simulant cette course, vous faites avancer le streetstepper qui peut atteindre des vitesses allant jusqu'à 35 km/h et grimper des pentes de plus de 15 %. Si pour certains, le streetstepper n'est qu'un nouveau moyen de locomotion, pour d'autres, c'est un véritable objet d'entraînement.²⁰

En savoir plus sur <http://www.streetstepper.fr>

8. Sécurité et écoconception, deux enjeux pour l'industrie du vélo

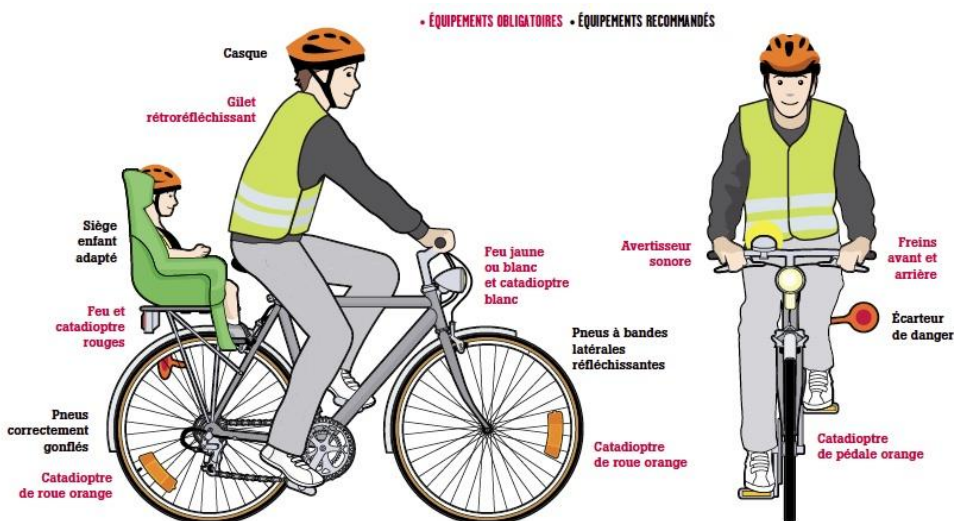
8.1. La sécurité du pratiquant : focus sur la protection de la tête

D'après l'enquête « Les Français et le vélo 2012 », la crainte de l'accident constitue l'un des freins majeurs à la pratique du vélo au quotidien.

Que dit la réglementation française en matière de protection du cycliste ?

Les équipements obligatoires sont :

- deux freins, avant et arrière,
- un feu avant jaune ou blanc et un feu arrière rouge,
- un avertisseur sonore,
- des catadioptres (dispositifs rétro-réfléchissants) : de couleur rouge à l'arrière, de couleur blanche à l'avant, de couleur orange sur les côtés et sur les pédales,
- le port d'un gilet rétro-réfléchissant certifié est obligatoire pour tout cycliste (et son passager) circulant hors agglomération, la nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante.



Source : [Sécurité routière](#).

²⁰ Source : ALAMONE Nicolas. « Le streetstepper, un vélo hybride », 15/07/2013. http://www.lexpress.fr/tendances/soin-homme/le-streetstepper-sport-mts-26-ou-easy-un-velo-hybride_1266355.html#CWXcUpskluKh5Xad.99

Ainsi, le port du casque n'est pas obligatoire en France pour les cyclistes, mais est fortement recommandé. En 2012, 80 % des décès de personnes à vélo étaient liés à un traumatisme crânien. Il a été envisagé en 2007 de rendre le port du casque obligatoire sans que cela ne se concrétise. Ce sujet fait débat dans plusieurs pays. En Australie, en Nouvelle-Zélande et dans certaines provinces du Canada, le port du casque a été rendu obligatoire. Conséquence : le nombre de cyclistes urbains a fortement diminué !

Concernant le casque, [des mentions sont obligatoires](#) au titre du code du sport et/ou de la norme NF EN 1078. Elles doivent être lisibles pendant toute la durée de vie du casque :

- marquage CE (à l'exception des casques de moto),
- nom et adresse du fabricant ou de son mandataire,
- numéro de la norme,
- taille (tour de tête, en cm) et poids (en gr),
- année et mois (ou trimestre) de fabrication,
- désignation du modèle,
- type de casque,
- le cas échéant, un avertissement spécifique.

Pour protéger la tête du cycliste, le casque n'est pas la seule protection possible... Revue de nouveautés.

- **Des casques pliants pour diminuer l'encombrement**

Plusieurs concepts ont été développés afin de réduire l'encombrement du casque dont le [casque d'Overade](#), qui est au stade du prototype, et le [Dahon Pango](#), qui est déjà sur le marché.

- **Une caméra pour filmer en cas d'accident**

L'agence ChaoticMoon a conçu un casque, baptisé [Helmet of Justice](#) (ndlr : en français, le casque de la justice), équipé de 7 caméras placées de façon à offrir une vision à 360°. Ces caméras s'enclenchent uniquement suite à un impact et peuvent filmer pendant 2 heures.²¹

- **Un airbag dans un cache-col**

« Pour les cyclistes qui rechignent à porter un casque, le suédois [Hövdning propose](#) l'airbag en cache-col. En cas d'accident, les capteurs intégrés détectent les mouvements anormaux du cycliste et envoient un signal à l'airbag qui se gonfle en un dixième de seconde pour former un capuchon qui enveloppe et protège quasi-intégralement la tête et le cou du cycliste tout en laissant le champ de vision dégagé. »²²

- **Un casque en carton plus performant qu'un casque en polystyrène**

Le [Kranium](#) est fait en carton et est donc recyclable. Léger, il offrirait une meilleure protection qu'un casque en polystyrène.

8.2. Développement durable et écoconception

Si la pratique du vélo est un geste écologique, sa fabrication et celle de ses équipements le sont moins. La réglementation et des initiatives privées font évoluer la situation.

²¹ Source : L'Atelier. 22/03/2013. http://www.atelier.net/blog/2013/03/22/casque-boite-noire-accidentees-velo?utm_source=atelier&utm_medium=rss&utm_campaign=parentheses

²² Source : Thésame. 18/06/2013. <http://www.mecatronique.fr/mecatronique-un-airbag-pour-cycliste-dans-un-cache-col-942>

Ainsi, depuis mars 2013, il existe la [norme BP X30-323](#) relative aux « principes généraux pour l'affichage environnemental des produits de grande consommation - Partie 17 : méthodologie d'évaluation des impacts environnementaux des vélos. » **L'affichage environnemental des produits de grande consommation est une démarche, engagée dans le cadre du Grenelle de l'environnement, afin de sensibiliser les consommateurs aux impacts environnementaux des produits.**

Des vélos recyclables, en tout ou partie, existent sur le marché. Prenons l'exemple de vélos entièrement en aluminium et donc 100 % recyclables. Dans les Vosges, le Vélibois est le 1^{er} vélo urbain en bois à assistance électrique. Selon ses concepteurs, le Vélibois est « plus confortable qu'un vélo classique, car le bois absorbe mieux les chocs que l'aluminium. Il est particulièrement maniable, parce qu'il dispose d'un cadre en bois creux, donc plus léger ». ²³ Que dire du [vélo en carton](#) !

Aux Etats-Unis, un réseau recycle des chambres à air de vélos. Le fabricant d'accessoires [Alchemy Goods](#) a créé un réseau de recyclage de chambres à air de vélo. Plus de 600 magasins indépendants sont membres de ce réseau, auquel un cycliste peut apporter ses chambres à air usagées. D'ici la fin de l'année 2013, 200 000 chambres à air devraient être recyclées, soit 2 fois plus qu'en 2012. L'objectif est de collecter 1 million de chambres à air d'ici fin 2014.

Alchemy Goods transformera ces chambres à air en accessoires tels que des sacs, des sacoches, des portefeuilles, des ceintures. Pour constituer ce réseau, Alchemy Goods s'est associé à Trek Bicycle, un fabricant de vélo, et à REI, une chaîne de magasins de sports gérée sous forme de coopérative. ²⁴

9. S'informer via les incontournables du Web

City Ride <http://www.cityride.fr>

Le magazine gratuit du vélo urbain. Chaque numéro est consultable en ligne. Comparatif de produits et guide d'achats

Bike Live <http://www.bikelive.com>

Agenda d'événements sportifs, des essais de matériel

Monde vélo <http://www.monde-du-velo.com>

Annuaire du vélo (magasins, clubs..., agenda d'événements sportifs ou professionnels, des nouveautés produits

Velorution <http://ablogm.com/velorution14/>

Actus du vélo urbain et du vélo en ville (événements, pratiques...). Un bémol : ce blog ne semble plus être alimenté depuis novembre 2012.

Cyclism'Actu <http://www.cyclismactu.net/materiel.php>

Une rubrique consacrée au matériel (casque, selle, lunettes, produits énergétiques...).

Conseil national des professions du cycle <http://www.tousavelo.com>

Des informations sur les produits, les services, les innovations, le marché du cycle.

INCM - Institut national du cycle et du motocycle <http://www.incm.asso.fr>

Association des départements cyclables <http://www.departements-cyclables.org>

Club des villes cyclables <http://www.villes-cyclables.org>

Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) <http://www.fubicy.org>



Photo : Fotolia

²³ Source : 20 minutes. 16/03/2013. <http://www.20minutes.fr/planete/1119577-20130316-prototype-velo-electrique-bois-teste-vosges>

²⁴ Source : Herald Online, 28/06/2013



www.atouts-artisanat.com

Ain

CMA : 04 74 47 49 00
www.cma-ain.fr

UPA : 04 74 23 19 50
upa.ain@gmail.com

Ardèche

CMA : 04 75 07 54 00
www.cma-ardeche.fr

UPA : 04 72 85 06 69
upa@uparhonealpes.fr

Drôme

CMA : 04 75 48 72 00
www.cma-drome.fr

UPA : 04 75 02 10 07
upadrome@upadrome.com

Isère

CMA : 04 76 70 82 31
www.cma-isere.fr

UPA : 04 72 85 06 69
upa@uparhonealpes.fr

Loire

CMA : 04 77 92 38 00
www.cma-loire.fr

UPA : 04 77 92 11 30
upa42@wanadoo.fr

Rhône

CMA : 04 72 43 43 52
www.cma-lyon.fr

UPA : 04 72 53 79 29
contact@upa-rhone.fr

Savoie

CMA : 04 79 69 94 00
www.cma-savoie.fr

UPA : 04 79 62 14 80
contacts@upa73.fr

Haute-Savoie

CMA : 04 50 23 92 22
www.cma-74.fr

UPA : 04 50 66 26 66
contact@upa74.fr

