



L'OFFRE DE SERVICES VÉLO : ENTRE DÉVELOPPEMENT ET DIVERSIFICATION

Estuaire de la Seine

Les structures proposant la vente, réparation ou location de vélos : une offre de services qui s'étoffe et se diversifie pour répondre à des besoins grandissants.

Mars 2024 [aurh]

SOMMAIRE

1. Introduction	3
2. Un tissu local hétérogène	6
3. Une armature territoriale hiérarchisée	10
4. Les véloroutes, un potentiel de diversification	12
5. Conclusion	14

INTRODUCTION

La crise sanitaire liée au COVID-19 a été un accélérateur du développement de la pratique du vélo. Les mesures de distanciation sociale mises en place pour lutter contre la pandémie ont en effet amené de nombreux français à découvrir ou redécouvrir les vertus de la « petite reine ».

Cette démocratisation de la pratique du vélo est aujourd'hui portée par l'**essor du vélo à assistance électrique (VAE)**¹, largement soutenu par les aides publiques à l'acquisition et à la location. Elle repose également sur le **développement des infrastructures cyclables** dans la continuité de la pérennisation des « coronapistes »². Le développement du vélo s'inscrit enfin dans des **aspirations citoyennes nouvelles** concernant les pratiques de mobilité.

Le développement de la pratique du vélo est en effet un **élément de réponse aux défis environnementaux, économiques et sociétaux contemporains** à l'heure où la décarbonation des mobilités s'impose face à l'urgence climatique, où l'augmentation des prix du carburant pèse sur le budget des ménages et où la lutte contre la sédentarité est un sujet de santé publique.

Preuve de cette prise de conscience et de cet engouement, la bicyclette est désormais considérée comme un **levier à part entière d'attractivité et d'aménagement des territoires**. Le développement de son usage constitue un axe majeur des politiques de mobilités nationale et locale, qu'il s'agisse des déplacements du quotidien ou des pratiques liées au tourisme et aux loisirs. Cet enjeu concerne tout autant les centres urbains que les espaces périphériques et les territoires ruraux.

L'évolution de la pratique du vélo ne se limite pas à la construction d'infrastructures et d'aménagements cyclables. Elle implique également de proposer une offre de services adaptée. Dans cette perspective, l'AURH a initié un **recensement des structures composant l'écosystème vélo de l'estuaire de la Seine**. La présente publication se concentre sur la vente, la location ou la réparation de cycles. Elle dresse un panorama de l'offre de services en la matière à destination des habitants et des touristes à vélo dans l'estuaire de la Seine.

Méthodologie

Ce recensement, réalisé à l'été 2023, se fonde sur le croisement de plusieurs sources d'information :

- » Le fichier SIRENE de l'INSEE (établissements économiques et leur secteur d'activité³) ;
- » Les sites internet des offices de tourisme de l'estuaire ;
- » Les sites internet des véloroutes (Véloritime®, Seine à Vélo®...) ;
- » Des réseaux spécialisés (Les boîtes à vélo, L'heureux cyclage...) ;
- » Une recherche par mots clés.

¹ Avec 660 000 unités vendues en 2021 (+28 % par rapport à 2020), le VAE représente 24 % du marché du cycle en volume et 59 % en valeur. (Union Sport et Cycle – [Observatoire du cycle 2021](#), consulté le 08/11/2023).

² Aménagements cyclables initialement temporaires créés durant la crise sanitaire.

³ L'identification des secteurs d'activité liés au vélo repose sur l'étude « [Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France](#) » parue en 2020 (consultée le 08/11/2023).

UN TISSU LOCAL HÉTÉROGÈNE

Une offre de services largement portée par l'initiative privée

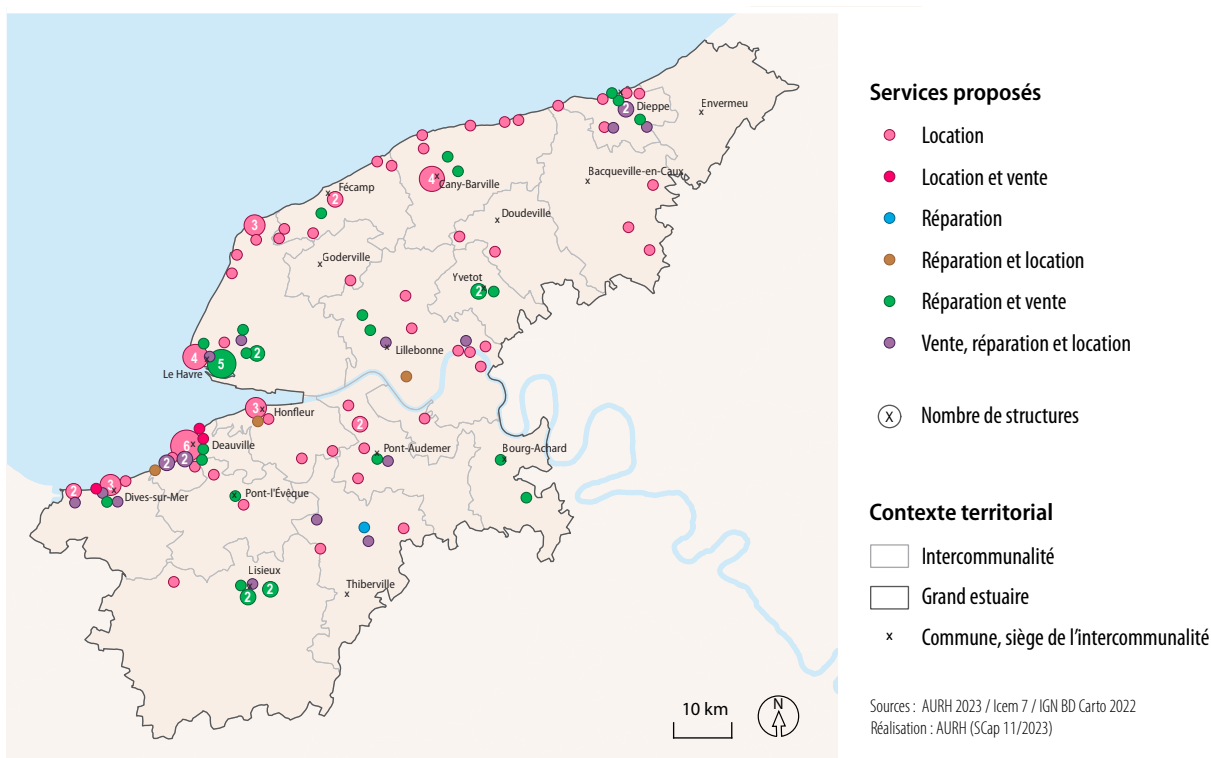
L'écosystème vélo de l'estuaire de la Seine compte 135 structures. Les enseignes commerciales, qui regroupent les magasins généralistes d'articles de sport, les magasins et prestataires de services spécialisés et les indépendants, représentent environ la moitié des structures identifiées avec 65 établissements. Les hébergements touristiques (hôtels, campings, gîtes, maisons d'hôtes...) constituent le deuxième groupe le plus important avec 45 établissements.

La majorité des structures de l'estuaire propose un seul et unique service (76 des 135 établissements recensés). Cette situation est particulièrement marquée pour les hébergements

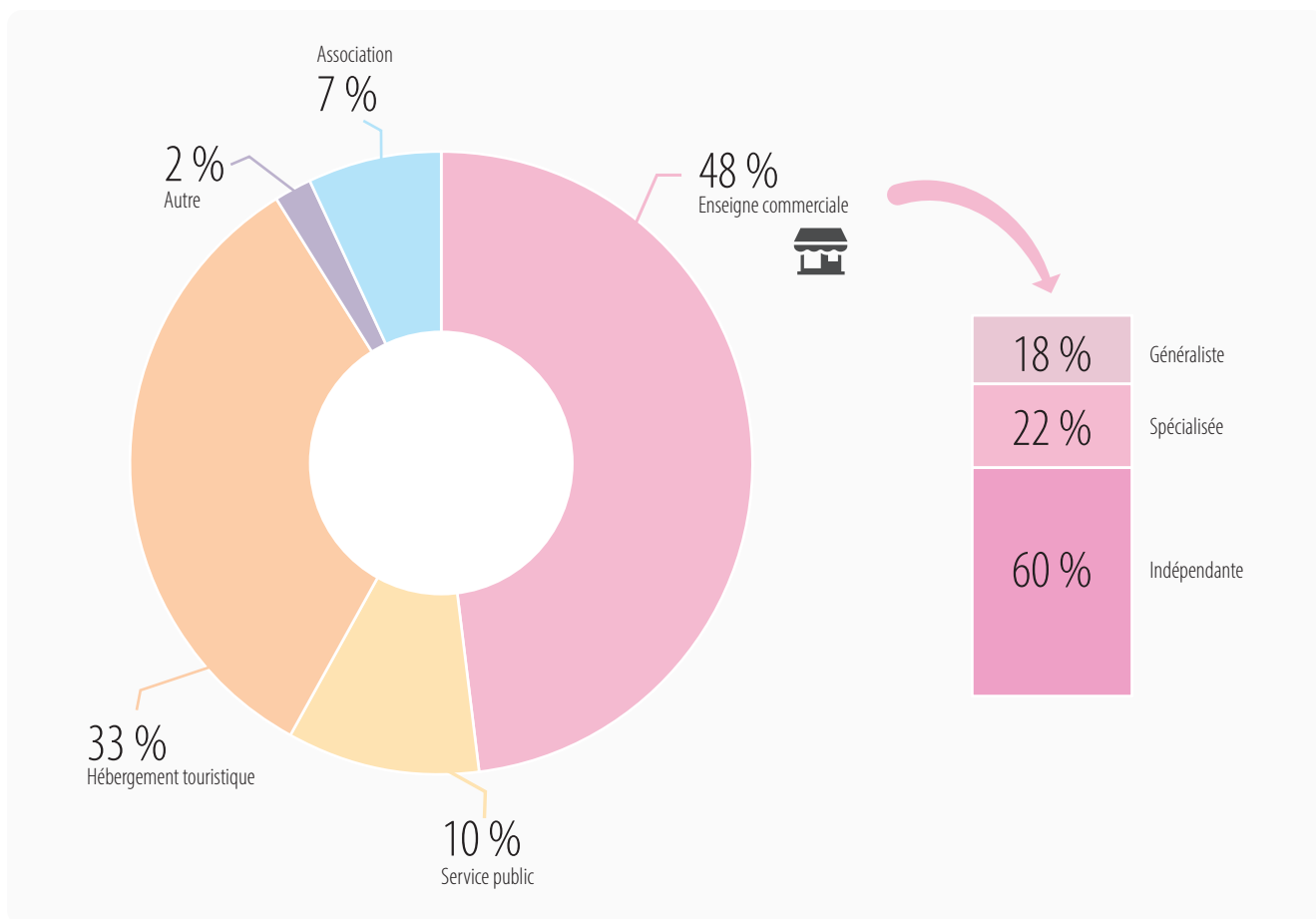
touristiques et les structures relevant de services publics (offices de tourisme, opérateurs de transport en commun...), pour lesquels le vélo est une offre complémentaire et non l'activité principale.

À l'inverse, les structures ayant la pratique cyclable pour cœur de cible proposent une offre de services beaucoup plus diversifiée. Les enseignes commerciales se distinguent avec 53 des 65 établissements de cette catégorie proposant au moins deux services.

L'OFFRE DE SERVICES DES STRUCTURES DE L'ÉCOSYSTÈME VÉLO



STRUCTURES PROPOSANT UNE OFFRE DE SERVICES VÉLO PAR TYPOLOGIE



Entre activité principale et offre complémentaire

La vente de cycles est proposée par 56 structures dans l'estuaire tandis que la réparation concerne 57 établissements. Ces deux activités constituent en général le cœur d'activité des structures concernées. Elles sont de ce fait fortement intégrées : 53 structures offrent les deux services en même temps, 3 proposent la vente sans la réparation et 4 la réparation sans la vente.

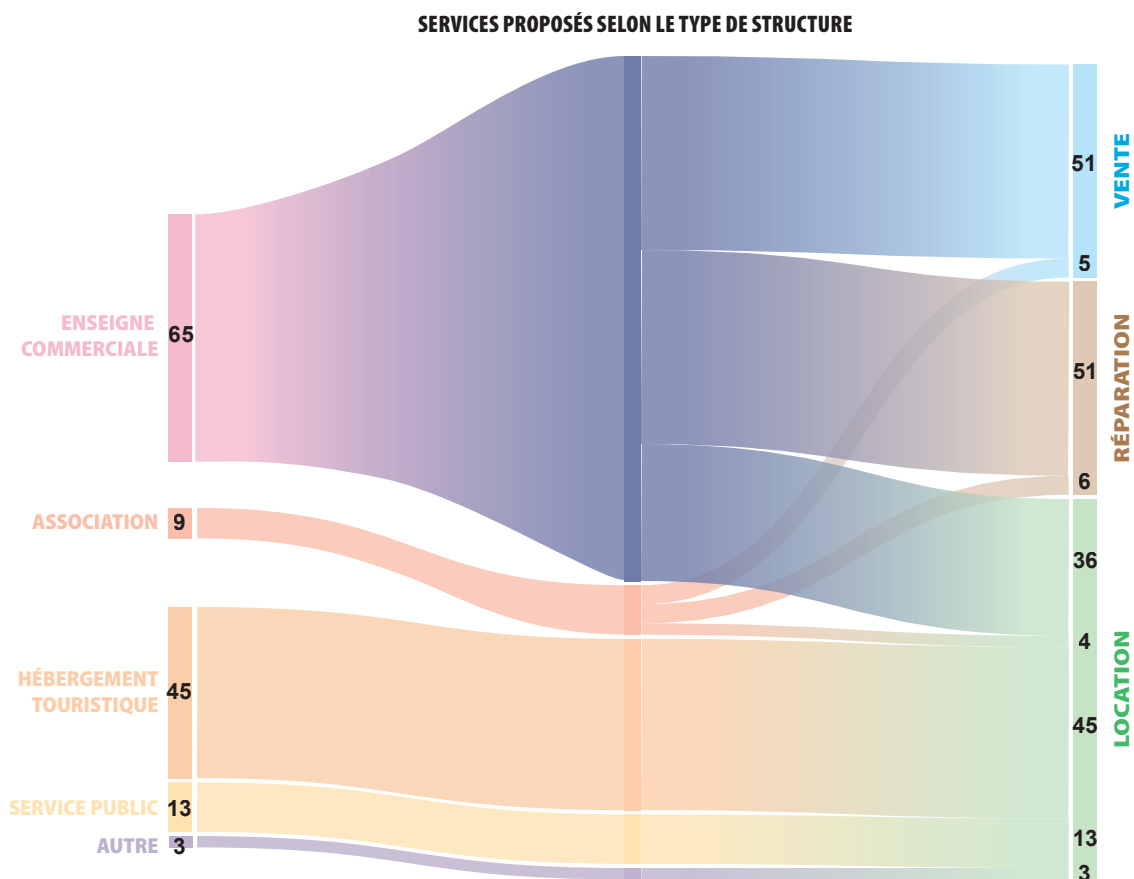
La vente et la réparation relèvent très largement de l'initiative privée puisque 51 structures sont des enseignes commerciales. L'offre de vente et de réparation est complétée par le tissu associatif local (auto-réparation, restauration de vélos usagés...).

La location de cycles concerne 101 établissements dans l'estuaire. À la différence de la vente et de la réparation, l'offre de location est très éclatée. Elle est portée par les hébergements

touristiques, par les enseignes commerciales et dans une moindre mesure par des structures relevant de services publics.

L'offre de location répond tout autant à des enjeux touristiques (mise à disposition de vélos sur le lieu de villégiature, vélos en location auprès des offices de tourisme...) qu'à des enjeux de pratique quotidienne (services publics de location longue durée et offre privée de location auprès de magasins généralistes ou spécialisés).

Dans la majorité des cas, la location constitue une offre complémentaire à l'activité principale même si on constate l'émergence de plusieurs loueurs privés spécialisés sur les sites touristiques stratégiques.



ZOOM

L'OFFRE DE LOCATION PROPOSÉE PAR LES TERRITOIRES

La location de vélos proposée par les territoires prend différentes formes, en fonction des spécificités et des modes d'organisation locaux.

Ce service peut être assuré par l'opérateur du réseau de transports en commun pour le compte du territoire. C'est notamment le cas pour la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole avec LiAvélos.

La location de vélos peut également être confiée au tissu associatif local, en lien avec les enjeux d'insertion professionnelle et d'économie sociale et solidaire. À titre d'exemple, la location de la flotte de vélos à assistance électrique de Caux Seine Agglo est gérée par le garage solidaire 2M (mobilité et mécanique) tandis que dans la Communauté d'agglomération Dieppe Maritime, le service « Actif'Véloc » est assuré par Actif Insertion.

La location de vélos peut aussi résulter d'un partenariat entre le territoire et un acteur privé. De juin à septembre 2023, la commune de Cabourg s'est ainsi associée à la société Bik'air afin de mettre à disposition des vélos à assistance électrique en location durant la période estivale.

Enfin, plusieurs territoires situés dans l'estuaire de la Seine proposent la location de vélos avec ou sans assistance électrique via leur office de tourisme, afin de répondre à la demande touristique locale.

UNE ARMATURE TERRITORIALE HIÉRARCHISÉE

Des logiques d'implantation orientées par les configurations locales

À l'échelle de l'estuaire, 42 des 135 structures identifiées se situent dans les polarités urbaines, 25 dans les polarités intermédiaires⁴, et 68 en zone rurale. L'analyse de la répartition des structures par territoire traduit une armature territoriale hiérarchisée et influencée par les configurations locales.

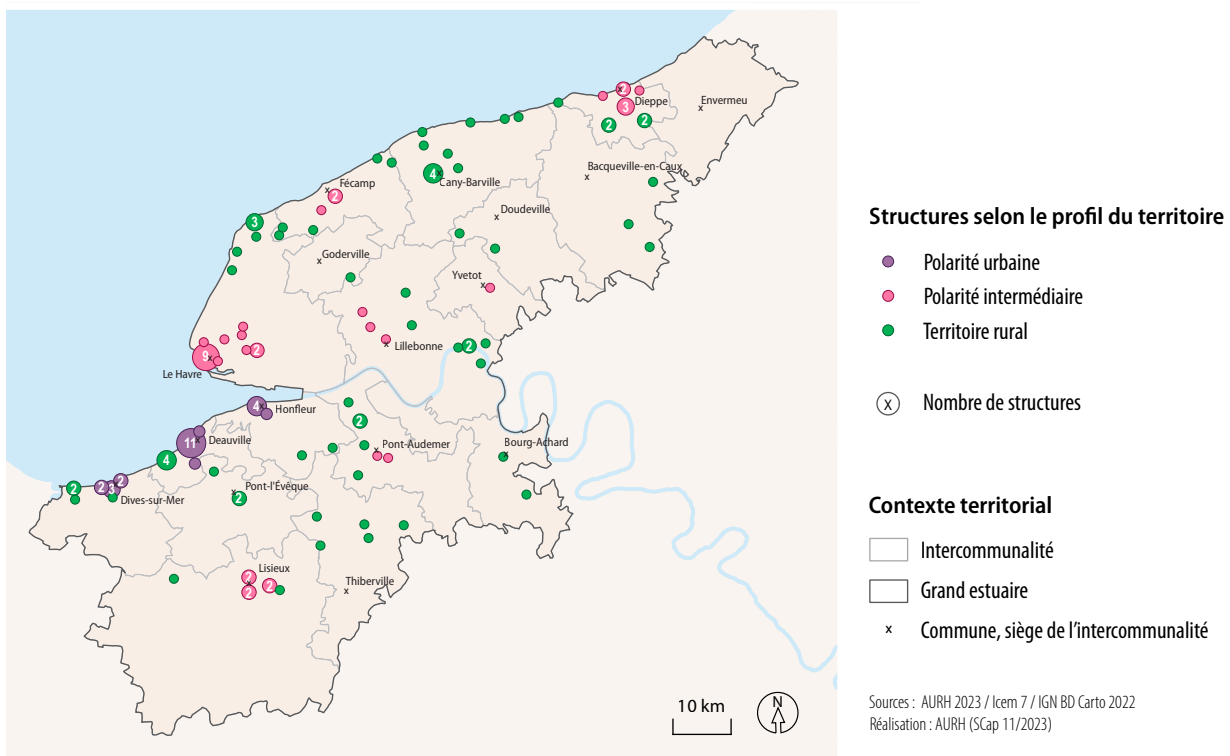
Les territoires ruraux concentrent une large part des hébergements touristiques offrant un service vélo. À l'inverse, les associations et ateliers participatifs sont majoritairement implantés dans les polarités urbaines. La présence de structures relevant du service public dans les territoires ruraux s'explique par le développement d'offres de location à vocation touristique à proximité des points d'intérêt locaux (bases de loisirs, centres nautiques...).

Une offre de services segmentée

La géographie de l'offre de services dans l'estuaire découle directement de cette armature territoriale hiérarchisée. Ainsi, les territoires ruraux et les polarités intermédiaires concentrent une large part de l'offre de location en lien avec la présence de nombreux hébergements touristiques et de services publics de location, notamment les offices de tourisme.

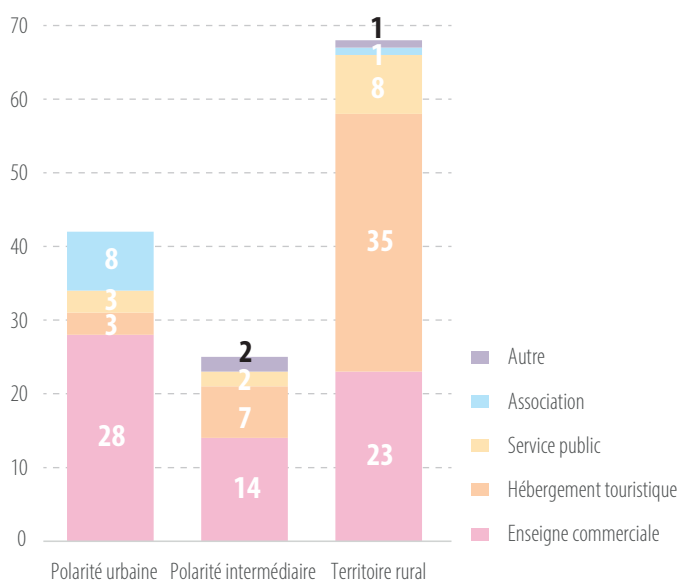
Les activités de vente et de réparation sont, quant à elles, préférentiellement localisées dans les centralités urbaines du fait de la présence de nombreuses enseignes commerciales et d'un tissu associatif plus dense.

L'ARMATURE TERRITORIALE DE L'ÉCOSYSTÈME VÉLO

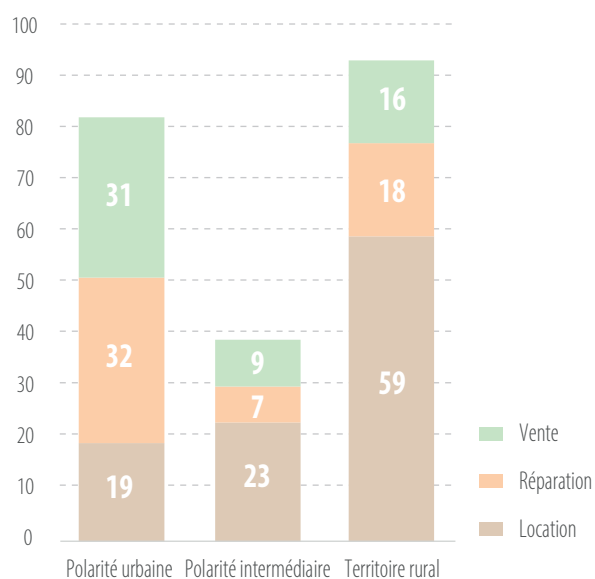


⁴ La typologie de territoire ici proposée est construite à partir de la grille communale de densité de l'INSEE au 1^{er} janvier 2023. La catégorie « territoire rural » regroupe les bourgs ruraux et le rural à l'habitat dispersé. Les polarités intermédiaires correspondent aux petites villes de l'INSEE. Enfin, les polarités urbaines regroupent les grands centres urbains, les centres urbains intermédiaires et les ceintures urbaines.

STRUCTURES PAR LOCALISATION ET PAR TYPE



OFFRE DE SERVICES PAR LOCALISATION ET PAR TYPE



ZOOM

LE MAILLAGE DES ENSEIGNES COMMERCIALES

La typologie des enseignes commerciales varie grandement selon les territoires. Les douze magasins généralistes d'articles de sport identifiés se situent tous dans les polarités urbaines, au plus près des bassins de consommation.

Les magasins et prestataires de services spécialisés présentent pour leur part une couverture relativement équilibrée du territoire. Ils sont tout autant présents dans les polarités urbaines (6 structures recensées) que dans les polarités intermédiaires et les territoires ruraux (4 structures recensées pour chacun de ces territoires).

Enfin, les structures indépendantes complètent le maillage dans les territoires ruraux. Près d'une structure indépendante sur deux y est installée (19 des 39 structures identifiées). Ces structures indépendantes constituent ainsi la quasi-totalité de l'offre commerciale de proximité en milieu rural.

LES VÉLOROUTES, UN POTENTIEL DE DIVERSIFICATION

Une offre de location à proximité des itinéraires structurants

Le territoire de l'estuaire est traversé par plusieurs véloroutes d'intérêt régional, national ou européen. Une part importante de l'écosystème vélo se situe à proximité de ces itinéraires. En effet, 108 des 135 établissements recensés se situent à moins de 5 km à vol d'oiseau⁵ d'une véloroute existante ou en projet.

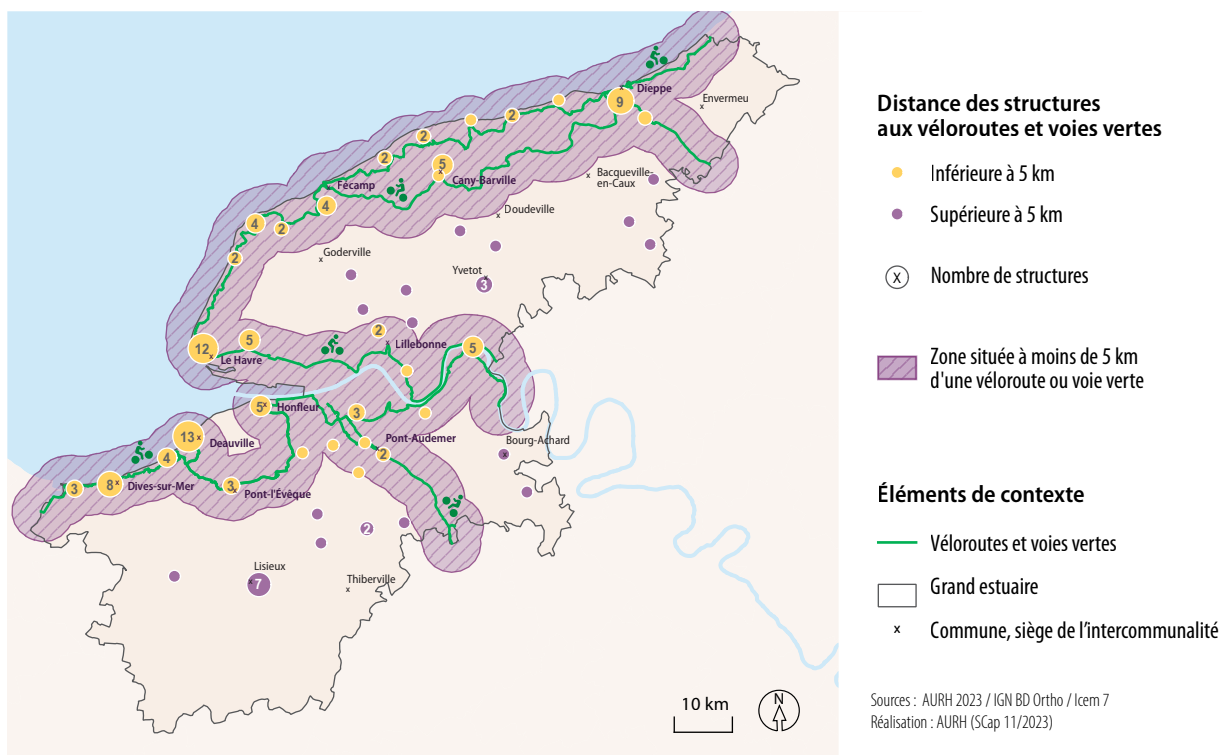
L'analyse des services situés à proximité des véloroutes met en lumière la surreprésentation de l'offre de location. Ainsi, 85 % des établissements de l'estuaire proposant la location de vélos sont situés à moins de 5 km d'un itinéraire structurant, alors que pour la vente et la réparation cette part est d'environ 70 %.

Des opportunités nouvelles face à des pratiques qui se diversifient

Les véloroutes représentent un potentiel de développement important, qu'il s'agisse des pratiques de loisirs, des mobilités touristiques ou des déplacements utilitaires sur de longues distances.

La proximité de ces itinéraires structurants est une opportunité de diversification pour l'écosystème local, à l'heure où 59% des structures situées à moins de 5km des véloroutes sont mono-service..

ITINÉRAIRES CYCLABLES STRUCTURANTS ET LOCALISATION DES STRUCTURES



⁵ Distance de référence pour la [labellisation Accueil Vélo](#) (consulté le 06/12/2023).

LES SERVICES À PROXIMITÉ D'UNE VÉLOROUTE



Location

85 % de l'offre



Réparation

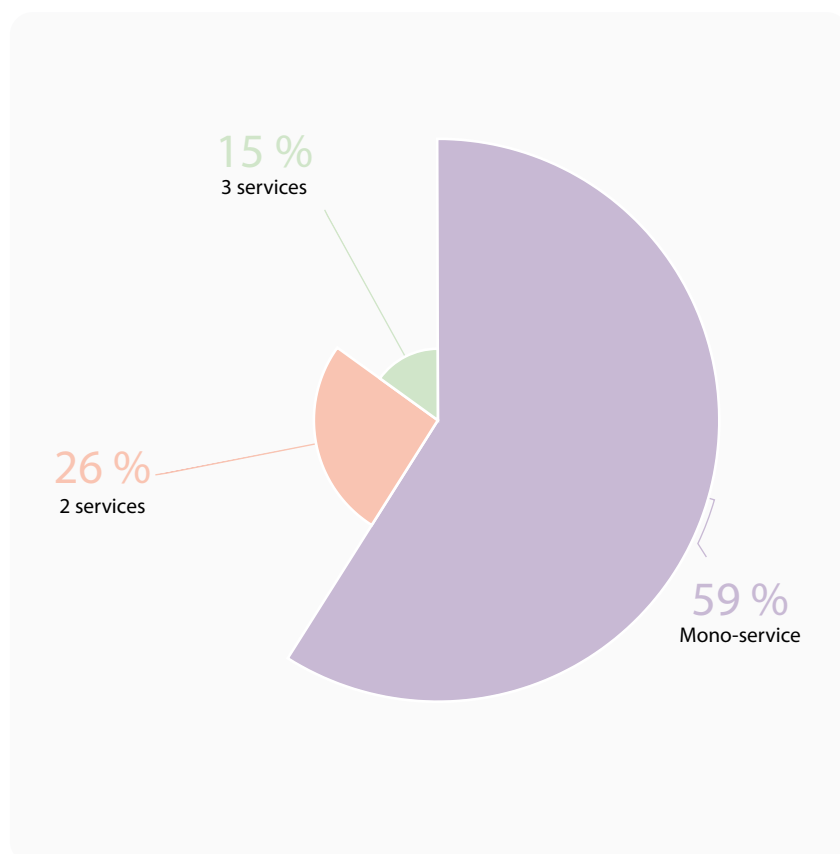
72 % de l'offre



Vente

73 % de l'offre

STRUCTURES À PROXIMITÉ D'UNE VÉLOROUTE PAR NOMBRE DE SERVICES PROPOSÉS



ZOOM

LA LOCATION « ONE-WAY »

La location « one-way » consiste à dissocier le point de retrait du point de restitution du vélo. Ce mode de location est particulièrement adapté à l'itinérance cyclable.

Son renforcement implique de lever un certain nombre de freins, dont l'optimisation de la logistique retour, l'adaptation de la flotte de vélos, le renforcement des équipements et des services associés et une meilleure visibilité⁶.

⁶ Pour plus de détails, [l'article dédié de Vélo & Territoires](#) (consulté le 06/12/2023).

CONCLUSION

La vente, réparation et location de vélos relèvent principalement de l'initiative privée dans l'estuaire de la Seine. Cette offre de services s'est construite en s'appuyant sur un écosystème d'acteurs diversifié. Elle répond à des besoins grandissants liés au développement de la pratique du vélo, qu'il s'agisse des déplacements du quotidien ou des mobilités touristiques.

Les acteurs traditionnels de la vente et de la réparation, préférentiellement localisés dans les centralités urbaines à proximité immédiate des bassins de consommation, y ont saisi une opportunité d'élargir leur gamme de produits et de services. Aux côtés de ces acteurs historiques, une offre nouvelle proposée par des acteurs publics ou privés s'est diffusée sur l'ensemble du territoire notamment dans les espaces ruraux en lien avec le développement du tourisme à vélo. La mise en place de services vélo a été pour eux un levier de diversification ou de spécialisation.

La pratique du vélo étant amenée à s'intensifier et à se diversifier dans les prochaines années, les perspectives économiques sont importantes pour le secteur du vélo. Ce dernier devrait en effet créer plus de 100 000 emplois à l'horizon 2050 au niveau national⁷.

L'initiative d'un corridor cyclable structurant le long de la Seine est plus récente que sur d'autres fleuves, comme la Loire et le Rhône. Néanmoins, l'estuaire de la Seine dispose de nombreux atouts afin de capter une partie de la création de richesses et des emplois issus de cet essor à venir de l'économie du vélo. La dimension touristique du territoire, la présence de plusieurs véloroutes nationales et européennes et les investissements dans les aménagements et infrastructures cyclables réalisés par les collectivités sont autant de leviers pour stimuler la structuration et infrastructures d'une filière du vélo sur l'ensemble de la chaîne de valeur.

7 Rapport « Filière économique du vélo », Guillaume Gouffier-Cha, 2022.

Carte dynamique des structures de l'écosystème vélo



À retrouver sur notre site : www.aurh.fr/services-velo

Direction de la publication : Max YVETOT
Équipe projet : Florian VAUDOIS
Communication : Aurore LE ROUX
Mise en page : Céline CARRIER
Cartographie : Sophie CAPITAINE

La réalisation de cette publication a mobilisé l'ensemble des expertises et compétences de l'AURH.
[PA360 - 3.2024 - Imprimerie SNAG : www.groupe-morault.com]

Édition et réalisation AURH

L'AURH est une association d'intérêt public. Elle accompagne les élus et les partenaires dans leurs projets d'aménagement du territoire.

Agence d'urbanisme
Le Havre -
Estuaire de la Seine

4 quai Guillaume Le Testu
76063 Le Havre cedex
aurh@aurh.fr

aurh.fr
[02 35 42 17 88]

