



L'approvisionnement, défi 2021 de la filière vélo française



Selon l'Union sport et cycle et la Fédération française des usagers de la bicyclette, plus de 500.000 vélos à assistance électrique ont été vendus en 2020. Un niveau record. Tous vélos confondus, la barre des 3 millions de ventes sera franchie pour la première. Des bons chiffres qui mettent la filière vélo sous tension. « Tout le monde est à fond », souffle, au nom de la filière vélo tricolore, Denis Briscadieu, président fondateur du gersois Cyclelab (500 salariés), en croissance de 20 % en 2020, avec 147 millions d'euros de chiffre d'affaires. Le cycle est l'un des rares secteurs à afficher une croissance insolente l'an dernier. La barre des 3,3 millions de ventes, un niveau jamais vu, devrait être atteinte, selon l'Union sport et cycle (USC), avant le dévoilement des chiffres début avril.

Les explications sont connues : la pandémie a poussé les urbains à se remettre au vélo, l'Etat a multiplié les coups de pouce à l'achat ou à la réparation. Et les collectivités ont suivi, comme à Montpellier où 170 kilomètres d'aménagements cyclables sont prévus sur le mandat municipal.

Stock commandé vendu

Cet appel d'air n'est pourtant pas loin de faire dérailler la chaîne logistique locale des marchands de cycles et les grossistes. Apesud Cycling, qui travaille avec 1.800 magasins en France, enregistre ainsi une croissance d'activité annuelle « supérieure à 50 %, depuis trois ans », explique Olivier Paolucci, cogérant. Face à une explosion de la demande, notamment de vélos électriques, « nous avons doublé nos capacités d'achat et de commande chez nos fournisseurs, en passant de 12.000 en 2021 à 24.000 en 2022 ». La totalité du stock commandé en 2021, pas encore réceptionné, est déjà vendue.

Pour disposer d'une seule unité, regroupant les accessoires et les vélos, Apesud Cycling doit investir 2 millions d'euros dans la construction d'un entrepôt de 3.000 mètres carrés à l'horizon 2023, à côté de Montpellier. Même préoccupation pour Thomas Boutin, gérant de l'enseigne Cyrpeo, en croissance de 20 % en 2020, et qui a injecté 800.000 euros pour constituer des stocks dans ses trois magasins héraultais. « Mais aujourd'hui, les fournisseurs n'ont plus de stock. L'approvisionnement est l'un des défis de cette année. Les précommandes s'effectuent de plus en plus en amont. »

Une difficile réindustrialisation



Autre sujet d'alerte : dans les ateliers, les mécaniciens font défaut. « Il y a une carence de mécaniciens vélo en France », souligne Jérôme Valentin, président de l'USC. Pour répondre à la demande, une formation d'opérateur cycle a été créée par l'USC, la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), CNPC Sport et Sup de Vélo. Cinq cents jeunes ont été formés en 2020, l'objectif étant de doubler les effectifs cette année. « Cela permettra aux ateliers de décharger leurs mécaniciens experts des tâches basiques », s'exclame Olivier Schneider, président de la FUB, qui réunit 400 associations.

Face à une demande exponentielle, une filière industrielle peut-elle renaître après que les Peugeot, Gitane ou autre Motobécane ont déserté la France dans les années 1990 ? La production des cadres, pneus, selles, dérailleurs, freins... « est trustée par les pays asiatiques », admet David Jamin, directeur général de la Manufacture Française du Cycle. Mais des projets d'investissement reviennent, comme les Cycles Mercier, qui annoncent la création de 270 emplois dans les Ardennes dans le cadre d'un projet de relocalisation.

« Toutes les planètes sont alignées pour que de nombreux opérateurs soumettent des projets de réindustrialisation, d'autant plus que les coûts logistiques depuis les ports d'Asie vont crescendo », analyse Denis Briscadieu. Mais la filière tricolore est encore loin du compte. « Sur plus de 3 millions de cycles vendus, 750.000 cadres sont assemblés, dont seulement 100.000 fabriqués, en France. On a beaucoup perdu en trente ans. Les brevets sont partis. Plus une seule marque française ne sait fabriquer un dérailleur, et il sera très compliqué de retrouver ces technologies », regrette le dirigeant de Cyclelab.

La filière française peut percer, selon lui, sur certains marchés de niche : vélos-cargo, fabrication de cadres en acier ou en titane, opportunités offertes par l'électrique... Les exemples sont déjà légion : Moustache Bikes (vélos électriques) à Epinal, Douze Cycles (vélos cargos) en Bourgogne, Eovolt (vélos électriques pliants) dans le Rhône, Cycles Lapierre à Dijon avec un « expérience center » innovant, Look Cycle à Nevers, Corima (roues en carbone) dans la Drôme, **Easybike** Group (vélos électriques) à Saint-Lô...

Reste aussi à débloquer les derniers freins. « Les politiques ont compris que la Sécurité routière et les parkings dédiés sont centraux dans la pratique », conclut Thomas Boutin. Pour lutter contre le vol, autre frein à l'acquisition d'un vélo, le marquage obligatoire des vélos neufs, depuis le 1^{er} janvier, est à même de décourager les voleurs.

Vélo Vallée innove avec Airbus Développement

Le cluster Vélo Vallée, qui regroupe en Occitanie tous les opérateurs professionnels du monde du cycle (industriels, distributeurs, opérateurs touristiques et numériques, sociétés de services, prestataires informatiques, communication-marketing...), a fixé cinq axes pour 2021 : « La formation, l'innovation - matériaux, géolocalisation, aérodynamisme... - avec Airbus Développement, le recyclage, le développement d'unités d'assemblage et un projet de vélodrome et de stade VTT » dans son fief de L'Isle-Jourdain.

