



EDEC CYCLES

Branche des Services de l'Automobile et de la Mobilité - Secteur du commerce et de la réparation de cycles

Étude sur l'évolution des usages de la mobilité, du cycle et les métiers associés

RAPPORT D'ÉTUDE - MARS 2025

Réalisé en collaboration avec :

Sommaire

Introduction	P. 3
1 – Présentation de la branche	P. 7
▶ 1.1 – Etat des lieux et données statistiques sur la branche	p. 8
▶ 1.2 – Cartographie des métiers et base de compétences	p. 18
▶ 1.3 – Politique RH et vision de l'offre de formation	p. 24
2 – Evolutions, tendances et scénarii d'évolution	P. 29
▶ 2.1 – Tendances et évolutions à l'œuvre	p. 31
▶ 2.2 – Scénarios de développement de l'usage du cycle et impacts sur la filière	p. 43
3 – Prospective sur les métiers et compétences	P. 57
4 – Plan d'action	P. 63
Annexes	P. 70
▶ Annexe 1 : Sources et contacts	p. 71
▶ Annexe 2 : Données complémentaires sur l'écosystème « Cycle »	p. 74

Introduction

1. Présentation de la branche
2. Evolutions, tendances et scénarii d'évolution
3. Prospective sur les métiers et les compétences

Annexes

- ▶ **Des magasins spécialisés dans la vente et la réparation de cycles (IDCC 1090) entrant dans le champ de l'OPCO Mobilités, opérateur de compétence des métiers de la mobilité.**



- ▶ **Un secteur important de l'économie connaissant une progression notoire depuis la sortie de crise sanitaire**

- ▶ La **convergence** vers une mobilité multimodale, durable, sûre et connectée à laquelle participe OPCO Mobilités par le biais de la formation en lien avec les autres branches. L'inscription de l'opération dans le cadre de l'EDEC Cycles visant l'apport de réponses aux problématiques identifiées liées à l'attractivité, au recrutement et à l'évolution des compétences dans le domaine
- ▶ **Les magasins spécialisés dans la vente et la réparation de cycles** commercialisent et réparent tous types de vélos. Ils relèvent de la branche des services de l'automobile, du cycle et du motocycle et appliquent la convention collective associée, IDCC 1090.
- ▶ Le secteur du Commerce et réparation de cycles compte 3 000 magasins spécialistes (seules 1,8% comptent plus de 10 salariés → tissu dense de TPE) et 2687 salariés selon les Données sociales de la branche, édition 2023 (environ 3 500 salariés selon les résultats provisoires de l'action 2 EDEC Cycles) .

- ▶ **Le développement des mobilités douces, porté notamment par l'utilisation grandissante du vélo**

- ▶ **Plusieurs causes** à la diversification des usages des cycles : la montée des préoccupations sociétales, les évolutions socio-économiques, politiques publiques, le développement de nouveaux produits, de nouveaux services de livraisons à vélo...
- ▶ **L'élargissement du marché du cycle et la montée en technicité des produits induisant des adaptations au niveau des entreprises**



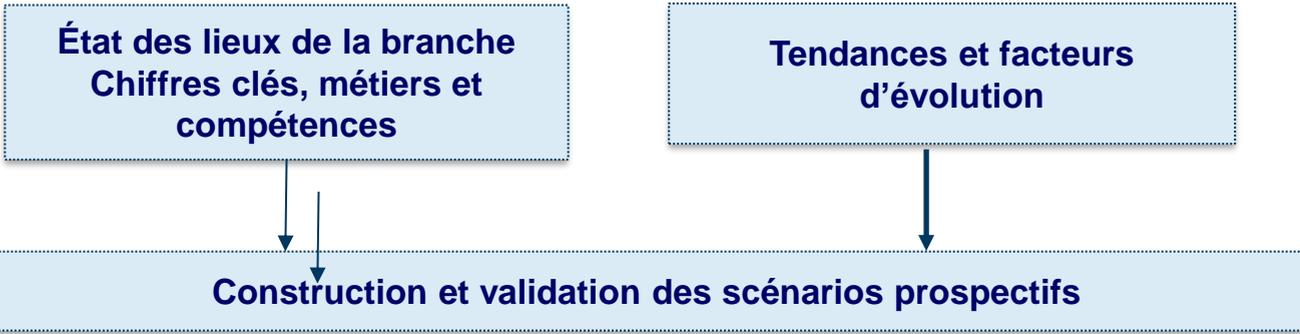
Cf. détails en pages suivantes

- ▶ **Une mission articulée autour de 2 grandes étapes :**

- ▶ Phase 1 : Construction des scénarios d'évolution de la mobilité douce et de l'usage du cycle
- ▶ Phase 2 : Analyse prospective des impacts sur les métiers et compétences, adaptation de l'offre de formation

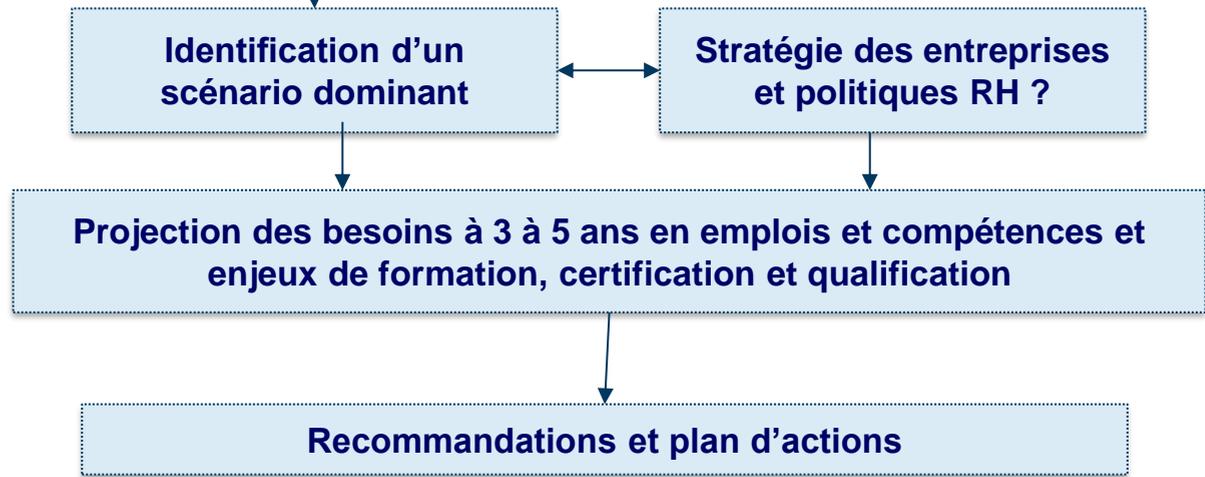
Phase 1 : Etat des lieux et scénarios

Définition et cadrage des opérations **CP**



- Analyse documentaire**
Veille presse
- Données « branche »**
- 19 entretiens experts et branche**
- Modélisation & Back office consultants**
- Points réguliers**

Phase 2 : Impact « RH et préconisations »



- 8 entretiens complémentaires Branche**
- 2 ateliers de travail**
- Modélisation & Back office consultants**
- Points réguliers**
- Rapport de mission**

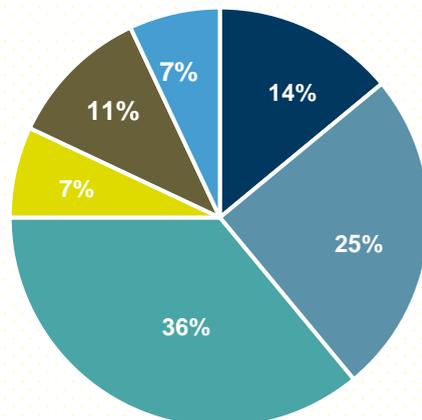
Réunion de présentation **CP**



27 entretiens qualitatifs réalisés

+ retours d'information de premier niveau lors des prises de RDV non concluantes

Répartition des acteurs interrogés



Commentaires

- La mobilisation d'un écosystème large → de multiples acteurs de la filière cycle positionnés à divers endroits dans la chaîne de valeur
- Des acteurs terrain mobilisés et intéressés par nos échanges
- Des sondages et échanges informels avec des « usagers du cycle » (hors moyens inventoriés / prévus sur le projet)

Légende



Retours directs des entretiens

Introduction

1. Présentation de la branche

2. Evolutions, tendances et scénarii d'évolution

3. Prospective sur les métiers et les compétences

4. Plan d'action

Annexes

1. 1 – Etat des lieux et données statistiques sur la branche

► Diverses études et rapports réalisés sur les dernières années

- Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France, les dossiers de la DGE, ADEME, Avril 2020
- L'emploi : moteur de la transformation bas carbone, The Shift-Project, Décembre 2021
- Mission sur la filière économique du vélo en France, Rapport Parlementaire, Janvier 2022
- L'utilisation et le marché vélo en France, Statista, 2023
- Observatoire du cycle, marché 2022, Union Sport & cycle, Avril 2023
- La France à vélo : bientôt tous cyclistes ?, L'obsoco, Avril 2023
- Rapport d'étude relative à l'écosystème des métiers du cycle, Jean Le Naour, Septembre 2023
- Panorama de l'offre de réparation en France; ADEME & In Extenso, 2023
- Analyse des données de fréquentation cyclable 2023, Vélo & territoires, Mai 2024

► Données collectées sur les sites dédiés aux thématiques cycles : Vélo & Territoire, France Vélo, Union Sport & Cycle, Club des Villes et Territoires cyclables, Transition Vélo, PFA (Filière Automobile & Mobilités), ANFA, ESS...

Nota : Nombreuses données statistiques incluant un périmètre plus large que l'IDCC 1090

Indicateurs clés sur le marché du cycle dans son ensemble et la branche commerce et réparation

Légende	
•	Données existantes
•	Prévisions

1. Présentation de la Branche

Usages/ marché du cycle

 Infrastructures et incitations publiques
<ul style="list-style-type: none"> 72 217 km d'aménagements cyclables Augmentation de 40% en 10 ans de leur budget d'investissement des collectivités territoriales dans les politiques cyclables passant de 328 à 468 millions d'€
<ul style="list-style-type: none"> 2 milliards d'euros d'investissement promis dans le cadre du plan vélo 2023-2027

Parc vélo en France 
<ul style="list-style-type: none"> 55% des ménages sont équipés d'au moins un vélo
<ul style="list-style-type: none"> ...

« Branche »

PDM Vélocistes VS les autres 
<ul style="list-style-type: none"> 62% des ventes en volume dépend par les grandes surfaces multisports et 23% par les détaillants spécialisés en 2023 (<i>Union Sport & Cycles</i>) 34% des ventes en valeur est réalisé par les grandes surfaces multisports et 54% par les détaillants spécialisés en 2023
<ul style="list-style-type: none"> NC...

 Usagers (sports, travail....)
<ul style="list-style-type: none"> 30 millions de Français de plus de 15 ans font du vélo au moins une fois par an et 3,3 millions quotidiennement +30% de pratique du vélo en zone urbaine entre 2019 et 2021, +42% en zone périurbaine et +38% en zone rurale. Prix moyen des vélos en 2023 : 978 € (prix tiré vers le haut par les VAE) (+7% par rapport à 2022) --> +675 € en 10 ans
<ul style="list-style-type: none"> NC...

 Cible (B2B, B2C,..)
<ul style="list-style-type: none"> 13 291 vélos achetés en 2022 pour des flottes professionnelles (multiplication par 3) représentant 25 millions d'€
<ul style="list-style-type: none"> NC...

 Vente et Réparation de vélos
<ul style="list-style-type: none"> 2 230 967 cycles vendus en 2023 (-14% par rapport à 2022) dont 30% de VAE Un marché de 2,182 milliards d'€ en 2023 (-8% par rapport à 2022) (<i>Union Sport & Cycles</i>) dont 1,142 milliard concernant les pièces et accessoires (-2% par rapport à 2022) TCAM 2013-2023 : 9,95%
<ul style="list-style-type: none"> L'assemblage d'1,4 million de vélos en France (souhait du gouvernement) d'ici à 2027 et 2 millions d'ici à 2030 TCAM 2023-2030 : 12,6%

Modèle économique de la réparation 
<ul style="list-style-type: none"> 4 500 entreprises de diverses tailles et divers modèles Montant moyen d'une réparation d'un vélo moyenne gamme : 100-150 € (<i>d'après les entretiens</i>)
<ul style="list-style-type: none"> NC...



► Croissance du nombre de pratiquants entre 2019 et 2023

- 30 millions de Français de plus de 15 ans font du vélo au moins une fois par an et 3,3 millions quotidiennement
- +37% de pratique du vélo entre 2019 et 2023 avec des dynamiques contrastées selon les milieux et pratiques (utilitaire, loisirs ou mixte)
 - +40% en zone urbaine
 - +22% en zone périurbaine
 - +26% en zone rurale

► Un parc vélo semblant grandir d'années en années notamment avec l'économie circulaire, le développement de la réparation...

- Un usage urbain de plus en plus important mais une majorité de vélos « loisirs » et de vélotourisme
- L'utilisation sportive : une pratique ultra spécifique mais une pratique constante

► Le vélo est le moyen de transport le plus vendu en France (43%) parmi les voitures, trottinettes, scooters...

- Malgré un contexte de crise sanitaire, une forte croissance du secteur avec 854 417 vélos produits en 2022 dont 52% de VAE
- Une croissance notamment soutenue par le développement des VAE :
 - +28% de VAE produits en 2021 et +9% de VAE produits en 2022 (445 224 produits, soit 52% du total)
- Néanmoins, il faut souligner un ralentissement du marché en 2023
 - Une demande stable des consommateurs, mais une offre grandissante (nouveaux entrants)
 - Des délais rapides de livraison en raison de niveaux de stocks très élevés

► La production de vélo en France

- La production française représente seulement 5,7% du total européen en volume avec 720 000 vélos produits sur 12,7 millions de vélos européens
 - 2,3 millions produits en Italie, près de 2 millions en Allemagne, 3 millions au Portugal
- Plus de 70% des vélos vendus sur le territoire (soit environ 2,7 millions en 2019) sont importés (principalement d'Asie et d'Europe de l'Est)
- → A ce jour, la filière vélo compte quelques activités d'assemblage, mais la production de pièces et accessoires en France reste très marginale



► 2023 : une année difficile pour le marché du vélo avec des ventes en berne : 2 230 967 vélos vendus en France Dont 671 585 VAE

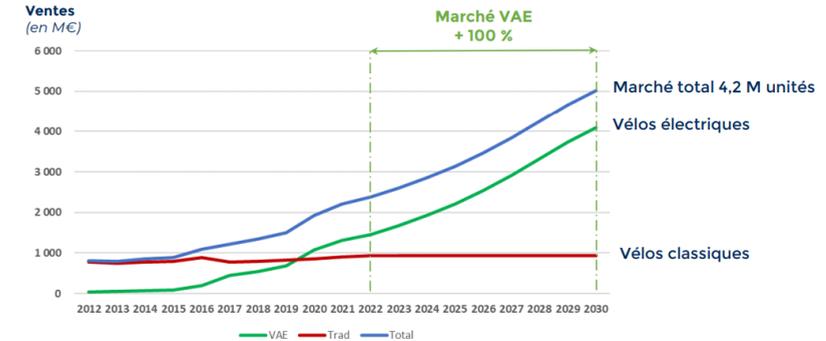
- -14% par rapport à 2022
- Ventes de cycles en valeur en 2023 : 2,182 milliards d'€

► 3,6 milliards d'€ de chiffre d'affaires pour la filière en 2022 (vélos, composants et maintenance)

- 1,5 milliards d'€ de CA pour les composants et accessoires
- Les ventes de vélos représentent environ les deux tiers du chiffre d'affaires global soit 2,3 milliards d'euros.

► Le prix moyen des vélos est de 978 € (2023), prix tiré vers le haut par le VAE

- +7% par rapport à 2022
- +675 € en 10 ans



De nouveaux clients et débouchés, des relais de croissance

► Les flottes d'entreprises constituent un marché dynamique :

- 35 gestionnaires de flottes identifiés
- 13 294 vélos achetés en 2022 (multiplication par 3)
- 25 millions d'€ de volume d'achat
- Une tendance à la hausse en raison des aides aux entreprises pour encourager l'investissement dans des flottes de vélos

► Les flottes des collectivités sont aussi un marché en devenir :

- 266 services vélos identifiés en France
- 19 781 vélos achetés en 2022
- 26 millions d'€ de volume d'achat



► Définition et IDCC

- La vente et la réparation de cycles appartiennent à l'**IDCC 1090** mais ...
- De **nombreuses Conventions Collectives concernées** (exemples: IDCC 3248 CC nationale de la métallurgie, IDCC 2511 CC nationale du sport, IDCC 1557 CC nationale du commerce des articles de sport et d'équipements de loisirs...)
- De nombreux acteurs concernés : vélocistes, mais également loueurs de vélos, structure proposant des vélos en libre-service (vélib,...)



Vélociste

Selon le Larousse : « spécialiste de la vente et de la réparation des cycles »

- Terme employé tout au long du rapport pour qualifier les professionnels de la filière spécialisés dans la vente et la réparation de cycles (branche)

► Le marché du cycle, un poids économique de plus en plus important

- Il existe **différentes catégories d'activités autour du vélo** : conception, production, vente (neuf, occasion, pièces et accessoires), maintenance/ réparation, recyclage,... avec le positionnement d'acteurs très diversifiés sur chacune des activités
- **47 000 emplois (ETP) ont été recensés dans plus de 25 familles de métiers au sein de la filière vélo**
- **1 774 magasins spécialisés dans la vente et la réparation de cycles en 2019**
 - Environ 3 500 salariés employés dans ces magasins
- **L'apparition de nouveaux « vélocistes »** : associations et concessionnaires voitures entre autres

► Des maillons essentiels de la chaîne de valeur, de l'écosystème du cycle..

- La production des vélos et des composants
- Les usages très divers du vélo :
 - Le développement du tourisme à vélo (loisirs)
 - L'installation de services vélos combinés à des aménagements cyclables de qualité (moyen de transport)
 - L'activité sportive
- Un acteur majeur de la mobilité douce et de la transition écologique, soutenu par l'Etat
- Un contrat de filière en cours, qui promet d'accompagner le développement du vélo dans tous les territoires, porté par France Vélo Filière Economique



Cf. Cartographie des
métiers en partie 1.2

► Des métiers du cycle présents dans d'autres branches

- Artisans de la réparation de cycles (code NAF 95.29Z-B, IDCC 1483) dépendant de l'OPCO EP (Opérateur de compétences des entreprises de proximité)
- IDCC 1557, convention collective nationale du commerce des articles de sport et d'équipements de loisirs appartenant à l'OPCOMMERCE...etc.

Filière cycle

Acteurs institutionnels et modèle de la réparation des cycles



Infrastructures et incitations publiques

Rôles des pouvoirs publics en faveur de la filière cycle

Soutien financier et incitations fiscales

Réglementation et législation

R&D via AAP (*relocalisation, verdissement,...*)

Mise en place d'infrastructures

Promotion et éducation auprès des publics

► L'adaptation de l'environnement pour une adoption plus simple du vélo

- Des besoins de parkings, de pistes cyclables qui soient larges et nombreuses...
- Des transformations nécessaires dans l'environnement urbain mais aussi rural : distance importante impliquant une utilité accrue de l'usage multimodal

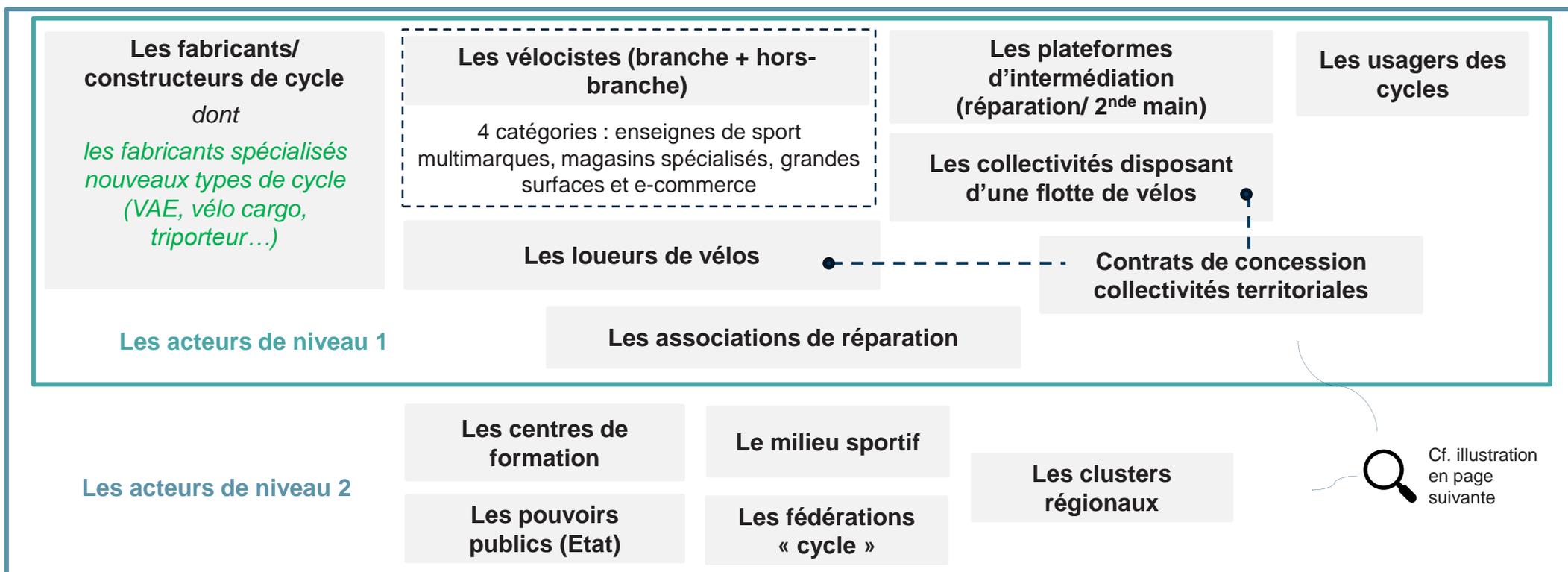
► Des sujets à traiter autour de la sécurité au sens large de la pratique

- Freins n° 1 à la pratique du vélo en France : l'insécurité et le vol



Modèle économique de la réparation

- **Beaucoup de petites réparations (changement de roue, chaînes...), mais peu onéreuses**
 - Difficultés économiques pour les petits vélocistes
- **Une fréquence de réparation plus importante pour les vélos musculaires**
 - Rappel : le parc de vélos français est composé à ce jour d'une majorité de vélos musculaires
 - Beaucoup de vélos musculaires « moyenne gamme », plus fragiles au quotidien
- **Très peu de réparation préventive**
 - Néanmoins, les VAE sont plus régulièrement amenés pour des entretiens de contrôle



► Des usages multiples du vélo impliquant un écosystème complexe avec de nombreux acteurs

► cf. Annexes – ESS

► Des activités et métiers de vente et réparation de cycles entre les mains des « acteurs de niveau 1 »

► Les acteurs de niveau 1 : des acteurs au cœur de la branche, dans un référentiel « Commerce et Réparation »

► Les acteurs de niveau 2 : les acteurs « supports »

Ecosystème complexe, vision synoptique de la filière vélo

Illustration des principaux acteurs de la filière



1. Présentation de la Branche

Fabrication

Usage



► Il existe plusieurs canaux de distribution de cycle :

- Les détaillants spécialisés
- Les enseignes multisports
- Le e-commerce
- Les grandes surfaces alimentaires (GSA)
- Les grandes surfaces diverses (GSD)
- Les groupes de distribution des services de l'automobile (GDSA)

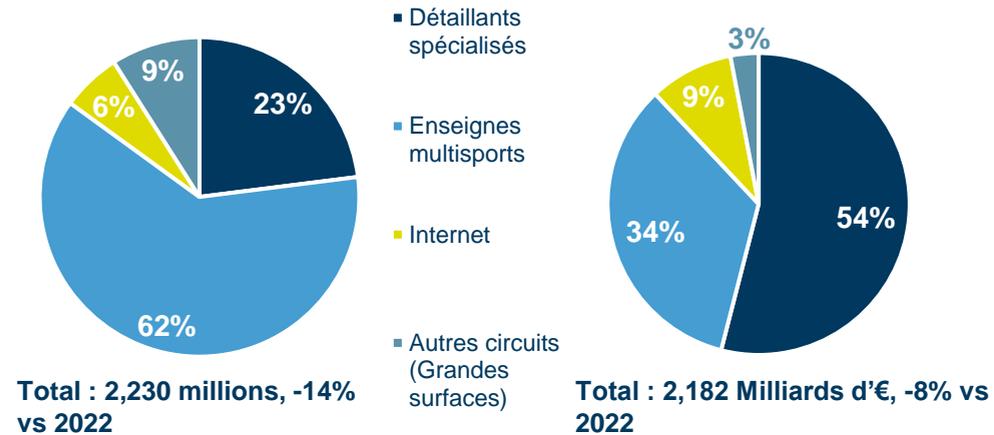
► Les détaillants spécialisés conservent une position majoritaire malgré une forte progression des enseignes multisports notamment sur le marché des VAE

- Les détaillants spécialisés représentent 66 % des ventes de VAE neufs en valeur et 47% en volume.
- Les enseignes multisports réalisent 25% des ventes de VAE neufs en valeur et 38% en volume.

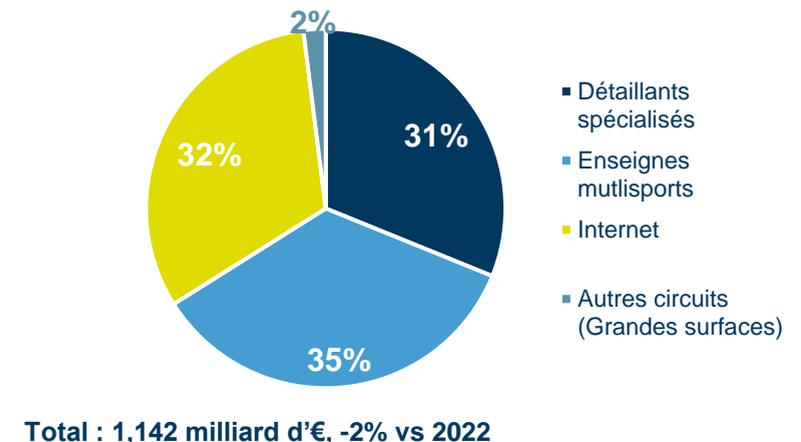
► Concernant les évolutions récentes...

- Une poignée de **spécialistes des vélos électriques français** se développent dans un **marché des VAE dynamique**
 - Exemples de spécialistes des vélos électriques : Ecox (20 magasins en France), Velo (16 magasins), Bo Biclou ...
- Un attrait également observé pour les articles de seconde main avec l'apparition de plateformes en ligne proposant des vélos d'occasion et vélos reconditionnés, comme :
 - Probikeshop et son service « second life »,
 - Le partenariat entre Tuvalum et Vendre-son-vélo.com
 - "Mon vélo pour la vie" : location de vélos, évolutif selon âge

PART DE MARCHÉ DES DIFFÉRENTS CIRCUITS DE DISTRIBUTION DE VÉLOS EN VOLUME (à gauche), EN VALEUR (à droite) (%)



PART DE MARCHÉ DES DIFFÉRENTS CIRCUITS DE DISTRIBUTION DES PIÈCES ET ACCESSOIRES EN VALEUR (%)



Ecosystème du cycle

Focus sur la réparation de cycle

1. Présentation de la Branche



► Un profil type des acteurs de la réparation de cycle

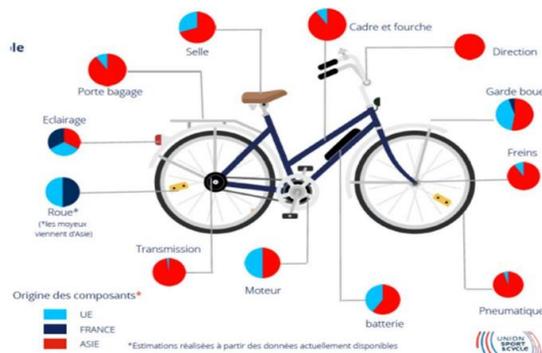
- La réparation des vélos et équipements associés passe essentiellement par les vélocistes disposant presque tous d'un atelier d'entretien et de réparation.
- Une majorité de **petites structures, multimarques et indépendantes** s'appuyant généralement sur leurs réseaux, comme un club cycliste pour développer leur activité.
- Certains choisissent d'adhérer à l'enseigne d'un fabricant, d'une centrale d'achat ou d'une franchise de marque.

► Le marché de la maintenance, un marché en croissance

- Le chiffre d'affaires de la maintenance dans l'industrie du cycle : 93,5 millions d'€ : +4,7%
- Un marché concentré sur les détaillants spécialisés (74% du CA) et les enseignes multisports (26% du CA)

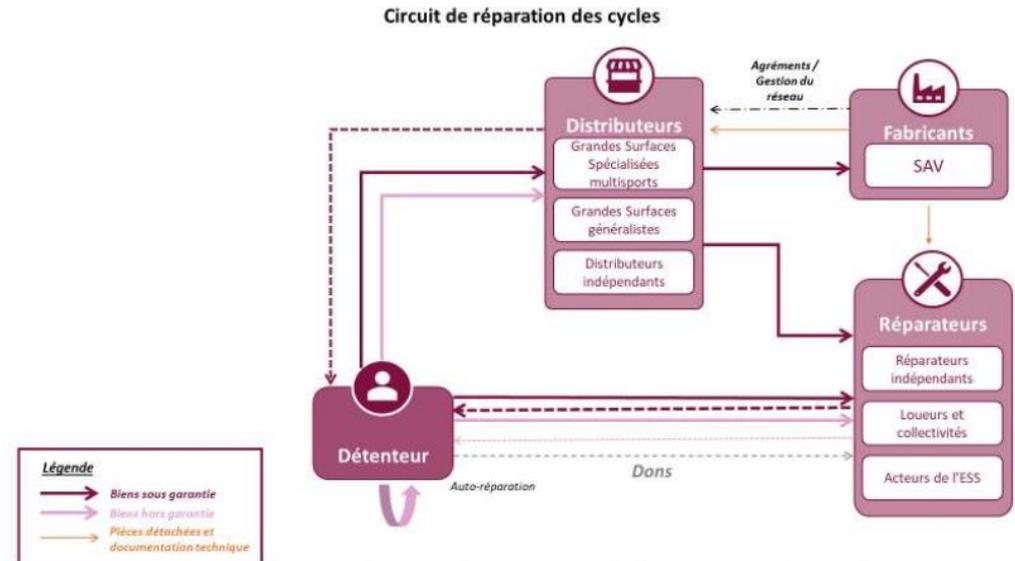
► Les évolutions récentes

- Face à une demande en baisse pour les achats de cycles et accessoires, l'offre de service des détaillants spécialisés s'enrichit : **réparation**, rachat de vélo/ occasion, ou encore location
- Le rôle important des fabricants de cycle quant à la formation des réparateurs : formations centrées sur leurs systèmes → actualisation des compétences
- Des réparations plus coûteuses dues des évolutions techniques du cycle mais aussi plus longues et difficiles



► Des acteurs multiples intervenant dans le circuit de la réparation

- Des professionnels spécialisés ou généralistes, des particuliers, des associations ...



Source : Panorama de l'offre de réparation en France, ADEME & In Extenso, 2023

► Des étapes nombreuses autour de l'acte de réparation

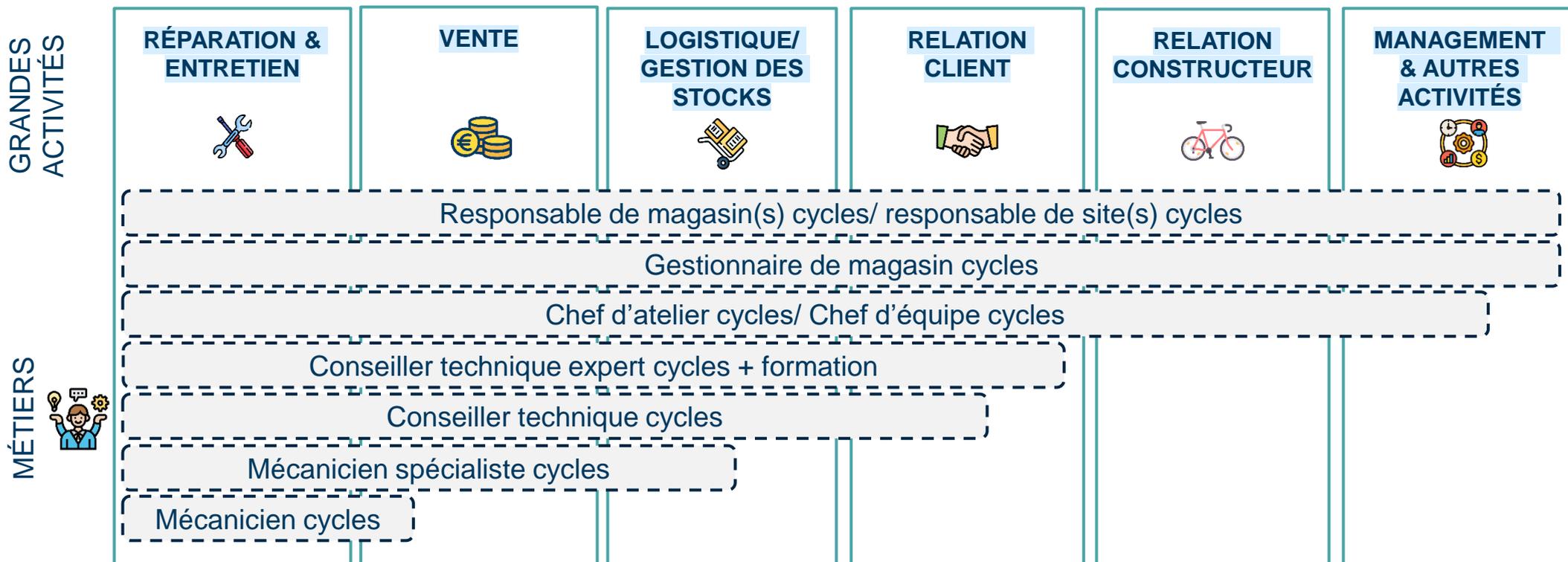
- « Obtenir les pièces détachées »
- « Trouver un réparateur »
- « Utiliser la garantie constructeur et/ ou distributeurs et le SAV »
- « Apprendre à réparer de façon autodidacte ou par le biais d'associations / formations/ tutoriels... »

1. 2 – Cartographie des métiers et base de compétences

Cartographie des métiers, focus sur les métiers des magasins spécialisés dans la vente et la réparation de cycles

- ▶ Un écosystème étendu de la filière Cycle (voir cartographie de tous les métiers du cycle en Annexes) avec un large panel de métiers gravitant autour de la conception, fabrication, commercialisation, utilisation et réparation de cycles
- ▶ Une filière vente et maintenance / réparation de cycles détaillée en 7 niveaux de qualifications, selon l'ANFA, induisant des responsabilités crescendo et en conséquence des compétences plus pointues

Nota : Dans les plus petites structures de la filière (majorité des entreprises IDCC 1090 entrant dans le champ de l'OPCO Mobilités), les métiers et les activités sont moins différenciés, une seule personne assurant fréquemment toutes les fonctions au sein du magasin.



► Un large panel de compétences au service des vélocistes pour conseiller, vendre puis réparer les vélos des clients

- Une compétence première pour exercer : **réparation et entretien des cycles** / remplacement des organes mécaniques, hydrauliques ou électriques des cycles ou réparation des éléments constitutifs afin de remettre en bon état de fonctionnement dans le respect des recommandations techniques des fabricants et des normes de sécurité en vigueur
 - La diversification des vélos : VTT, VTC, tricycle, triporteurs, VAE, vélo pliant, vélo cargo, Gravel... nécessitant les connaissances techniques pour réparer mais aussi les spécificités pour conseiller les clients à l'achat → un travail important de **veille et de recherche** (fonctionnement, réparation, outil de réparation...)
 - L'utilisation des malles de diagnostic pour les composantes électriques des VAE, avec l'absence d'habilitations pour ouvrir les moteurs et batteries
- L'importance du **conseil et du commercial**
 - Des usagers faisant face à une multitude de solutions : une analyse des besoins nécessaire pour prodiguer les meilleurs conseils possibles au client en fonction de leurs pratiques → le vélociste doit apporter une réelle plus-value
 - Des clients avertis, renseignés notamment via les informations disponibles sur internet en l'attente d'un conseil avisé lorsqu'ils se déplacent en magasin
- La montée en puissance des « **réponses à appel d'offres** » pour les entreprises les plus structurées ayant la capacité de suivre et réaliser la maintenance de flottes
 - Un moyen de chercher de nouveaux marchés (collectivités, entreprises,...) en raison des ventes de vélos stagnantes

► Une sensibilisation accrue des mécaniciens cycles sur les enjeux de sécurité et de développement durable

- Le frein N° 1 dans la pratique quotidienne du vélo (sécurité, stationnement, peur des vols,...)
- Des volets mis de plus en plus en avant dans la formation initiale



Voir approche fonctionnelle des compétences en page suivante



RELATION CLIENT

- Aménager et animer le lieu de vente
- Conseiller la clientèle en fonction des besoins et usages
- Restituer le cycle au client et expliquer les travaux réalisés
- Suivre la satisfaction de la clientèle
- Traiter les réclamations et les litiges
- Etablir et suivre les relations fournisseurs /partenaires/ clientèle grands comptes



RÉPARATION & ENTRETIEN

- Assembler et régler des cycles neufs et d'occasion, visant la préparation à la route
- Réaliser l'ensemble des interventions de maintenance préventive et corrective relevant de l'entretien courant et périodique des cycles en utilisant éventuellement des appareils adaptés
- Réaliser un diagnostic et la maintenance (de premier niveau) des vélos à assistance électrique (VAE)
- Maîtriser les nouvelles technologies et méthodes associées (veille active)
- Gérer l'entretien de l'atelier cycles et des outils mis à disposition
- Appliquer les procédures qualité, sécurité et environnement (QSE) des personnes et des biens, en vigueur dans l'entreprise
- Utiliser la documentation technique
- Organiser et planifier les interventions de l'atelier cycles



RELATION CONSTRUCTEUR

- Négocier les conditions d'achat / de vente des cycles, des produits et services cycles, ainsi que les prestations de maintenance
- Suivre les garanties
- Sélectionner les gammes de cycles et de produits du cycle en vente au sein du magasin
- Planifier les interventions



MANAGEMENT

- Organiser le travail et animer les équipes
- Elaborer et tenir des tableaux de bord stratégiques et financiers permettant le pilotage de l'activité
- Assurer l'application des règles, normes et procédures en vigueur afin d'assurer une qualité de service
- Apporter un soutien technique aux collaborateurs dans l'atelier
- Former les jeunes stagiaires/ alternants
- Réaliser des actions de formation technique à l'attention des collaborateurs de l'atelier et du magasin cycles



VENTE

- Commercialiser des cycles, produits et accessoires
- Contribuer à la promotion des produits et services de l'entreprise (vélos et ventes additionnelles)
- Réaliser des ventes complémentaires / réaliser des ventes à distance
- Mettre en œuvre des actions commerciales promotionnelles
- Réaliser des devis, des ordres de réparation
- Facturer et encaisser



LOGISTIQUE/ GESTION DES STOCKS

- Gérer les flux de produits et les stocks
- Réaliser le suivi de l'inventaire
- Gérer la flotte de cycles (pour les activités de location)

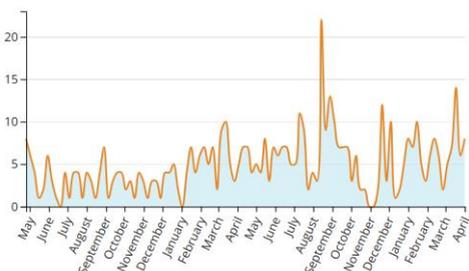
AUTRES ACTIVITÉS

- Apporter un appui technique aux appels d'offres (niveau 1 technicien)
- Répondre aux AO (niveau 2 responsable)
- Mettre à jour, transmettre et classer la documentation technique et commerciale

► Précisions sur le périmètre retenu

- NAF 45.40Z (Commerce et réparation de motocycles) et NAF 47.64Z (Commerce de détail d'articles de sport en magasin spécialisé) et NAF 95.29Z (Réparation d'autres biens personnels et domestiques)
 - Nota : Périmètre traité lors de l'extraction des données sensiblement différent du périmètre retenu dans le cadre de l'action 2 (activités de location non intégrées)
- Code NAF correspondant majoritairement à des annonces de mécaniciens (moto)cycles

Emploi	04/2022 à 04/2023	04/2023 à 04/2024
« Mécanicien cycles »	198	319
Dont Nombre de stagiaires et d'alternants	2 (1%)	4 (1%)
Dont Remplacement, Interim, CDD	39 (19%)	28 (9%)
Dont CDI	157 (80%)	287 (90%)



► Une formation requise

- Majorité de niveau BEP/ CAP requis (34 %), mais également niveau Bac et Bac pro (16%)
- Nombreuses offres ne précisent pas la nature du diplôme souhaité, mais souhaitent recruter en fonction de la motivation du candidat et valorisent les expériences passées.

► 5 offres d'emploi de « mécanicien cycle » en moyenne publiées par semaine au courant des deux dernières années

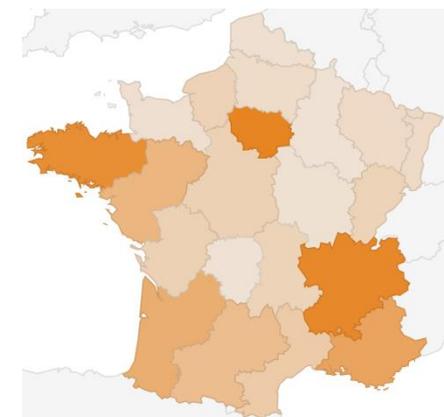
► Plus de 50% des offres d'emploi publiées dans ce segment sont diffusées par France Travail

► Le top 3 des employeurs

- Vélogik (réseau expert de l'exploitation et de la maintenance de cycles au service des propriétaires et gestionnaires de flottes de vélos)
- Décathlon Group
- Ridy (ateliers de réparation)

► La localisation des offres d'emploi recensées

- Une concentration des offres en Ile-de-France, Bretagne et Rhône-Alpes
- Plus généralement, une concentration dans les zones touristiques



► Les compétences professionnelles phares recherchées

- Maintenance et Dépannage
- Assemblage et installation
- Entretien et mécanique

► Les compétences humaines recherchées

- Motivation Personnelle
- Esprit d'équipe
- Minutie ou Attention aux détails

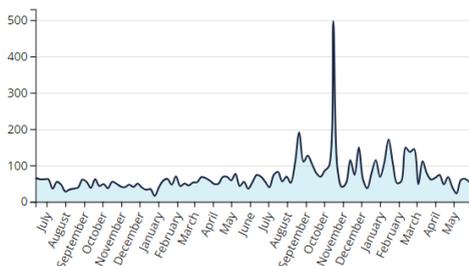
Extraction des données entre le 18/04/22 et le 15/04/2024

- ▶ **L'absence de filtre, de délimitation de secteur fait apparaître plus de 7 000 résultats** (dont maintenance moto en plus de la maintenant cycle) – **plus ou moins en lien avec le périmètre retenu dans le cadre de ce travail**

Emploi	04/2022 à 04/2023	04/2023 à 04/2024
« Mécanicien cycles »	2 666	4 711
Dont Nombre de stagiaires et d'alternants	66 (2,5%)	60 (1%)
Dont Remplacement, Interim, CDD	908 (34%)	724 (15%)
Dont CDI	1 692 (63,5%)	3 927 (83%)

▶ Une formation requise

- ▶ Majorité de niveau BEP/ CAP requis (42 %), et niveau Bac et Bac pro (41%)
- ▶ Nombreuses offres ne précisent pas la nature du diplôme souhaité, mais souhaitent recruter en fonction de la motivation du profil et valorisent les expériences passées.



- ▶ **70 offres d'emploi de « mécanicien cycle » en moyenne publiées par semaine au courant des deux dernières années**

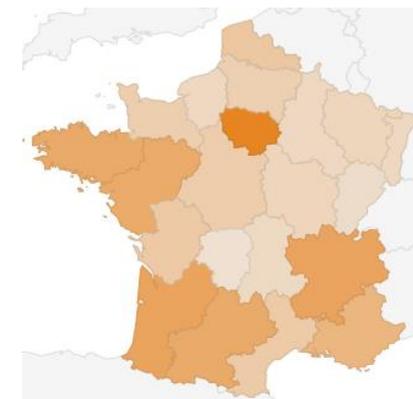
Extraction des données entre le 18/04/22 et le 15/04/2024

▶ Le top 3 des employeurs

- ▶ Skoda (motocycles)
- ▶ Lire Plus (motocycles)
- ▶ Vélogik
- ▶ Mais également Intersport,...

▶ La localisation des offres d'emploi similaire à la cartographie précédente

- ▶ Une concentration des offres en Ile-de-France, Bretagne et Rhône-Alpes
- ▶ Plus généralement, une concentration dans les zones touristiques



▶ Les compétences professionnelles phares recherchées

- ▶ Maintenance et Dépannage
- ▶ Entretien et mécanique automobile
- ▶ Assemblage et installation

▶ Les compétences humaines recherchées

- ▶ Motivation Personnelle
- ▶ Minutie ou Attention aux détails
- ▶ Esprit d'équipe

En définitive, un foisonnement des offres d'emploi « mécanicien cycles », des besoins émergent de nombreux acteurs sur le volet vente, entretien et réparation

1. 3 – Politique RH et vision de l'offre de formation

► Des organigrammes « classiques », peu impactés par les évolutions des usages des cycles



- 4 grands types de vélocistes (voir *Personae/ profils type en Annexes*)
- Un fonctionnement global de TPE avec des rôles peu « segmentés » dans les plus petites structures
 - Un directeur du magasin (gérant et/ ou propriétaire) pilotant l'activité dans son ensemble, mais étant **également sur le terrain** au plus proche de la clientèle pour soutenir et faire monter en compétences ses salariés
 - Des salariés généralement « **multi-casquette** », en charge de multiples activités selon le niveau de délégation du dirigeant (vente, entretien & réparation, gestion des stocks, des éventuelles locations,...etc.)
 - Dans les organisations les plus structurées, des rôles et activités de chacun davantage définis
 - ◆ Des mécaniciens cycles dédiant la quasi-totalité de leur temps aux activités de l'atelier entretien et réparation
 - ◆ Des conseillers techniques en magasin, prêtant main forte aux mécaniciens lorsque les demandes clients sont traitées

► Des recrutements relativement aisés... mais une fidélisation des salariés moins évidente

- Une offre disponible sur le marché mais des demandeurs d'emplois plus ou moins nombreux selon les régions
- Des petits vélocistes peu versés vers de nouvelles embauches avec de nombreux dirigeants préférant travailler seul ou bien privilégiant les alternants
- Beaucoup de création d'entreprises / autoentreprises en sortie de formation : un certain nombre d'apprenants ouvrant leur propre magasin à la fin de leur formation
- Un impact fort de la saisonnalité avec une activité importante au printemps et en été mais des saisonniers sans diplôme, d'où l'importance de formations courtes permettant d'apprendre rapidement les bases de la réparation cycle
- Un turnover grandissant au fil des années
 - Un modèle économique très concurrentiel : « *On va chercher les bons éléments dans les autres sociétés, chez les confrères* »
 - Volet technique difficile pour les personnes issues de reconversions professionnelles, ne venant pas du monde du vélo : arrêt en cours de formation ou réorientation

► Une perception mitigée de l'appareil de formation par les entreprises

- Des candidats manquant de compétences en sortie de formation initiale donc ...
- ...Une importance de la formation en interne avec leurs méthodes et leurs produits mais aussi ...
- ...De la formation continue proposée par les constructeurs : formation tout au long du parcours des réparateurs cycles → apprentissage au choix, sur les différents systèmes des constructeurs

Nota : un décalage assez classique observé lorsqu'on questionne un entrepreneur sur les besoins idéaux de compétences et l'offre initiale de formation.
Pas d'alerte spécifique sur le secteur du Cycle



- ▶ **Aucun diplôme spécifique délivré par l'éducation nationale pour exercer un métier de la branche**
Nota : Dernière session d'examen du CAP cycle et motorcycle ayant eu lieu en 2006 → suppression du diplôme
- ▶ **Mais une offre de formation certifiante privilégiant la pratique et permettant d'accéder aux métiers du vélo dans le domaine de la vente et de la réparation en atelier, mais aussi aux métiers connexes**
 - ▶ Des certifications professionnelles reconnues : titre professionnel (créé par la branche des services de l'automobile et l'ANFA) et CQP (créé par la CPNEFP filière sports loisirs et l'USC)
 - ▶ INCM, Sup de Vélo, Eklore Technics (ESC Pau BS et CNPC Sport)
 - ▶ Des formations longues débouchant sur des diplômes d'état et brevets professionnels : BPJEPS, DEJEPS,..
 - ▶ L'ouverture en 2022 du CFA Décathlon en partenariat avec les centres de formation AFPA autour des métiers de la réparation et de la vente de produits sportifs
 - ▶ Titre Professionnel Employé Technicien Vendeur en matériel de sport (RNCP 35992)
- ▶ **En complément, une variété de formations courtes non certifiantes offertes par de nombreux acteurs permettant de se former à des spécialités (VAE, freins hydrauliques, vélos urbains,..)**
 - ▶ Des formations directement dispensées par les constructeurs/ fabricants de vélo pour maîtriser les spécificités des vélos achetés
 - ▶ Des formations courtes s'adaptant aux besoins régionaux (*exemple : Formation « Entretien et gestion de parc location vélos de montagne » dispensée par Eklore Technics à la suite d'une demande importante des magasins de ski basculant sur la partie vélo en été → les employés apprennent les bases pour réparer rapidement les vélos en station et connaître les éléments de sécurité*)
 - ▶ Des formations courtes pouvant attirer les particuliers (financements propres de la formation) : usage personnel
- ▶ **Le métier de mécanicien cycle particulièrement recherché en période estivale aux abords des grandes métropoles/côtes et autres points d'intérêts**
 - ▶ Forte demande en formation durant le printemps et l'été, en avril notamment
 - ▶ Demande moins importante sur les mois d'hiver, de novembre à février
- ▶ **Plus largement, la mobilisation des villes et collectivités pour sensibiliser les usagers**
 - ▶ Des politiques publiques menant des actions dès le plus jeune âge avec le programme "savoir rouler dans les écoles" (écoles maternelles, mais également dans les collèges et lycées)
 - ▶ Diverses animations également dans les villes pour sensibiliser les cyclistes et distribuer par exemple du matériel réfléchissant



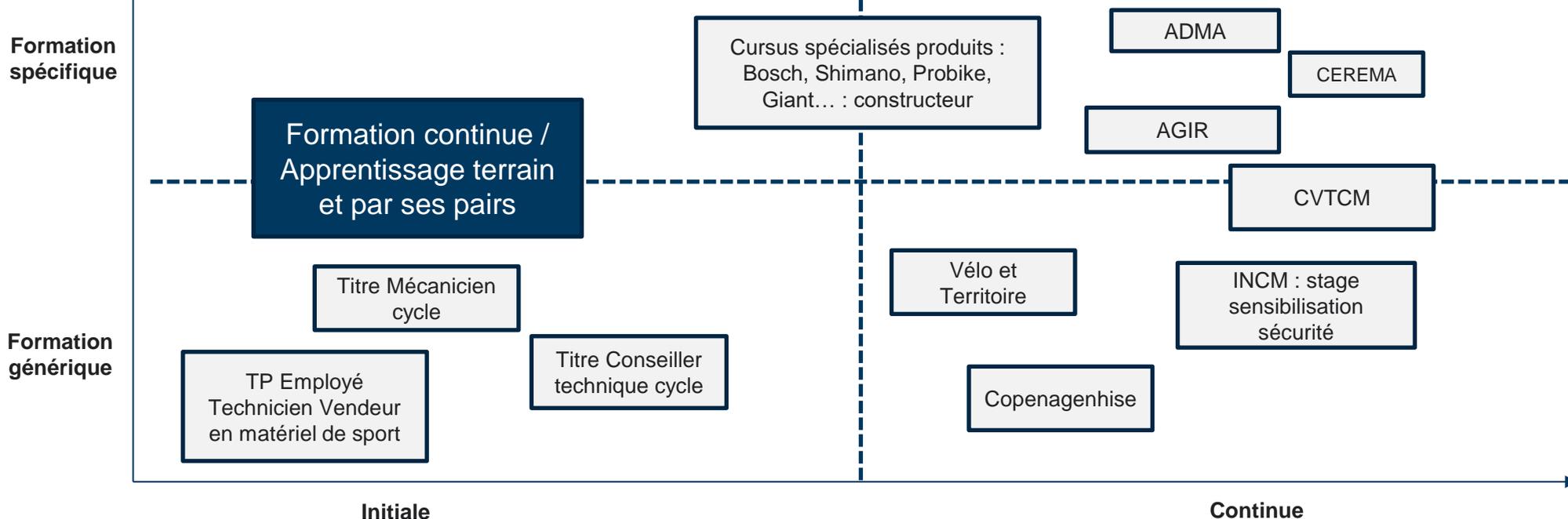
Panorama non exhaustif, Photographie à un instant T

Nota : Formations au sens large, mêlant commerce, réparation et savoir rouler à vélo à destination des usagers et des professionnels (branche élargie)



La formation au métier de fabricant

L'absence de formation spécifique pour les fabricants du cycle (soudure, peinture, commerce, marketing...) impliquant l'acquisition des compétences en entreprise, formation terrain



► Commentaires

- Un passage quasi systématique par une formation type Titre Professionnel ou Certificat de Qualification Professionnelle générique, enseignant les bases techniques pour exercer le métier de mécanicien cycle, conseiller technique cycle
- De nombreuses formations continues allant de la sensibilisation à des modules plus techniques pour approfondir les connaissances sur un domaine
 - Souvent dispensé par les constructeurs directement
- La modalité privilégiée et la plus largement adoptée demeurant la formation continue interne **au sein de l'entreprise** pour apprendre sur le terrain, au contact des pairs et de la clientèle

- ▶ **Une satisfaction exprimée concernant les formations proposées par les marques, les fournisseurs**
 - ▶ Des formations régulières, complètes et spécifiques à certaines problématiques rencontrées mais ...
 - ▶ ... l'optimisation souhaitée des calendriers de formations car des difficultés à s'absenter de l'atelier pour assister à toutes les formations mises à disposition par les fournisseurs/fabricants
- ▶ **Un débat quant à l'enseignement de compétences électroniques/ électriques**
 - ▶ Pour certains, des **compétences électriques non nécessaires** car un soutien important des marques de motorisation, mallette de diagnostic dictant ce qu'il y a à faire et la non-autorisation de réparation électrique (habilitation nécessaire)
 - ▶ Pour d'autres, des **compétences électriques nécessaires et insuffisamment enseignées** dans les formations : avenir de la réparation avec de plus en plus d'évolutions électroniques/ électriques qui, en plus, vont très vite et un moyen d'autonomie pour les vélocistes
- ▶ **Nécessaires ou non, les évolutions techniques manquent cependant dans les programmes des formations**
 - ▶ La difficulté étant de maintenir un niveau de savoir avec des évolutions techniques très rapides
 - ▶ Un besoin de remise en question et d'actualisation permanente concernant les nouveautés étudiées au sein des formations
 - ▶ Une formation continue primordiale dans la vie professionnelle des vélocistes
- ▶ **Des compétences en finance et gestion d'entreprise à renforcer (professionnalisation du métier)**
 - ▶ Des manques dans la gestion de trésorerie, le management, l'utilisation d'indicateurs de performance
 - ▶ Un besoin de compétences liées à la structuration futures des entités telles que la gestion des achats, la communication, les process à la suite d'un franchissement de cap : le passage de « l'artisanat » au « commerçant »
- ▶ **Les entreprises considérant que les formations ne sont pas suffisamment professionnalisantes, complètes**
 - ▶ Des formations relativement courtes n'enseignant pas toutes les compétences nécessaires pour entrer sur le marché du travail « en étant opérationnel »
 - ▶ Un travail important de formation interne par les entreprises afin de combler les manques :
 - ▶ Pour certains, un manque de compétences électriques ou de maîtrise des nouvelles technologies
 - ▶ Pour d'autres, un manque de compétences liées à la gestion des stocks ou à la maîtrise des logiciels de stock
 - ▶ Un appareil de formation perçu comme vu moyennement accessible, peu digitalisée : volonté de disposer de solutions digitales pour permettre une formation dans la durée, « sans bourrage de crâne »

Introduction

1. Présentation de la branche
- 2. Evolutions, tendances et scénarii d'évolution**

3. Prospective sur les métiers et les compétences
4. Plan d'action

Annexes

▶ Le passage en revue de tous les phénomènes à l'œuvre

- ▶ Analyse PESTEL appliquée à l'usage de la mobilité « Vélo »
- ▶ Analyse PESTEL focalisée sur les activités de réparation-vente



** Nota : des **conditions météorologiques aussi impactantes**, mais pas de visibilité demain sur la déclinaison du changement climatique

- ▶ Un zoom sur les **facteurs macroéconomiques** et le contexte géopolitique afin d'en tirer potentiellement des conclusions sur l'expansion de la mobilité « Vélo » **



▶ La sélection de plusieurs variables clés, structurantes pour réfléchir au développement demain de l'activité des entreprises de la branche

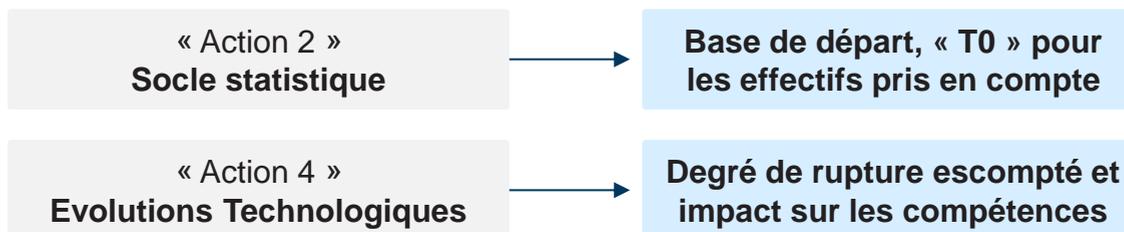
- ▶ De premières évidences sur l'avenir de la profession, les conséquences sur les métiers et compétences pour les opérateurs
- ▶ Quelques mouvements susceptibles de se faire jour au sein de la cartographie des acteurs, les rôles joués sur deux fonctions clés :
 - ▶ Fonction 1 : Vente
 - ▶ Fonction 2 : Réparation
- ▶ Un synoptique de variables, facteurs en définitive influant sur l'essor de la filière et la déclinaison au sein des entreprises de la branche

▶ La construction de scénarios autour de 2 variables clés

- ▶ Niveau de croissance des ventes et activités clés
- ▶ Place demain des acteurs de la branche (parts de marché)

▶ Des scénarios partagés avec le Comité de Pilotage dans le cadre de la mission

- ▶ Probabilisation des événements et des scénarios construits ? Conviction profonde et scénario souhaitable
- ▶ Intégration, prise en compte des conclusions des actions concomitantes dans le cadre de l'EDEC



2.1 – Tendances et évolutions à l'œuvre

Usage de la **mobilité « Vélo »**

Facteurs d'évolutions, tendances de fonds



2. Tendances et scénarii

POLITIQUE & LEGAL

- Vote du parlement le 16/02/23 en faveur de **l'adoption d'une stratégie vélo au niveau européen**
- **Plan vélo en France de 250 M€** (2022-2027) : aides à l'achat, développement pistes cyclables, formations aux jeunes et soutien à la filière vélo
- **ZFE mobilité** sur 11 métropoles
- **Investissement des villes françaises dans des infrastructures** (Paris pour les JO 2024, distribution de chèques vélos à Orléans...)
- **Signature d'un contrat de filière à venir**
- **Réindustrialisation de la filière française** du vélo portée par l'essor des VAE et les difficultés d'approvisionnement des matériaux
- Mécanismes d'incitations à l'utilisation du vélo : forfait mobilité durable,...

ECONOMIQUE

- **Soutien des pouvoirs publics sur la construction d'infrastructures** dédiées aux mobilités douces (parking, voies cyclables...etc.)
- **Augmentation des services « seconde main »**
- **Economie de la fonctionnalité** privilégiant l'usage plutôt que la vente d'un produit
- **Contexte inflationniste et crise énergétique** questionnant l'utilisation de la voiture (augmentation du prix du carburant) et favorisant l'utilisation des transports en commun et des mobilités douces

SOCIAL

- **Grandes métropoles engorgées** (embouteillages)
- **Bienfaits** de la pratique du vélo sur la **santé physique et mentale**
- Développement des thématiques liées à la **QVCT, au développement des loisirs...**
- **Praticité et confort** des déplacements : gains de temps, effort physique paramétrable,...
- **Evolution des habitudes** : baisse des détenteurs de permis de conduire chez les 18-25 ans, augmentation de la proportion de ménages sans voiture etc.
- **Augmentation des vols et vandalisme** (400 000 vélos volés chaque année en France)
- **Accessibilité des cycles** pour tous : femmes, enfants, seniors, personnes à mobilités réduites...

ENVIRONNEMENTAL

- Intérêt croissant pour les solutions de **mobilités douces et décarbonées** (meilleure qualité de l'air et limitation des émissions de CO₂)
- Régulation de la **pollution sonore**
- **Accords sur la mobilité douce et démarches RSE** grandissantes au sein des entreprises

TECHNOLOGIQUE

- **Evolution et multiplication des canaux de communication et distribution** : achat en ligne, entre particuliers etc.
- **Dispositifs liés à Internet et aux applications mobiles** auxquels une grande majorité a accès
- **Accélération du développement de nouvelles technologies**: croissance des vélos connectés notamment pour les vélos urbains (détection freins, sécurité, vols)



Tendances et facteurs favorables jouant en faveur du scénario optimiste et tendant vers un renforcement de l'usage du cycle et du nombre de vélos en circulation, première variable considérée dans les scénarii



POLITIQUE & LEGAL

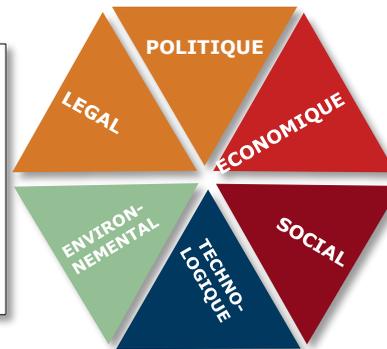
- **Multiplication des mesures pour soutenir le cycle** (Plan vélo en France de 250 M€ entre 2022 et 2027)
- **Opérations ponctuelles**, soutien de l'état
- **Signature d'un contrat de filière à venir**
- **Réindustrialisation de la filière française** du vélo portée par l'essor des VAE et les difficultés d'approvisionnement des matériaux

ECONOMIQUE

- **Nouveaux entrants** sur le marché des cycles et des VAE avec notamment la diversification des activités automobiles, commercialisation en grandes surfaces,...
- Augmentation des **services « seconde main »**
- **Diversification** de l'offre des magasins spécialisés (réparation, location, rachat...)
- Enseignes développant leurs propres magasins (Holland bikes,...)
- **Economie de la fonctionnalité** privilégiant l'usage plutôt que la vente d'un produit
- Evolution des prix des cycles à la hausse

ENVIRONNEMENTAL

- **Accords sur la mobilité douce et démarches RSE** grandissantes au sein des entreprises
- Intérêt et valorisation croissante de la réparation et des achats seconde main



SOCIAL

- **Augmentation des vols et vandalisme** (400 000 vélos volés chaque année en France)
- **Multusage** du vélo : mode de transport (courses, travail...), loisir, sport,...
- **Accessibilité des cycles** pour tous : femmes, enfants, seniors, personnes à mobilités réduites...
- La « **ville du quart d'heure** » dans les grandes métropoles

TECHNOLOGIQUE

- **Evolution et multiplication des canaux de communication et distribution : vente multicanale adoptée par certains vélocistes**
- **Dispositifs liés à Internet et aux applications mobiles** auxquels une grande majorité a accès
- **Accélération du développement de nouvelles technologies**: croissance des vélos connectés notamment pour les vélos urbains (détection freins, sécurité, vols)
- **Innovations** en termes de poids des vélos, de connectivité, d'autonomie des VAE ...



Tendances favorables dans le sillage des facteurs liés à l'usage (page précédente). Des questionnements possibles en revanche sur la place demain occupée par les acteurs de la branche



Phénomène impactant l'usage du cycle

- Soutien étatique via la multiplication des mesures pour soutenir la filière cycle : Plan vélo, bonus vélo, forfait mobilités durables, réduction d'impôt pour les flottes de vélos de fonction....
- Développement des infrastructures accélérant l'usage du cycle (inégal en revanche selon la zone concernée : urbain ou rural,...)
- Mesures également proposées par les communes, départements et régions (dispositifs d'aide à l'achat,..)
- Signature d'un contrat de filière pour structurer les acteurs et accompagner la réindustrialisation des productions et l'innovation
- Adoption des mobilités douces dans le B2B (collectivités, entreprises,...)

→ **Multiples facteurs favorisant la croissance du parc de vélos en France**



Phénomène impactant pour la Branche

- Nombreux vélos en circulation induisant de fait un nombre important de vélos à réparer dans le temps
 - Ex : Opération coup de pouce Vélo (du 11/05/20 au 31/03/21) : ristourne de 50 euros par vélo pour couvrir les frais de réparation
- Ouverture du marché de l'entretien et de la réparation à la clientèle B to B (grandes entreprises, vélogistique, collectivités proposant un service de location vélo aux salariés)
- Loi AGECE, obligation de proposer le double devis (pièce neuve et pièce d'occasion)



Impact RH « certains » (indépendamment des scénarios)

- Gestion de la logistique (suivi de flotte) et planification du flux d'activité pour anticiper et gérer la disponibilité des salariés
- Rédaction d'appels d'offres pour répondre aux besoins de la clientèle B to B
- Connaissance des dispositifs d'aide financière existants pour mieux orienter les clients
- Intervention sur une grande diversité de générations et de types de matériels impliquant des connaissances approfondies
- Nécessité d'effectuer des recherches, de disposer de notions d'électricité, d'électronique et de connaissance des matériaux



Phénomène impactant l'usage du cycle

- Usages touristiques et sportifs du vélo plutôt similaires aux époques précédentes, mais apparition/ intensification de la **mobilité quotidienne et urbaine** (usage grandissant, levier de développement de demain)
- Accords sur la mobilité douce et démarches RSE grandissantes au sein des entreprises
- Intérêt et valorisation croissante de la réparation et des achats seconde main
- Développement de l'économie de la fonctionnalité (location courte à longue durée)
- Clientèle versatile (nombreuses utilisations du cycle : sport, loisirs, moyen de transport...) conduisant au développement de nouveaux modèles (vélo cargo, triporteur, VAE,..) → développement de l'accessibilité des cycles avec des modèles pour femmes, enfants, seniors, personnes à mobilités réduites, etc



Phénomène impactant pour la Branche

- Concurrence des acteurs de l'ESS, des associations,..
- Accompagnement important des filières françaises du vélo reconditionné
- Renouvellement fréquent des gammes → spécificités (mécaniques, design, etc.) des vélos à connaître pour être en mesure de conseiller le client et de réparer les vélos
- Elargissement des gammes proposées pour couvrir l'ensemble des besoins ou bien spécialisation des distributeurs sur un seul segment
- Approche commerciale, avec le conseil à adapter aux nouveaux publics, féminisation de la profession...



Impact RH « certains » (indépendamment des scénarios)

- Clientèle très informée et par conséquent exigeante : nécessité de réaliser des recherches régulières sur les produits, matières, nouvelles technologies,...
- Variété de modèles de vélos nécessitant une réelle capacité d'adaptation et des connaissances approfondies



Phénomène impactant l'usage du cycle

- Multiplication des magasins
 - Extension des réseaux de magasins en France
 - Développement des points de vente des fabricants
 - Multiples plateformes en ligne, e-commerce → ventes en ligne cependant timides et peu privilégiées pour le moment avec un réel besoin d'essayer et de voir les nouveaux cycles (principalement VAE) utilisés en remplacement des voitures → technicité et prix croissant
- Diversification de l'offre des magasins spécialisés
 - De la vente de vélos et d'accessoires....
 - ... à la location, le rachat, la maintenance & réparation des vélos
- Changement de stratégie
 - Passage en direct des fabricants via AO
 - Mise en relation avec un vélociste capable de monter un dossier technique
 - Appel à une tiers personne pour faire le lien entre le fabricant, vélociste et la collectivité (pour les petits fabricants n'ayant pas de force commerciale)

Transporteurs mobilisés de plus en plus fréquemment et ayant la compétence vélo (exploitation, maintenance,...)

- Exemple : Transdev, Keolis,...



Phénomène impactant pour la Branche

- Tendance générale à diversifier l'offre de service vers des prestations de réparation et maintenance → **concurrence accrue** pour les entreprises de la branche
 - La vente des vélos diminue, mais la valeur des ventes augmente (meilleure qualité, services,...)
- Personnalisation de vélos avec des services de conception, montage à la carte selon les besoins



Impact RH « certains »

Besoin exacerbé de se démarquer de la concurrence et des plateformes

- En assurant un **niveau de service très qualitatif**, notamment sur le SAV
- En se déplaçant éventuellement chez les clients
- En affinant ses compétences sur l'électronique, l'hydraulique et informatique
- En faisant preuve de **polyvalence et d'adaptabilité** en allant chercher de nouveaux marchés (ex : entreprises, collectivités,...), montant des partenariats avec acteurs locaux,...
- En rendant les clients autonomes sur les petites réparations pour privilégier les réparations plus lourdes/ complexes et rémunératrices → importance de la **pédagogie**



Phénomène impactant l'usage du cycle

- Technologies embarquées dans les vélos : capteurs de puissance, transmission électronique, suspensions intelligentes,... mais également géolocalisation, alarmes, écran tactiles intégré au guidon
- Poids, autonomie des VAE
- Vélos hydrogènes, Rétrofit vélos musculaires,...



Phénomène impactant pour la Branche

- Autant de technologies et d'évolutions à prendre en considération pour les entreprises de la branche, par exemple :
 - SAV pour les VAE : remplacement moteur ou batterie (débranchement de la connectique) et gestion du suivi administratif (édition d'un ticket auprès du SAV du fabricant).
 - Réalisation des diagnostics de panne (identification de codes défauts, mises à jour...) permettant de réduire le temps d'immobilisation du VAE
- Questions autour des garanties, de la responsabilité,... (rétrofit)



A regarder à l'aune des résultats des investigations de l'action 4 (EDEC)

Questions en suspens, facteurs structurants ?

- Vitesse de déploiement des solutions hydrogènes ?
À priori peu matures....
- Développement du rétrofit ?
-

Non exhaustif...

Impact RH « certains » (indépendamment des scénarios)

- Adaptation des compétences techniques concernant par exemple les systèmes hydrauliques (fourches, freins à disque, amortisseurs et suspensions), les équipements électroniques (GPS, compteurs, dérailleurs électriques connectés ou encore les matériaux (aluminium, carbone,...)
- Réalisation de **formations spécifiques** pour couvrir les thématiques ciblées
- Réparation plus longue donc besoin de davantage de temps en atelier, de main d'œuvre
- Dépendance actuelle aux motoristes ayant les habilitations pour réparer les appareils électriques (batteries au lithium...)

Contexte macroéconomique, situation géopolitique

Quelle place dans la prospective sur l'usage du vélo ?



► Une projection sur la situation macroéconomique demain pour le moins délicate à réaliser

- Vélo = décision de mobilité et achat d'un bien d'équipement = assimilable à un acte « normal » de « consommation », lié par conséquent de près ou de loin en théorie aux dynamiques économiques

► Illustration de facteurs traditionnellement structurants pour la consommation :

- Evolution de la situation géopolitique avec des crises internationales (politique),
 - ◆ Guerre Ukraine
 - ◆ Conflit à Gaza....
- Prix du pétrole
- Taux d'inflation
- Taux d'intérêt
- Montant dettes publiques (capacité à financer les infrastructures et subventionner vélos)
- Croissance PIB France...

Rappel de la situation sur quelques indicateurs clés

- Prix du baril de **pétrole** (au 15/09/24) : ≈72 \$
- 4,9% d'**inflation** en 2023 en France (INSEE)
- **Taux d'intérêt directeurs** : 3,65% (BCE)
- **Dettes publiques France** : 295,8 Md€ = 144,4Md (déficit budgétaire) + 156,4 Md (amortissement de dette) en 2024 (Agence France Trésor)
- **Croissance PIB France** : augmentation de 0,9% en 2023 (INSEE)

Prix individuellement ou dans une vision systémique, une influence sur l'usage demain du vélo ?



► Cependant, un usage du vélo, de l'avis de tous « résilient » face aux turbulences potentielles, à la trajectoire de l'économie française et aux aléas politiques

Hypothèse 1 / Contexte économique favorable

- Hausse de la consommations... dont « vélo »
- Augmentation du pouvoir d'achat favorable également à la réparation, maintenance préventive
- Effort en faveur de la transition écologique non contrarié...



Hypothèse 2 / Contexte économique défavorable

- !! Freins, situation indéniablement moins favorable !!
- ...
- Levier de développement du vélo comme moyen de mobilité très économique

► Une vision de la macro-économie et géopolitique à appréhender sans doute de manière volontairement simpliste

- Essor non démenti de l'usage du cycle, certes probablement plus marqué dans un contexte économique favorable
- Raisonnement et prospectives chiffrées naturellement à reconsidérer en cas de survenance d'une crise majeure

Rappel : un environnement considéré comme très incertain sur un plan économique comme politique

Un écosystème prospérant à horizon 2030...

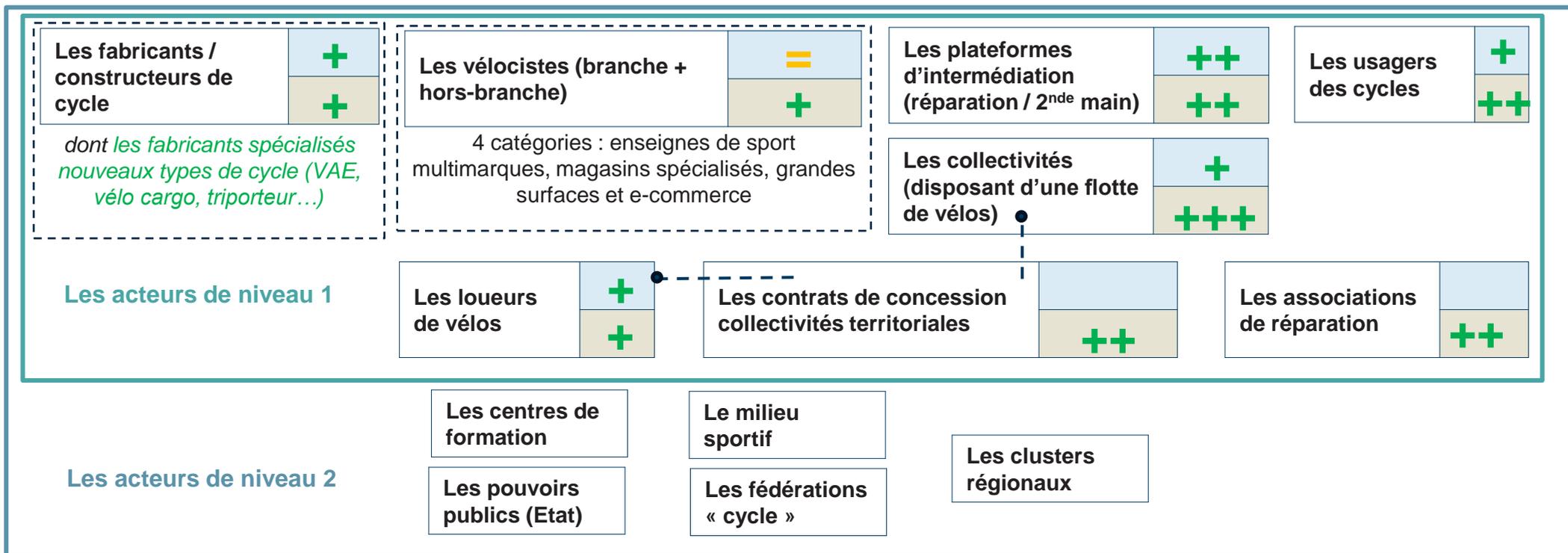
Légende

Acteurs XXX	Vente
	Réparation

2. Tendances et scénarii

Fabrication

Usage



- ▶ **Un plus grand nombre d'acteurs impliqués sur les actes de ventes et réparation**
- ▶ **L'avènement ou montée en puissance de nouveaux opérateurs stimulés, favorisés par**
 - ▶ L'économie et la fonctionnalité
 - ▶ L'économie circulaire
- ▶ **Une concurrence globalement plus dense et âpre pour les acteurs traditionnels de la distribution de cycle** (cf. page suivante)

Légende	
+	Montée en puissance
=	Pas de changement
-	Réduction

Nota : des acteurs de niveau 2 n'exerçant pas d'actions directes sur les activités de vente et de réparation malgré des effets mobilisables sur les leviers financiers, incitatifs, législatifs ...

▶ Les acteurs de niveau 1 :

- ▶ Les **constructeurs/ fabricants** de cycles, plus nombreux, évoluant dans un environnement concurrentiel y compris en France et disposant de stratégies différentes en fonction de leur taille : artisans du cycle, petits fabricants et grands fabricants – industriels
- ▶ Les **vélocistes** diversifiant leurs activités avec davantage de réparations que de ventes mais aussi de nombreux services tels que la location longue durée, la gestion de flotte, la réparation à domicile ...
- ▶ Une montée en puissance des **loueurs de vélo** (courte et longue durées) pour répondre à une demande grandissante au sein de l'économie de la fonctionnalité
- ▶ Les **plateformes d'intermédiation** facilitant le lien entre les réparateurs (itinérants ou non) et les usagers ainsi qu'entre les vendeurs (particuliers ou non) et les acheteurs de seconde main
- ▶ Les **collectivités** disposant d'une flotte de vélos : forts besoins en réparation afin d'entretenir les nombreux vélos proposés aux habitants et touristes; ventes également possibles lors du renouvellement de la flotte
- ▶ Les **associations de réparation** émergeant au sein des collectifs d'usagers avec des modèles économique « standardisé » au sein des associations d'auto-réparation : système d'adhésion annuel, prestations de services et vente de vélos d'occasion
- ▶ Les **usagers des cycles**, de plus en plus nombreux et représentés par de nombreuses associations d'usagers et de consommateurs du vélo

▶ Les acteurs de niveau 2 :

- ▶ Les **centres de formation**, des acteurs proposant davantage de formations diversifiées pour faire face aux nouvelles demandes de la branche et des utilisateurs
- ▶ Les **pouvoirs publics** s'impliquant encore davantage dans la filière afin de répondre à des enjeux notamment environnementaux par le biais de différentes mesures telles que la mise en place d'infrastructures, d'incitations financières, de réglementations ...

▶ Part des vélos vendus régressant petit à petit... En volume, mais pas en valeur

- ▶ Substitution par la vente de vélos et autres produits à forte valeur ajoutée
- ▶ Concurrence accrue sur la vente

▶ Part des réparations effectuées croissante... à la fois en volume ET en valeur

- ▶ Augmentation du prix des pièces
- ▶ Complexité technologique des vélos, particulièrement des VAE qui ne pourront plus être prises en charge par les particuliers eux-mêmes ou par les différentes associations (sauf chambres à air,...)

▶ Globalement, tendance à l'achat groupé avec une montée en puissance des flottes de vélos au sein des collectivités (service urbain), passant ou non par des vélocistes

En synthèse, **intensification des réparations de cycles et du besoin de proximité** sur les prochaines années

Prévision des parts de marché délicates et fortement dépendantes des capacités d'adaptation des vélocistes, mais également de la stratégie des grands opérateurs (à l'instar des concessionnaires automobiles et distributeurs multisports)



Acteurs de la branche

- « Le peu de vélos que j'arrive à vendre, ce sont des vélos de loisirs ou de promenade. C'est l'Etat qui doit agir pour changer les mentalités. »
- « Le marché du cycle ne va pas très bien, il connaît un effondrement depuis septembre 2023. Aujourd'hui, mes ventes sont quasiment à l'arrêt alors que je suis placé à côté d'une piste cyclable et proche de Montpellier. »
- « Les gros freins du passage au vélo sont la sécurité à vélo et les vols. »
- « Il faut proposer des vélos qui puissent se substituer aux voitures comme le vélo cargo mais le paysage urbain n'est pas adapté. Il faut donner envie d'avoir un vélo en développant le réseau urbain, péri-urbain et rural. »
- « Le marché est toujours là mais il se tasse au niveau des ventes. Alors que pendant le Covid on avait une pénurie de pièces, aujourd'hui on a trop de stocks. »

Acteurs hors branche (collectivités, état, acteurs de la formation, constructeur,...)

- « La filière vélo se situe au creux de la vague, en raison des financements retranchés, mais l'enveloppe pour les aménagements cyclables n'a pas trop été rognée. »
- « Le vélo est au cœur des politiques publiques et fait l'objet de feuilles de route dédiées avec actions dans les écoles pour sensibiliser et éduquer dès le plus jeune âge. »
- « On observe une montée en puissance de la cyclo logistique et de l'usage du vélo professionnel »
- « Le marché du vélo soulève des arguments écologiques mais également économique, elle génère des milliers d'emplois »
- « Nous avons plus que doublé les effectifs en formations en l'espace de quelques années, il y a un vrai engouement autour des métiers du cycle. »
- « Le levier mais aussi le frein majeur est le portage politique au niveau local : il y a encore des territoires qui n'y vont pas franchement. Pourtant c'est dans le péri-urbain et dans le rural que les distances sont les plus importantes et où l'usage multimodal pourrait être très utile. »
- « L'offre des collectivités est peu chère mais temporaire, elle permet d'attirer les gens dans la mobilité vélo. »
- « Aujourd'hui, c'est la mobilité qui fait fonctionner la filière vélo, ce n'est plus le sport. »
- « Il ne faut pas privilégier les vélos au détriment des autres mobilités, l'intermodalité est la clé. »



Acteurs de la branche

- « Les grands distributeurs multisports prennent de grosses parts de marché mais n'assurent pas de SAV. Toutes ces réparations vont vers nous, les petits magasins, or on a un manque à gagner car ce sont de petites réparations qui ne chiffreront pas. »
- « La clientèle de réparation est très localisée dans le quartier alors que la zone de chalandise de la vente est plus large : des clients sont capables de faire 100 km pour acheter un vélo. »
- « Le marché du vélo n'est pas industrialisé comme l'automobile pour s'approvisionner en pièces, souvent ça coince. »
- « J'ai peur que les vélocistes deviennent de simples réparateurs, que les clients viennent avec les pièces détachées, achetées sur internet à des prix concurrentiels. Or la marge faite sur nos pièces est importante pour vivre. »
- « Le mécanicien est devenu un technicien, on tend vers la moto, notamment pour les vélos les plus spécifiques »
- « La réparation devrait être plus travaillée par les vélocistes : en général, ils partent du principe que ce n'est pas rentable mais c'est faux, il faut simplement savoir la facturer en créant des forfaits et en animant la productivité. »

**Des sujets
globalement
Consensuels...**

Acteurs hors branche (collectivités, état, acteurs de la formation, constructeur,...)

- « Il y a de la place sur le marché pour tout type d'acteurs (vélocistes, ESS,...etc) , car le marché est diversifié, les usages et besoins sont différents, l'offre est donc complémentaire. »
- « Les collectivités s'appuient généralement sur des vélocistes locaux pour l'entretien des vélos, des collaborations se mettent en place. »
- « La diversité d'acteurs est bénéfique, elle permet de remailler les territoires de compétences vélo. »
- « Les employeurs incitent les salariés à adopter les mobilités douces, il s'agit de réelles opportunités pour les vélocistes. »
- « L'e-commerce a toujours sa place pour les vélos « bas de gamme » mais les usagers passent toujours par des vélocistes spécialisés pour acheter un VAE ou un vélo « haut de gamme ». Ils veulent le tester, comme lors du processus d'achat d'une voiture. »
- « La formation de mécanicien cycles est assez générale et forme des réparateurs polyvalents. L'apprentissage se poursuit au sein des entreprises avec leurs spécificités mais également via de la formation continue avec des constructeurs. »
- « Un technicien cycle doit avoir la connaissance d'un vendeur mais aussi des compétences techniques notamment liées à la compatibilité des marques. »

2. 2 – Scénarios de développement du cycle et impacts sur la branche

Synoptique des variables clés pour la prospective

Evolutions probables sur les 5 prochaines années

Rappel : Conjoncture macro-économique « neutralisée »

Parc de vélo	Evolution
Vélos musculaires	■ ■ □ □ □
VAE	■ ■ ■ ■ □
Vélos cargo / triporteurs	■ ■ ■ ■ ■

Nombre Usagers	Evolution
Usagers pratique « Loisirs »	■ ■ ■ □ □
Usagers pratique « Mobilité »	■ ■ ■ ■ □
Usagers pratique « Sportives »	■ ■ ■ □ □
Usagers B to B (logistique, mobilité)	■ ■ ■ ■ ■

Légende

- Diminution forte ■ □ □ □ □
- Diminution légère ■ ■ □ □ □
- Pas d'évolution, situation inchangée ■ ■ ■ □ □
- Evolution faible ■ ■ ■ ■ □
- Evolution forte ■ ■ ■ ■ ■

En rouge, les variables très « incertaines ».

Incitation / impulsion publique (Etat / collectivités)	Evolution
Km d'aménagement cyclable	■ ■ ■ ■ □
Achats de parcs de vélo	■ ■ ■ ■ □
Aide à l'achat (€)	■ ■ ■ ■ □

Modèle économique « Vélo »	Evolution
Economie de la fonctionnalité	■ ■ ■ ■ □
Economie circulaire	■ ■ ■ ■ □
Prix des vélos	■ ■ ■ ■ □
Prix des réparations	■ ■ ■ ■ □
Intensité Technologique (moyenne)	■ ■ ■ ■ □

Chaine de valeur / structuration filière	Evolution
Intensité concurrentielle / Vente	■ ■ ■ □ □
Intensité concurrentielle / Réparation	■ ■ ■ □ □
PDM Vente Vélociste	■ ■ □ □ □
PDM Réparation Vélociste	■ ■ ■ □ □



Impact CA vente	Evolution
Vente	■ ■ ■ □ □
Vente PDM Vélociste	■ ■ ■ □ □



Impact CA Réparation	Evolution
Fréquence et volume	■ ■ ■ □ □
Effet Prix (technicité)	■ ■ ■ ■ □
Volume d'activité (PDM Vélociste)	■ ■ ■ □ □



Phénomènes discriminants

Variables de constructions des scénarii

« La fiscalité, les futures taxes imposées par l'Etat sur les équipements neufs devraient largement stimuler les activités de réparation »
Distributeur

► Synthèse de l'analyse des variables structurantes

- Un consensus sur le développement de l'usage du vélo, outil plaisir et de mobilité classique
- Des activités de réparation logiquement en croissance avec l'accroissement du parc vélo en France
- Des débats subsistants, visions divergentes sur les évolutions au sein de la filière, les rôles joués par les acteurs. Plus concrètement des questionnements sur les parts de marchés occupées demain par les vélocistes :
 - Sur la commercialisation des cycles
 - Sur la réparation des cycles

► Variables structurantes pour la construction et valeur cible

- **V1** / Niveau de croissance de l'usage du cycle, nombre de vélos en circulation
 - Moyen : **2%** (basé sur TCAM historique)
 - Fort : **12%** (basé sur TCAM prospectif)
- **V2** / Place des acteurs de la branche, « vélocistes » sur le marché
 - Maintenue voire confortée
 - Disputée, en régression/ retrait

Source : Union Sport et Cycle et retraitements Katalyse

Variables liées discriminantes

- V4 / Stratégie des constructeurs et jeu concurrentiel
- V5 / Evolution technologique
- V6 / Politique de soutien (degré)

Commentaires en page suivante (nota des liens / corrélations entre les variables V4 & V5)

► 4 scénarii proposés

- S1
- S2
- S3
- S4

Légende :
Probabilité

	V2		
	0,5	S1 0,40	S2 0,10
	0,5	S3 0,40	S4 0,10
		0,8	0,2
			V1

► Objectif de chiffrer les scénarios en termes d'emploi, métiers pour la branche (phase 2)

- En appliquant des taux de croissance différenciés, choisis pour chacun des scénarios
- En définissant le cas échéant des organigrammes types permettant de projeter les emplois

3 macro-variables conditionnant largement l'essor du cycle et le positionnement demain des acteurs de la branche

► V4 / Jeu concurrentiel et stratégie des constructeurs

Facteurs favorables (branche)

- ✓ Technicité croissante des produits (Mise à la route)
- ✓ Technicité croissante des produits (Réparation)
- ✓ Besoin d'intervenants de proximité
- ✓ Variété de solutions imaginées (VAE, vélo cargo, triporteur, vélo pliant...)

Point de vigilance

- ✓ Montée en puissance de associations ?
- ✓ Place tenu demain par les collectivités sur le marché ?
- ✓ Place de marché pour le marché de l'occasion
- ✓ Economie de la fonctionnalité et place des loueurs
- ✓ Réintégration de la réparation (partielle) par les constructeurs
- ✓ Rôle demain des distributeurs (dans le vélo comme sur d'autres activités) : vente directe des fabricants
- ✓ Redistribution des parts de marchés → Stratégie des grands groupes automobiles et grandes surfaces impactantes sur les scénarios futurs

Des comparaisons possibles avec des évolutions connues dans un récent passé par d'autres filières ?

► V5 / Evolution technologique

Facteurs favorables (branche)

- ✓ Technicité limitant les possibilités d'intervention des usagers
- ✓ Garantie et obligation de maintenance

Point de vigilance

- ✓ Non « réparabilité » des composants (simple échange)
- ✓



Cf. page suivante

► V6 / Capacité et volonté de soutien des pouvoirs publics à la mobilité Vélo

Facteurs favorables (branche)

- ✓ Politique transition écologique bien ancrée
- ✓ Conscience environnementale croissante
- ✓ Coût au km en termes d'infrastructures (exemple des parking peu capitalistiques) favorable comparé aux autres mobilités
- ✓ Accentuation du volet « sécurité à vélo » et création de stationnements adaptés et sécurisés pour limiter des vols
- ✓ Signature d'un contrat de filière

Point de vigilance

- ✓ Financement / subvention à l'achat des produits technique
- ✓ Développement des infrastructures en milieu rurale
- ✓ Développement des infrastructures Vélo et financement lié
- ✓

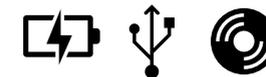
Evolutions « prévisibles » dans le domaine du cycle

Spécifiques « Vélo »

- Multiplication des composants électroniques
- Développement des systèmes hydrauliques (fourches et freins)
- Recours à de nouveaux matériaux (aluminium, carbone)
- Electrification, Rétrofit de vélos musculaires
- Motorisation Hydrogène : quel essor, quelle rupture technologique ?

+ Constats génériques, évolutions programmées sur les biens d'équipement

- Intelligence demain dans les produits
- Accélération des innovations
- Elargissement de gamme



Suite des o

Impact sur les process

« Vente » & « Réparation » ?

- Conseil et orientation accrue des clients
- Diagnostic complexifié → Malette de diagnostic
- Développement maintenance préventive
- Interfaçage plus marqué « Fabricants ↔ Distributeurs »
- Segmentation, différenciations des réparations ?
 - Simple
 - Changement, remplacement de composants
 - « Connexion » / Numérique / Logiciel
 - Intervention liée à la garantie...etc.
- Prix moyen des interventions à la hausse



Impact filière et écosystème



- Nouveaux entrants
- Nouvelle répartition des parts de marché, de la valeur ajoutée sur les activités de vente et réparation
- Importance des choix de positionnement stratégique pour les entreprises de la branche

Impact RH



- Intensification des formations (nombre et fréquence)
- Certification et habilitations spécifiques
- Spécialisation potentielle de certains postes

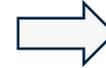
Des enseignements apportés par les évolutions constatées sur d'autres « filières » ces 30 dernières années ?

- ▶ Le changement de paradigme, la relation Fabricants ↔ Distributeurs, avec les potentialités du numérique



- ▶ Trois caractéristiques structurantes pour l'avenir du Vélo

- ▶ L'ouverture et croissance forte du marché
- ▶ Une technicité croissante des produits
- ▶ Une distribution peu concentrée, un nombre important d'acteurs



Des analogies avec deux secteurs ?

- Concessions automobiles
- Concessions agricoles



- ▶ Des évolutions observées sur ces deux filières

- ▶ La diminution et spécialisation du nombre de distributeurs
- ▶ Une main mise croissante des constructeurs sur les concessionnaires / distributeurs
- ▶ La concentration de la distribution et professionnalisation des acteurs, de nouvelles compétences ?
 - ▶ Gestion d'entreprise
 - ▶ Assurance Qualité / « Processer les activités »
 - ▶ Logistique et supply chain (approvisionnement pièces)
 - ▶ Enjeux de prévisions des vente / stocks
 - ▶ Digitalisation



- ▶ L'émergence de nouveaux acteurs dans la chaîne de valeur



- ▶ Des conséquences et impacts par ailleurs sur les acteurs de la branche

- ▶ Stratégiques
 - ▶ Des choix à opérer par les entrepreneurs, nouveaux positionnements émergents
 - ▶ La tentation de la course à la croissance pour satisfaire les attentes / exigences des fabricants
- ▶ Management / RH / GEPP
 - ▶ Une importance croissante des habilitations et certifications
 - ▶ Le développement des fonctions supports (selon choix stratégiques des entrepreneurs)



Où s'arrêtera le parallélisme avec le domaine du Cycle ?
Mêmes trajectoires ?

Un futur en partie prévisible ?

▶ **Variable 1 déterminant le niveau de croissance de l'usage du cycle en nombre de vente en euros**

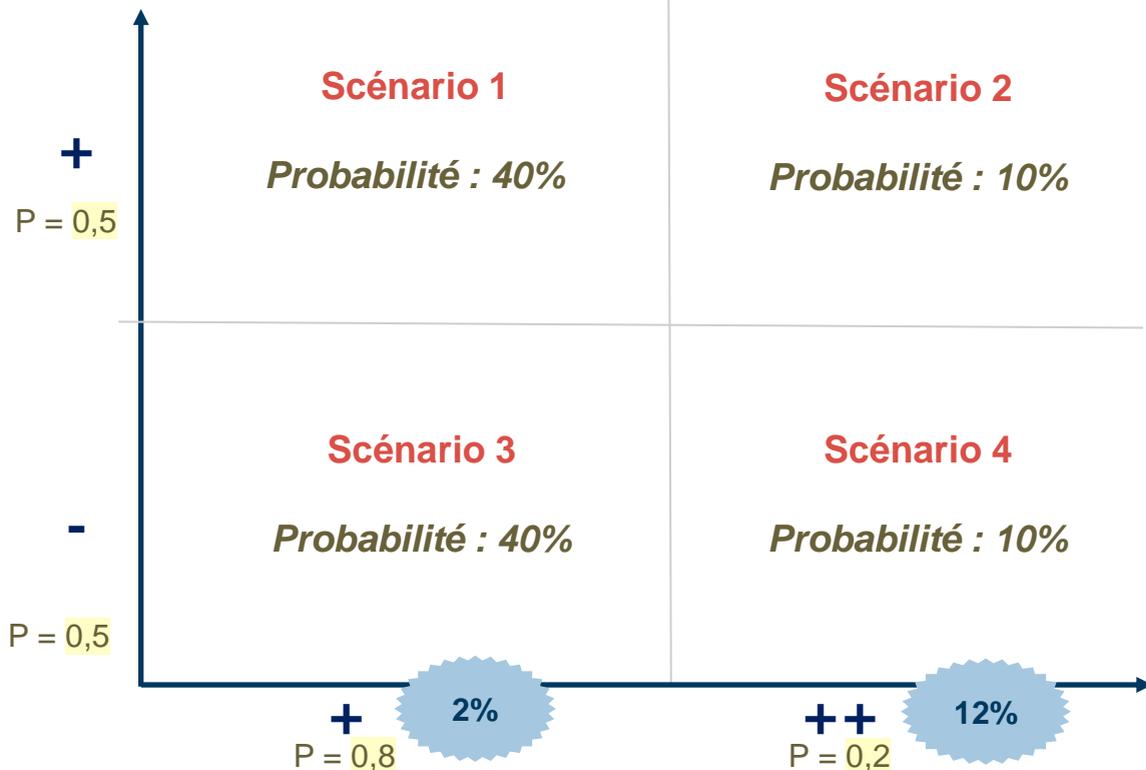
- ▶ Moyen : 2% (basé sur TCAM historique) → +
- ▶ Fort : 12% (basé sur TCAM prospectif) → ++

« Poursuite de la croissance à deux chiffres des ventes : cela me semble un peu ambitieux, les ménages commencent à être équipés en VAE »
Distributeur

▶ **Variable 2 représentant la place des acteurs de la branche demain sur le marché, à savoir leur part de marché**

- ▶ PDM maintenue voire confortée (à savoir 57% vente, 74% réparation) → +
- ▶ PDM disputée, en régression/ retrait → -

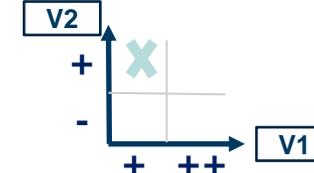
V2 : Place des acteurs de la branche (vente et réparation)



Impacts génériques (communs aux scénarios)

- Intensification des formations (nombre et fréquence)
- Nouveaux métiers notamment des entreprises de la branche les plus ambitieuses
- Montée en compétences sur les volets gestion/management des entrepreneurs
- Logique et principe d'assurance qualité
- Place importante des fonctions de logistique/ stock

V1 : Croissance du marché du cycle en ventes (valeur)



► Description du scénario

- Un marché en croissance mais ralenti par l'accroissement du taux d'équipement et le contexte politique et économique
- Une offre de valeur des acteurs de la branche « séduisante » et « performante » dans un marché mature
 - Attractive pour le consommateur final
 - Efficace pour les constructeurs
- Des « Vélocistes, maillons clés sur un marché du cycle devenu mature en France »

► Éléments déclencheurs, faits générateurs

- Des facteurs multiples pour expliquer le tassement de la croissance
 - Le ralentissement des capacités financières de soutien public
 - Un environnement macroéconomique défavorable
 - Des ruptures sur les nouvelles formes de mobilités
- Une supply chain possiblement affectée par les perturbations internationales

Facteurs endogènes / « branche » (1)

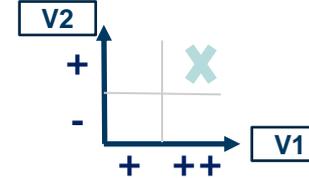
- Segmentation de l'offre
- Création probable de réseaux de réparateurs, acteurs de taille plus importante
- « Professionnalisation » du secteur...
- Capacité à proposer un service client irréprochable dans un marché moins florissant

(1) *Éléments favorisant la survenance du scénario*

- Un rôle de la distribution de proximité néanmoins réaffirmée par les constructeurs

► Impact branches notoires / spécifiques

- Spécialisation sur un segment de marché (ex : vélos de course, triporteurs, etc.) et montage des vélos « à la carte » pour certains acteurs
- Besoins toujours importants en termes de recrutement et formation au sein de la branche, notamment sur les mécaniciens cycles
- Ouverture de filiales de grands groupes avec centralisation des fonctions transverses notamment
- Montée en puissance des formations techniques
- Thématique : stratégie / gestion / marketing et merchandising également cruciales
- Accent fort sur les compétences commerciales : digital, accueil client, merchandising



► Description du scénario

- Le maintien du trend de croissance connu ces dernières années (hors effet d'accordéon lié au COVID19)
- Une offre de valeur des acteurs de la branche « séduisante » et « performante »
 - Attractive pour le consommateur final
 - Efficace pour les constructeurs
- Des « Vélocistes, acteurs incontournables du développement du cycle dans toutes ses formes en France »

► Éléments déclencheurs, faits générateurs

- De Fortes incitations publiques à l'achat
- Un Développement des infrastructures de mobilité « cycle »
- Un environnement macroéconomique favorable
- La disponibilité des composants, une supply chain stabilisée

► Rôle de la distribution de proximité réaffirmée par les constructeurs

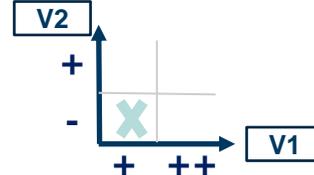
► Impact branches notoires / spécifiques

- Une spécialisation plus importante pour certains acteurs
- Des besoins majeurs en termes de recrutement et formation au sein de la branche, notamment sur les mécaniciens cycle, mais également les conseillers techniques pour orienter les usagers en fonction de leurs besoins
- La montée en puissance des formations techniques
- La maîtrise des compétences / stratégie / gestion / marketing et merchandising également cruciales

Facteurs endogènes / « branche » (1)

- Segmentation de l'offre
- Création probable de réseaux de réparateurs, acteurs de taille plus importante
- « Professionnalisation » du secteur...
- Communications importantes autour du cycle

(1) *Éléments favorisant la survenance du scénario*



► Description du scénario

- Un marché en croissance mais ralenti par l'accroissement du taux d'équipement et le contexte politique et économique
- Une offre de valeur des acteurs de la branche largement concurrencée, contestée par d'autres opérateurs
 - Développement de la vente directe, du digital
 - Réintégration partielle de la VA de la réparation par les constructeurs
- Des « Vélocistes sur la défensive pour conserver leur place sur un marché moins florissant »

► Éléments déclencheurs, faits générateurs

- Des facteurs multiples pour expliquer le tassement de la croissance
 - Le ralentissement des capacités financières de soutien public
 - Un environnement macroéconomique défavorable
 - Rupture, progression de nouvelles formes de mobilités douces
- Grandes manœuvres au sein de la filière et jeu concurrentiel changé...
 - Des constructeurs tentés par l'intégration avale, nouveaux rapports avec les distributeurs
 - L'émergence de nouveaux acteurs
 - La stratégie offensive d'acteurs clés : GSS, Constructeurs automobile...etc.
- ... possiblement favorisé par bascule rapide vers d'autres modèles économiques
 - Une intensité technologique fortement accrue
 - Le développement de la location et de l'économie circulaire (place des acteurs ESS)
 - Le positionnement fort des collectivités territoriales sur le marché du cycle

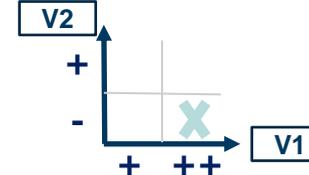
Facteurs endogènes / « branche » (1)

- Evolution lente de la profession
- Difficulté à muscler les compétences
- Surface financière insuffisante pour financer les investissements (stocks...)
- Prédominance de très pépites entités
- Pas ou peu de mise en réseau des acteurs

(1) *Éléments favorisant la survenance du scénario*

► Impact branches notoires / spécifiques

- La concentration des acteurs pour plus de résilience sur le marché
- Le développement de nouvelles activités pour perdurer dans le temps (location, animation,...)
- Le développement de partenariats avec des associations par exemple
- Le ralentissement des besoins de recrutement
- Des formations techniques toujours d'actualité
- La maîtrise des compétences : stratégie / gestion / marketing et merchandising restant différenciante pour défendre les parts de marché
- Un fort accent sur les compétences commerciales : digital, accueil client, merchandising



► Description du scénario

- Le maintien du trend de croissance connus ces dernières années (hors effet d'accordéon COVID19), croissance à deux chiffres
- Une offre de valeur des acteurs de la branche largement concurrencée, contestée par d'autres opérateurs
 - Développement de la vente directe, du digital
 - Réintégration partielle de la VA de la réparation par les constructeurs
- Des « Vélocistes sur la défensive dans un marché à forte croissance attirant de nouveaux acteurs »

► Éléments déclencheurs, faits générateurs

- De fortes incitations publiques à l'achat
- Le développement des infrastructures de mobilité « cycle »
- Un environnement macroéconomique favorable
- La disponibilité des composants, une supply chain stabilisée

- Grandes manœuvres au sein de la filière et jeu concurrentiel changé...
 - Des constructeurs tentés par l'intégration avale, nouveaux rapports avec les distributeurs
 - L'émergence de nouveaux acteurs
 - La stratégie offensive d'acteurs clés : GSS, Constructeurs automobile...etc.
- ... possiblement favorisé par bascule rapide vers d'autres modèles économiques
 - Une intensité technologique fortement accrue
 - Le développement de la location et de l'économie circulaire (place des acteurs ESS)
 - Le positionnement fort des collectivités territoriales sur le marché du cycle

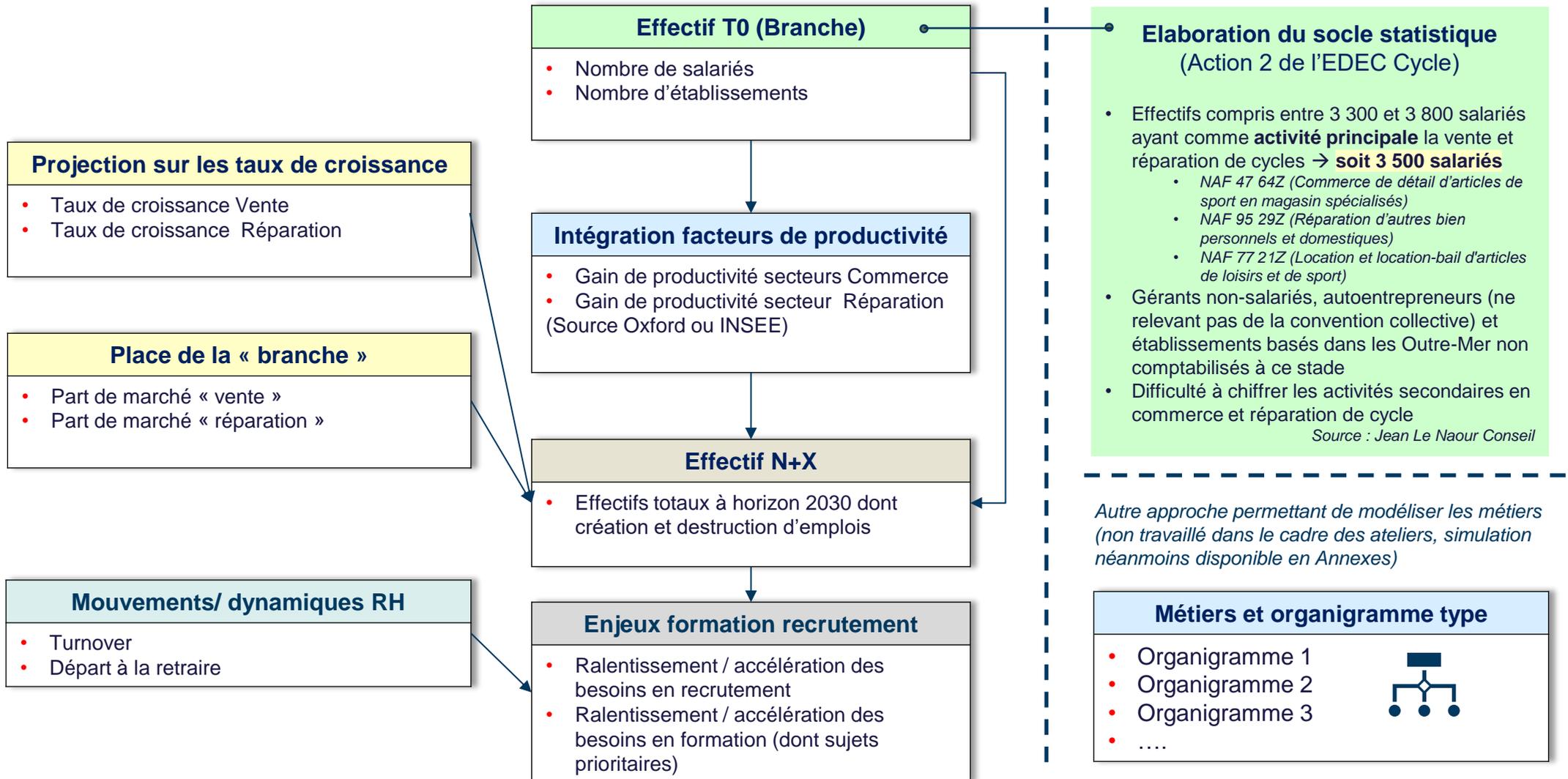
Facteurs endogènes / « branche » (1)

- Evolution lente de la profession
- Difficulté à muscler les compétences
- Surface financière insuffisante pour financer les investissements (stocks...)
- Maintien de très petites entités
- Pas ou peu de mise en réseau des acteurs

(1) *Éléments favorisant la survenance du scénario*

► Impact branches notoires / spécifiques

- La concentration des acteurs pour plus de résilience sur le marché
- Le développement de nouvelles activités pour perdurer dans le temps (location, animation,...)
- Des besoins majeurs en termes de recrutement et formation au sein de la branche mais focalisé sur moins d'entité, notamment sur le métier de mécanicien cycles, mais également gestionnaire de flotte de vélos
- Des formations techniques toujours d'actualité
- Des thématiques de formation à promouvoir : stratégie / gestion / marketing et merchandising restant différenciante pour défendre les parts de marché
- Des programmes d'accélération pour les entreprises de la branche portant les plus fortes ambitions



- Taux de croissance retenus sur les 4 scénarios – à questionner possiblement début 2025 compte tenu d'un marché qui tarde semble-t-il à redémarrer selon les derniers indicateurs disponibles

		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TCAM
S1	Vente	0,00%	1,00%	3,00%	4,00%	4,00%	3,00%	2,00%	1,50%	102,64%
	Réparation	0,00%	1,00%	2,00%	3,00%	3,50%	4,00%	5,00%	5,00%	103,35%
S2	Vente	0,00%	2,00%	3,00%	5,00%	7,00%	7,00%	6,00%	5,00%	104,98%
	Réparation	0,00%	3,00%	5,00%	6,00%	7,00%	7,00%	6,00%	5,00%	105,56%
S3	Vente	0,00%	0,00%	1,00%	0,50%	0,00%	-1,00%	-1,00%	-1,50%	99,71%
	Réparation	0,00%	0,00%	0,50%	0,50%	0,00%	0,00%	-0,50%	-1,00%	99,93%
S4	Vente	0,00%	0,00%	0,50%	0,50%	0,00%	0,00%	0,00%	-0,50%	100,07%
	Réparation	0,00%	0,00%	0,50%	0,50%	1,00%	1,50%	1,00%	0,50%	100,71%

► Commentaires

- Une prudence accrue compte tenu d'un redémarrage tardif du marché (vente 2023 et S1 2024)
- Une concurrence qui s'annonce également âpre ces prochaines années
- A l'image de ces dernières années, la probabilité de secousses importantes, arrêts et redémarrages brusques du marché au niveau des ventes **
 - Rythmé par les politiques publiques, incitations et coups de pouce ponctuels
 - Déterminé par une actualité internationale agitée (conflit armé, élection stratégique, guerre économique...)



** Non matérialisé par essence dans les prévisions de taux supra

- Le scénario 1, le plus probable, demeure néanmoins « **théorique** » et nécessite l'**adaptation des politiques « RH » des établissements en termes d'attractivité, QVCT, recrutement,...** pour mieux fidéliser et faciliter les recrutements

Des impacts non négligeables sur les enjeux en termes d'emplois selon le scénario

Scénario 1 : 4 033 emplois (vente + réparation) à horizon 2030

Scénario 1	Vente	Réparation	Total
Nombre d'emplois en 2023	1 400	2 100	3 500
Nombre d'emplois en 2030	1 567	2 466	4 033

- ▶ Scénario préférentiel, marché en croissance mais ralenti par l'accroissement du taux d'équipement et le contexte politique et économique
- ▶ Création de nouveaux emplois engendrant des besoins importants en termes de recrutement et formation au sein de la branche (notamment mécanicien cycle)

Scénario 2 : 4 697 emplois (vente + réparation) à horizon 2030

Scénario 2	Vente	Réparation	Total
Nombre d'emplois en 2023	1 400	2 100	3 500
Nombre d'emplois en 2030	1 836	2 861	4 697

- ▶ Scénario idéal avec un maintien de la croissance connue les dernières années
- ▶ Création de nouveaux emplois engendrant des besoins importants en termes de recrutement et formation au sein de la branche (notamment mécanicien cycle et conseiller technique)

Projections théoriques à confronter à la réalité du terrain compte tenu de trois facteurs déterminants (freins potentiels) :

- La **stratégie** des dirigeants, le **vouloir-faire** (ambition de croissance)
- Les **difficultés à trouver des candidats, salariés**
- L'**attractivité perfectible** du métier, une **QVCT** à travailler

Scénario 3 : 3 228 emplois (vente + réparation) à horizon 2030

Scénario 3	Vente	Réparation	Total
Nombre d'emplois en 2023	1 400	2 100	3 500
Nombre d'emplois en 2030	1 280	1 949	3 228

- ▶ Scénario pessimiste avec une faible croissance du marché accompagné d'un ralentissement du taux d'équipement et d'un contexte politique et économique peu favorable
- ▶ Ralentissement des besoins de recrutement et diversification des activités des entreprises

Scénario 4 : 3 371 emplois (vente + réparation) à horizon 2030

Scénario 4	Vente	Réparation	Total
Nombre d'emplois en 2023	1 400	2 100	3 500
Nombre d'emplois en 2030	1 312	2 059	3 371

- ▶ Scénario contrasté avec une croissance à deux chiffres du marché, mais une place des vélocistes disputée
- ▶ Besoins en recrutement majeurs en raison de la concurrence, du turnover et des quelques départs en retraite, mais focalisé sur moins d'entités

Introduction

1. Présentation de la branche
 2. Evolutions, tendances et scénarii d'évolution
 - 3. Prospective sur les métiers et les compétences**
-
4. Plan d'action

Annexes

Vision synthétique des évolutions métiers et compétences sur la cartographie des métiers au sein des magasins spécialisés dans la vente et la réparation de cycles

Gestion du parc à vélo

- Maîtrise des solutions digitales pour la gestion des plannings de location de vélos ainsi que les garanties
- Maîtrise des normes de sécurité : « ce qui peut ou non être loué »
- Réparations devant être rapides dans le cadre de location à la journée

Pilotage de tableaux de bord plus complexes et stratégie de magasin à élaborer

- Promesse client et politique de service à cultiver, stratégie à questionner ponctuellement pour être en phase avec le marché local

Evolutions technologiques/ techniques et réglementation (Hydraulique, électrique, hydrogène, rétrofit, mais également loi AGECE, pièces d'occasion et double devis)

- Nouveaux outillages, équipements, règles de sécurité et solutions à maîtriser en conséquence : veille active nécessaire et formation continue pour mettre à jour les savoirs et savoir faire

Maîtrise des outils informatiques

- Logiciels de diagnostic (essentiel pour la réparation de VAE) mais également logiciels de gestion de planning (en développement avec le nouvel attrait pour la location)

GRANDES ACTIVITÉS

RÉPARATION & ENTRETIEN



VENTE



LOGISTIQUE/
GESTION DES STOCKS



RELATION CLIENT



RELATION CONSTRUCTEUR



MANAGEMENT & AUTRES ACTIVITÉS



Responsable de magasin(s) cycles/ responsable de site(s) cycles/ **Directeur de magasin**

Gestionnaire de magasin cycles

Chef d'atelier cycles/ Chef d'équipe cycles / **Réceptionnaire atelier**

Conseiller technique expert cycles + formation

Conseiller technique cycles

Mécanicien spécialiste cycles

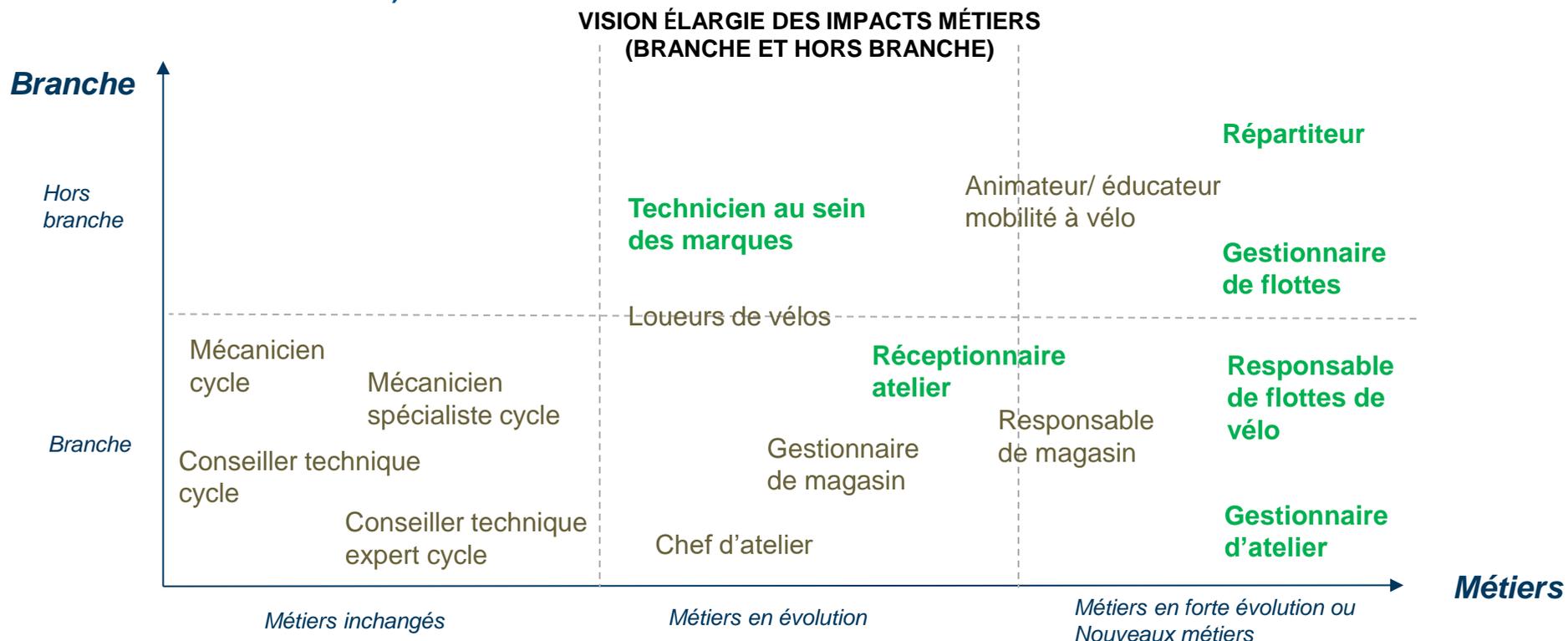
Mécanicien cycles

Responsable de flotte de vélo

MÉTIER



- ▶ **Au-delà du périmètre de la branche, de nouveaux métiers émergent dans la « sphère vélo » pour assurer les services nécessaires et répondre à l'usage diversifié et systématisé du vélo**
 - ▶ animateur/ éducateur mobilité à vélo (nouveaux CQP émergents)
 - ▶ Gestionnaire de flotte, responsable de flotte de vélos (au sein des entreprises ou des collectivités) → poste interne ou externe à la structure
 - ▶ Répartiteur de vélos, assurant la logistique et le placement des vélos en libre-service
 - ▶ Directeur de magasin et Réceptionnaire atelier : nouveaux métiers support résultant de l'augmentation des tailles de magasins
 - ▶ Technicien au sein des marques : pas un pur technicien mais un « commercial du technique » pour vendre les nouvelles techniques/technologies des marques
 - ▶ Besoin de maîtriser et comprendre les nouvelles technologies développées par les marques pour pouvoir les vendre ensuite aux vélocistes
- ▶ **Par ailleurs, si la filière se structure davantage dans les prochaines années, on peut imaginer l'essor de structures de taille plus importante incluant l'intégration de fonctions support tels que des responsables marketing digital, DAF... à l'image d'une PME (indépendant de l'activité concernée)**



MÉTIERS	ÉVOLUTION QUALITATIVE	ÉVOLUTION QUANTITATIVE	COMMENTAIRES
Responsable de magasin(s) / site(s) cycles / Directeur de magasin	■ ■ ■ ■ ■	⊕ ⊕ ⊕	<ul style="list-style-type: none"> Promesse client et politique de service à cultiver, stratégie à questionner ponctuellement pour être en phase avec le marché → professionnalisation nécessaire Pilotage d'activités multiples (incluant potentiellement location, gestion de flotte...), gestion de tableau de bord plus complexe
Gestionnaire de magasin cycles	■ ■ ■ ■ ■	⊕ ⊕ ⊕	<ul style="list-style-type: none"> Des marques de plus en plus nombreuses avec des systèmes spécifiques : stocks de pièces importants, nombreuses spécificités à connaître et choix à faire entre les nombreux constructeurs
Chef d'atelier cycles/ Chef d'équipe cycles/ Réceptionnaire atelier	■ ■ ■ ■ ■	⊕ ⊕ ⊕	<ul style="list-style-type: none"> Réparations de plus en plus complexes et de plus en plus nombreuses avec un parc vélo grandissant (à confirmer)
Conseiller technique expert cycles	■ ■ ■ ■ ■	⊕ ⊕ ⊕	<ul style="list-style-type: none"> Evolutions techniques et technologiques très rapides et de plus en plus complexes
Conseiller technique cycles	■ ■ ■ ■ ■	⊕ ⊕ ⊕	<ul style="list-style-type: none"> Evolutions techniques et technologiques très rapides et de plus en plus complexes Besoin de conseil important pour les clients avec des vélos remplaçant les voitures avec une utilisation quotidienne
Mécanicien spécialiste cycles	■ ■ ■ ■ ■	⊕ ⊕ ⊕	<ul style="list-style-type: none"> Vélos plus complexes avec des réparations plus techniques et plus longues
Mécanicien cycles	■ ■ ■ ■ ■	⊕ ⊕ ⊕	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'évolution quantitative à moyen terme, toutefois mise à jour continue des compétences au rythme des évolutions marché
Gestionnaire de flotte/ Responsable de flotte	■ ■ ■ ■ ■	⊕ ⊕ ⊕	<ul style="list-style-type: none"> Métier émergent avec un nombre de plus en plus important de flottes professionnelles mais aussi de flottes de location (collectivités...)



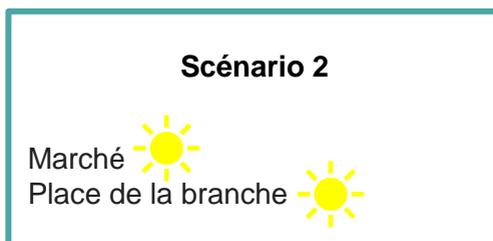
Somme toute, de nouvelles compétences et des responsabilités accrues pour les dirigeants

► Pas de bouleversements des acquis, mais quelques compétences néanmoins à étoffer pour faire face aux nouveaux besoins

- Des nouvelles **évolutions technologiques** (hydraulique, électrique, hydrogène, retrofit, etc.) et **réglementations** (loi AGECS, pièces d'occasion et double devis) ne débouchant pas sur l'apparition de nouveaux métiers
 - En revanche, nouveaux outillages, équipements et solutions à maîtriser en conséquence : **veille active nécessaire** et formation continue pour mettre à jour les savoirs et savoir faire
- **Des compétences liées à l'électrification des vélos** pour comprendre les nouveaux fonctionnements, notamment des VAE
 - Utilisation des mallettes de diagnostics, connaissance des règles de sécurité (habilitation électrique, risque d'explosion du lithium)
- **Des compétences informatiques** pour les logiciels de diagnostic (essentiel pour la réparation de VAE) mais aussi pour les logiciels de gestion de planning (qui se développent avec le nouvel attrait pour la location) → **digitalisation**
- Le développement de la location et du leasing plutôt que la vente → **gestion du parc vélo**
 - Maîtrise des logiciels, des solutions digitales pour la gestion des plannings de location de vélos ainsi que les garanties
 - Maîtrise des normes de sécurité : ce qui peut ou non être loué
 - Réparations devant être rapides dans le cadre de location à la journée
- Enfin, **la rigueur de gestion, le management et la vente omnicanale**, à envisager pour les magasins les plus structurés avec notamment la diversification des activités et des métiers
 - Stratégie du magasin à définir pour garder le cap et répondre aux attentes du marché
 - Préviation des ventes et des stocks nécessaires

► Des modulations à effectuer selon les scénarios retenus

- Comportements à adapter en fonction de la localisation (urbain, péri-urbain ou rural)





RELATION CLIENT

- Aménager et animer le lieu de vente
- **Conseiller la clientèle en fonction des besoins et usages**
- Restituer le cycle au client et expliquer les travaux réalisés
- Suivre la satisfaction de la clientèle
- Traiter les réclamations et les litiges
- Etablir et suivre les relations fournisseurs /partenaires/ clientèle grands comptes



RÉPARATION & ENTRETIEN

- Assembler et régler des cycles neufs et d'occasion, visant la préparation à la route
- **Réaliser l'ensemble des interventions de maintenance préventive et corrective relevant de l'entretien courant et périodique des cycles en utilisant éventuellement des appareils adaptés**
- **Réaliser un diagnostic et la maintenance (de premier niveau) des vélos à assistance électrique (VAE)**
- Gérer l'entretien de l'atelier cycles et des outils mis à disposition
- Appliquer les procédures qualité, sécurité et environnement (QSE) des personnes et des biens, en vigueur dans l'entreprise
- Utiliser la documentation technique
- Organiser et planifier les interventions de l'atelier cycles



RELATION CONSTRUCTEUR

- Négocier les conditions d'achat/ de vente des cycles, des produits et services cycles, ainsi que les prestations de maintenance
- Suivre les garanties
- Sélectionner les gammes de cycles et de produits du cycle en vente au sein du magasin
- Planifier les interventions



LOGISTIQUE/ GESTION DES STOCKS

- Gérer les flux de produits et les stocks
- Réaliser le suivi de l'inventaire
- Gérer la flotte de cycles (pour les activités de location)



MANAGEMENT

- Organiser le travail et animer les équipes → « **Processer les activités** »
- **Elaborer et tenir des tableaux de bord stratégiques et financiers** permettant le pilotage de l'activité
- Assurer l'application des règles, normes et procédures en vigueur afin d'assurer une qualité de service
- Apporter un soutien technique aux collaborateurs dans l'atelier
- Former les jeunes stagiaires/ alternants
- Réaliser des actions de formation technique à l'attention des collaborateurs de l'atelier et du magasin cycles



VENTE

- Commercialiser des cycles, produits et accessoires
- **Contribuer à la promotion des produits et services de l'entreprise (vélos et ventes additionnelles)**
- Réaliser des ventes complémentaires / réaliser des ventes à distance
- Mettre en œuvre des actions commerciales promotionnelles → **accroître les actions de merchandising**
- Réaliser des devis, des ordres de réparation
- Facturer et encaisser

AUTRES ACTIVITÉS

- **Apporter un appui technique aux appels d'offres**
- **Répondre à des appels d'offre**
- Mettre à jour, transmettre et classer la documentation technique et commerciale
- **Utilisation des outils informatiques**

Introduction

1. Présentation de la branche
 2. Evolution, tendances et scénarii d'évolution
 3. Prospective sur les métiers et les compétences
 4. Plan d'action
-

Annexes

Un enjeu également d'harmonisation et coordination des démarches et projets entre les acteurs de la branche

Axe 1 / Montée en puissance de la formation



- Sensibiliser et communiquer sur les « financements » de la formation
- Adapter les formats de formation (potentiel de la digitalisation, nouvelles pédagogies..)
- Intégrer des modules complémentaires techniques et commerciales spécifiques (en formation continue/ parcours apprentissage)
- Communiquer sur les formations certifiantes existantes

Axe 2 / « Musculation » des entreprises



- Poursuivre, massifier les services appui/conseils réflexion stratégique
- Monter un programme d'« Accélération » pour les entreprises volontaires / ambitieuses
- Structurer la fonction RH et plus globalement travailler sur les fonctions support en développant des outils de gestion

Axe 3 / Attractivité des métiers et QVCT



- Rafraîchir les fiches métiers (et identification plus claire de la localisation sur les sites)
- Valoriser les parcours et les passerelles (et mise en avant de reconversions réussies)
- Renforcer la communication grand public autour de la RSE (Métiers au cœur de transition écologique)

Lobbying en faveur du vélo et structuration de la filière



- Travailler avec l'ADEME
- Disposer d'un diplôme de mécanicien cycles lors d'une ouverture de magasin
- ... dans la continuité des actions déjà conduites par les acteurs de la filière

Actions « à mettre en œuvre en cas de » scénario défavorable / critique

- Appuyer le développement de nouvelles activités pour accélérer les axes de diversification
- Développer les formations de marketing et merchandising en priorité
- Organiser des tables rondes d'échanges entre professionnels pour partager les bonnes pratiques et favoriser les synergies



Proposition, idées d'actions	Impact	Facilité de mise en œuvre	Urgence
Sensibiliser et communiquer sur les « financements » de la formation	■ ■ ■ □ □		
Adapter les formats de formation (potentiel de la digitalisation, nouvelles pédagogies..)	■ ■ □ □ □		
Intégration de modules complémentaires techniques et formations commerciales spécifiques (formation continue/ parcours apprentissage)	■ ■ ■ ■ □		
Communiquer sur les formations certifiantes existantes <i>Exemples : Entretien et gestion de parc location vélos, composants électriques et électroniques des VAE, nouveaux matériaux et composants des cycles</i>	■ ■ ■ ■ ■		

Légende

■ □ □ □ □ Pas d'impact

■ ■ ■ ■ ■ Fort impact



Complexe à mettre en œuvre

Facile à mettre en œuvre



Pas urgent

Très urgent

Remarques et propositions

Sur le volet formation, les actions doivent impérativement tenir compte de l'existant et des ajustements déjà effectués en début d'année 2024 (au niveau de l'OPCO)

- L'adaptation des formations au fil de l'eau déjà réalisée en conservant des compétences socles pour tous les mécaniciens cycles
- La mise en place de modules complémentaires techniques ou commerciaux pour approfondir certains sujets sur demande
- Communiquer davantage sur les certifications existantes et le champ de compétences couvert

Source : entretiens et échanges en atelier



Proposition, idées d'actions	Impact	Facilité de mise en œuvre	Urgence
Poursuivre, massifier les services appui/conseils réflexion stratégique	■ ■ ■ ■ □		
Monter un programme d'« Accélération » pour les entreprises volontaires / ambitieuses <i>(à l'image des prestations réalisées par bpifrance)</i>	■ ■ ■ ■ □		
Structurer la fonction RH et plus globalement travailler sur les fonctions support en développant des outils de gestion	■ ■ ■ ■ ■		

Légende

■ □ □ □ □ Pas d'impact

■ ■ ■ ■ ■ Fort impact



Complexe à mettre en œuvre

Facile à mettre en œuvre



Pas urgent

Très urgent

Remarques et propositions

- La branche dispose déjà de nombreux outils au service des entreprises tels que l'autodiagnostic permettant de réaliser un état des lieux RH et compétences de l'entreprise et suivi éventuellement par un accompagnement
- L'intérêt de poursuivre ces actions pour répondre aux problématiques individuelles des entreprises de la branche

Source : entretiens et échanges en atelier



Proposition, idées d'actions	Impact	Facilité de mise en œuvre	Urgence
<p>Rafraichir les fiches métiers (et identifier plus clairement de la localisation sur les sites)</p> <p><i>Faciliter l'orientation des visiteurs du site internet vers les fiches métiers et adaptation à la marge des fiches métiers</i></p>	■ ■ □ □ □		
<p>Valoriser les parcours et les passerelles (et mettre en avant des reconversions réussies)</p>	■ ■ ■ ■ □		
<p>Renforcer la communication grand public autour de la RSE (Métiers au cœur de transition écologique)</p>	■ ■ ■ ■ □		

Légende

■ □ □ □ □ Pas d'impact

■ ■ ■ ■ ■ Fort impact



Complexe à mettre en œuvre

Facile à mettre en œuvre



Pas urgent

Très urgent

Remarques et propositions

- Des intérêts grandissants autour du développement durable et de la RSE, volets à valoriser davantage dans les métiers de la branche → mobilité durable & réparation contribuant à allonger la durée de vie des cycles
- Des salariés de la branche ne percevant que très peu d'évolutions dans leur carrière hormis la création d'établissement → nécessité de valoriser les parcours et passerelles pour élargir les horizons

Source : entretiens et échanges en atelier



- ▶ **Proposition, idées d'actions de « lobbying » en faveur du vélo et de la structuration de la filière (actions ne résidant pas dans les seules mains d'OPCO Mobilités)**
 - ▶ Travailler avec l'ADEME
 - ▶ Disposer d'un diplôme de mécanicien cycles lors d'une ouverture de magasin
 - ▶ Cf. démarches déjà menées

- ▶ **Quelques actions supplémentaires en cas de "scénario défavorable / critique » à mettre en œuvre rapidement pour soutenir les entreprises de la branche et les rendre résilientes**

Proposition, idées d'actions	Impact	Facilité de mise en œuvre	Urgence
Appuyer le développement de nouvelles activités pour accélérer les axes de diversification	■ ■ □ □ □		■ ■ □ ■ □
Développer les formations de marketing et merchandising en priorité	■ ■ ■ ■ □		■ ■ □ ■ □
Organiser des tables rondes d'échanges entre professionnels pour partager les bonnes pratiques et favoriser les synergies	■ ■ ■ □ □		■ ■ □ ■ □

Légende

- □ □ □ □ Pas d'impact
- ■ ■ ■ ■ Fort impact
- Complexe à mettre en œuvre
- Facile à mettre en œuvre
- ■ □ ■ □ Pas urgent
- ■ □ ■ □ Très urgent

Source : entretiens et échanges en atelier

- ▶ **La mise en relation et coordination des diverses actions portées par les acteurs de la branche est condition sine qua non pour maximiser les bénéfices des actions suggérées dans les axes disponibles en page précédentes**

Introduction

1. Présentation de la branche
2. Evolution, tendances et scénarii d'évolution
3. Prospective sur les métiers et les compétences
4. Plan d'action

Annexes

A.1 – Sources et contacts

► Diverses études et rapports réalisés sur les dernières années

- Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France, les dossiers de la DGE, ADEME, Avril 2020
- L'emploi : moteur de la transformation bas carbone, The Shift-Project, Décembre 2021
- Mission sur la filière économique du vélo en France, Rapport Parlementaire, Janvier 2022
- L'utilisation et le marché vélo en France, Statista, 2023
- Observatoire du cycle, marché 2022, Union Sport & cycle, Avril 2023
- La France à vélo : bientôt tous cyclistes ?, L'obsoco, Avril 2023
- Plan vélo : le gouvernement va investir 2 milliards d'euros d'ici à 2027, Les Echos, Mai 2023
- Rapport d'étude relative à l'écosystème des métiers du cycle, Jean Le Naour, Septembre 2023
- Emplois et formations dans la filière économique du vélo, Résultats de la première enquête-flash, Groupe de travail, Septembre 2023
- Panorama de l'offre de réparation en France; ADEME & In Extenso, 2023
- Le vélo dans le monde, Géovélo, Juillet 2023
- Analyse des données de fréquentation cyclable 2023, Vélo & territoires, Mai 2024

► Données collectées sur les sites dédiés aux thématiques cycles : Vélo & Territoire, France Vélo, Union Sport & Cycle, Club des Villes et Territoires cyclables, Transition Vélo, PFA,...

► Données sociales et descriptifs des métiers disponibles sur le site de l'ANFA et OPCO Mobilités

A. 2 – Données complémentaires

► Le chiffrage des activités de la filière cycle réalisé par The Shift Project en 2021

- Près de 90 000 emplois (ETP) en 2030 et plus de 200 000 comptabilisés à 2050 pour l'activité de « commerce, entretien et réparation de vélos et VAE intégrant la branche
- Un chiffre optimiste tenant compte de la prédominance croissante des enseignes spécialisées et de la forte intensification des usages
- La condition à ce développement spectaculaire est la mobilisation des leviers de politique industrielle, anticipant la transformation des usages et maximisant le contenu en emploi

Activité	Emploi avant transformation (ETP)	Emploi 2030 (ETP)	Emploi 2050 (ETP)	Évolution nette à 2050 (ETP)
Construction de vélos	1 750	7 636	13 867	12 117
Construction de VAE	241	13 659	33 634	33 393
Total emplois directs	1 990	21 295	47 500	45 510
Commerce, entretien et réparation de vélos et VAE	16 842	89 825	203 789	186 947
Total	18 833	111 120	251 290	232 457

Tableau 13 : Besoin en emploi à 2030 et 2050 résultant des transformations de l'industrie du vélo/VAE

Source : The Shift Project, L'emploi : moteur de la transformation bas carbone données hors cyclo-logistique, publication 2020-2021

► Le chiffrage des emplois de la filière cycle réalisé par l'ANFA

- Une segmentation des emplois par métiers complexe à ce jour
- Des estimations des chiffres actuels → pas de projections dans le futur
- Près de 15 550 emplois directs (ETP) dans la maintenance, réparation, recyclage, rétrofit y compris vente B to C et location (cycle) dont :
 - 4 500 professionnels distribution bas ANFA (IDCC 1090)
 - 530 professionnels de structures solidaires (IDCC 1518)
 - 10 420 professionnels distribution base USC (IDCC 1557)

- Les 4500 emplois ETP Cycle attachés à la CC 1090 des Services de l'Automobile sont répartis selon les typologies suivantes, à savoir :
 - 2682 salariés en entreprise spécialisée vélociste vente, location, réparation, .. (Source base IRP Auto)
 - 500 salariés en location libre service (chiffre à minima, ici valorisé sur effectifs Smovengo vélib)
 - 100 équivalents ETP en centre auto (Norauto, Feu Vert, ..)
 - 600 équivalents ETP sur base 5% des effectifs des entreprises à activité principale Motorcycle
 - 400 emplois gérant non salariés soit 1/3 du nombre des structures juridiques Vélociste
 - 200 emplois divers dont structures SAV maintenance rattachés à des structures Concessionnaires automobile et collectivités

Famille de métiers	Métiers	Emplois Directs (ETP)
Analyse besoins, Conception Fabrication, Certification	Métiers R&D, Fab.Composants/Accessoires, Assemblage, Logistique Prod	3850
Commercialisation B to B	Technico commercial grand compte, gestionnaire de contrats, vendeurs B to B	910
Education et remise en selle à vélo	Animateur et formateur Mobilité à Vélo dont SRAV, moniteurs et opérateurs sécurité routière	270
Développement des politiques cyclables et des infras structures	Conseiller et responsable projet politiques publics, experts bureau d'études en infra	1270
Cyclomobilité professionnelle	Cyclogistic(ne), livreur plateforme repas	24000
Offre touristique et loisirs vélo hors location	Patrouilleur, Pisteur VTT, Guide touristique, Educateur sportif Cycle, Acteurs Voyage/Accueil vélo	1250
Sport professionnel cycle	Encadrant sportif et manager, cycliste professionnel, personnel équipe Pro	200
Maintenance, Réparation, Recyclage, Rétrofit y compris vente B to C et location	Conseiller, vendeur, Respon. Magasin flotte, Chef atelier, Mécanicien, Mec. Expert,	15 550
Organisation et structure représentative, formation, Conseil RH, Promotion filière	Métiers association, Syndicat professionnel, Organisme Formation, Promotion, Conseil RH	350

TOTAL 47650 (+/- 5000)

Source : Etude Flash datas Emploi Formation GT EFC Filière Economique Vélo (chiffres 2022) (étude ANFA avec M.Le Naour + repris par Filière Vélo en sept 2023)

► Le chiffrage des activités de la filière cycle réalisé par l'ADEME entre 2017-2019

- Près de 13 500 emplois ETP travaillent directement dans les secteurs de l'économie du vélo
- La valeur ajoutée de l'économie du vélo est principalement expliquée par 60 % par deux secteurs : les structures associatives, fédératives et évènements (28 %) et la production et vente de vélos et accessoires (32 %). Leur contribution à l'emploi de ces deux secteurs à l'économie du vélo est à peu près identique.

► Pas de projections futures ici

- **Les impacts catalyseurs** : dépenses faites par les cyclistes, dans le cadre du tourisme ou du sport, que nous pourrions appeler « accessoires » (dépenses d'hébergement, dépenses de restauration...) + impacts indirects (relations clients fournisseurs) et les impacts induits (relations clients-fournisseurs) des dépenses accessoires des cyclistes = contribution économique au sens large du vélo

Tableau 63 : Synthèse des indicateurs socioéconomiques pour les 5 grands secteurs de l'économie du vélo (impacts directs) et les activités intégrées dans les impacts catalyseurs directs

	Chiffre d'affaires (en M€)	Production (en M€)	Valeur ajoutée (en M€)	Excédent brut d'exploitation (en M€)	Rémunération des salariés (en M€)	Impôts nets des subventions (en M€)	Nombre d'emplois (en ETP)
Production et vente de vélos et accessoires	2 256	904	332	46	273	13	5 721
Construction des infrastructures de vélo	468	468	177	3	167	7	2 398
Politique vélo des collectivités	97	97	71	17	52	1	1 178
Location des vélos	305	305	173	18	142	12	1 629
Structures associations, fédératives et évènements	730	730	290	111	175	4	2 257
TOTAL (sans impacts catalyseurs directs)	3 855	2 503	1 043	195	810	38	13 183
Dépenses touristiques – séjour vélo	4 168	4 168	1 658	428	1 159	71	33 805
Logistique	1 577	1 577	1 009	54	926	28	31 385
TOTAL (avec impacts catalyseurs directs)	9 600	8 248	3 709	677	2 895	138	78 373

Source : Auteurs, à partir de plusieurs sources de données (societe.com, ESANE de l'INSEE, TES français d'Eurostat)

Source : DGE ADEME, chiffres de 2017 à 2019

Retombées socioéconomiques de la vente et production de vélos et des accessoires fabriqués en France (impacts directs de l'économie du vélo)

Les retombées socioéconomiques du secteur de la vente et production de vélos et des accessoires fabriqués en France sur l'économie nationale sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 67 : Retombées socioéconomiques du secteur de la vente et production de vélos et accessoires fabriqués en France sur l'économie nationale.

	Production (en M€)	Valeur ajoutée (en M€)	Emploi (en ETP)
Impacts directs	904	332	5 721
Impacts indirects	613	269	3 107
Impacts induits	785	416	4 723
Total des impacts	2 302	1 016	13 551

Retombées socioéconomiques des services de location de vélo (impacts directs de l'économie du vélo)

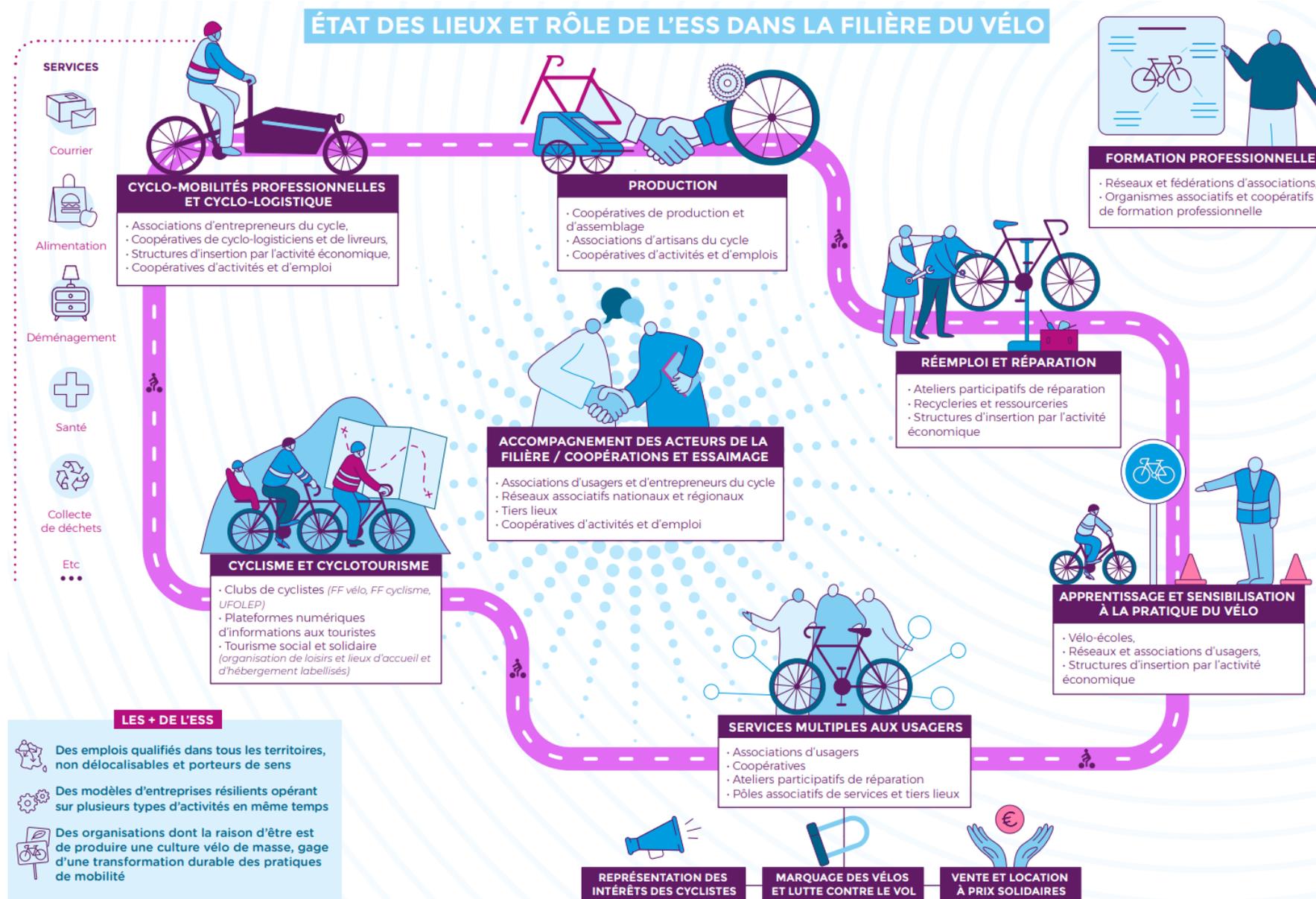
Les retombées socioéconomiques des services de location de vélo sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 70 : Retombées socioéconomiques du secteur de la location de vélo sur l'économie nationale.

	Production (en M€)	Valeur ajoutée (en M€)	Emploi (en ETP)
Impacts directs	305	173	1 629
Impacts indirects	172	84	971
Impacts induits	343	182	2 063
Total des impacts	820	438	4 664

La production et la valeur ajoutée du secteur de la location de vélo sont estimées respectivement à 305 M€ et à 173 M€ avec un nombre d'emplois de 1 629 ETP. Ce secteur a généré sur l'économie nationale en intégrant l'ensemble des impacts (directs et indirects) une production de 820 M€, une valeur ajoutée de 438 M€ et un nombre d'emplois de 4 664 ETP.

Ainsi, 1 M€ dépensé en moyenne dans les services de location génère 2,69 M€ de production, 1,44 M€ de valeur ajoutée et un nombre d'emplois de 15,3 ETP. Ces multiplicateurs sont relativement élevés. Les multiplicateurs de production, de valeur ajoutée et d'emplois font partie respectivement des 25 % 15 % et 45 % des 65 secteurs qui ont les multiplicateurs les plus élevés. Ces forts multiplicateurs s'expliquent par un fort effet d'entraînement généré par les services de location de vélo sur les autres secteurs de l'économie nationale, avec des impacts relativement forts sur la valeur ajoutée et l'emploi. Les fuites d'importations sont donc relativement faibles : 84 % de la richesse créée tout le long de la chaîne de valeur en amont par les services de location est captée sur le territoire national.



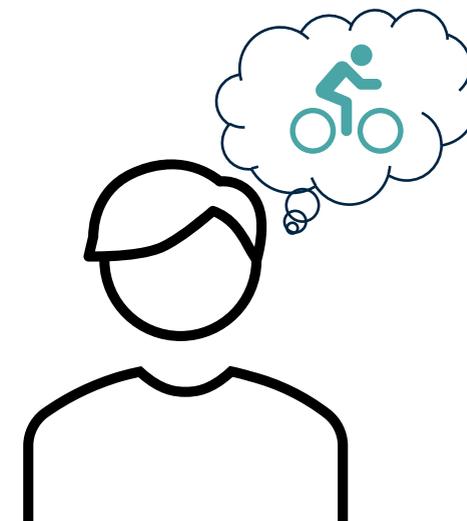
Source : Note d'opportunité pour une ESSisation de l'économie – Décryptage et opportunités pour la filière vélo, ESS France, Mars 2023

► Le profil type des salariés et des entreprises

- L'emploi est essentiellement **masculin et jeune** : plus de 65 % des salariés ont moins de 40 ans et seuls 8 % ont 55 ans et plus → les départs à la retraite sont peu nombreux par rapport à d'autres secteurs, le turnover est davantage un sujet pregnant au sein des entreprises de la filière
- Principalement des **passionnés** de vélos même si les centres de formation ont **de plus en plus d'apprenants qui ne viennent pas du monde du vélo** c'est-à-dire qu'ils ne le pratiquent pas au quotidien (beaucoup de reconversions et réinsertions professionnelles)
- Souhait d'intégrer la filière cycle par motivations, convictions écologiques

RÉPARTITION DES SALARIÉS DE LA BRANCHE PAR TRANCHE D'ÂGE

Source : ANFA, retraitements Katalyse



► Un écosystème étendu de la filière Cycle

- Un large panel de métiers gravitant autour de la conception, fabrication, commercialisation, utilisation et réparation de cycles

Analyse besoins, Conception Fabrication, Certification

- **Etudes recherche et développement** : analyste marketing, ingénieur et technicien conception/essai/certification, designer ..
- **Fabrication composants, accessoires et matériels associés (dont parking, abris et stations)** : Organisateur et manager de production en ordonnancement, acheteur, technicien de gestion en automatisme, opérateur de production, soudeur, métallier, peintre, expert technologique adapté en fabrication d'accessoires et matériels, responsable et technicien en contrôle qualité ...
- **Assemblage industriel des Cycles** : Responsable opérateurs assembleur, mécanicien monteur pièces et systèmes
- **Logistique** : Responsable, logisticien, operateur logistique

Commercialisation

- **Distribution B to B cycles, composants et pièces d'accessoires** : Technico commercial grand-compte, gestionnaire de contrats, vendeur en prospection
- **Services de location collectif** : Commercial et responsable de flotte gestionnaire contrats/concessions publics ou privés, expert réponse à marchés publics, appels d'offre et AMI
- **Service de location individuel** : responsable magasin et vendeur/opérateur loueurs
- **Distribution B to C Cycles, pièces et accessoires** : Responsable et vendeur distributeur en Cycles et articles associés, responsable et technico commercial après vente

Utilisation

- **Education et remise en selle à vélo** : animateur mobilité à Vélo, formateur en milieu scolaire, moniteur et opérateur de sécurité routière
- **Développement des politiques cyclables et des infras structures** : Expert technique, conseiller et coordinateur des politiques publiques de mobilités douces
- **Cyclo mobilité professionnelle** : Cyclo logisticien(ne), livreur à vélo et ou vélo cargos, ordonnanceur, responsable et opérateur HUB logistique ZFE
- **Offre touristique et loisirs vélo** : loueur, patrouilleur piste VTT, Guide touristique à vélo, éducateur sportif activités du cyclisme, prescripteurs et acteur des accueils vélo (agences de voyage et de tourisme, hébergeur, restaurateur, ...)
- **Sport professionnel cycle** : encadrant sportifs et manager, cycliste professionnel, mécanicien préparateur équipe Pro., nutritionniste

Maintenance, Réparation, Recyclage, Rétrofit

- **Maintenance, Réparation** : Mécanicien, mécanicien expert, technicien Cycles, chef d'atelier, responsable de magasin, gestionnaire de flotte
- **Recyclage** : Diagnostiqueur, mécanicien/technicien Cycles, chef d'atelier, responsable de magasin, gestionnaire de flottes, collecteur de composants usagers, expert recyclage réseau de distribution
- **Rétrofit et reconditionnement** : Diagnostiqueur, mécanicien, mécanicien expert, technicien, chef d'ateliers, responsable et expert recyclage, gestionnaire de magasin et ou de flotte



Zoom sur les métiers présents dans les magasins spécialisés dans la vente et la réparation de cycles (IDCC 1090)

► De grandes compétences selon les activités de la filière cycles

- Le sujet de la réglementation et du contexte lié à la pratique (à savoir le développement des usages) présent dans la majorité des « familles de métiers »

Analyse besoins, Conception Fabrication, Certification

- Socles de compétences liées aux Emplois de l'**industrie** et de la production élargis à la **conception, recherche et développement**
 - Connaissance et maîtrise du produit fini, de son utilisation et cycle de vie

Commercialisation

- Socles de compétences liées au conseil, l'acte de vente et administration associée, la gestion de bases clients avec maîtrise technique service vélos adaptée selon le domaine d'activité
 - Connaissance et maîtrise de la réglementation et contexte liés à la pratique de l'utilisateur et voir du donneur d'ordre

Utilisation

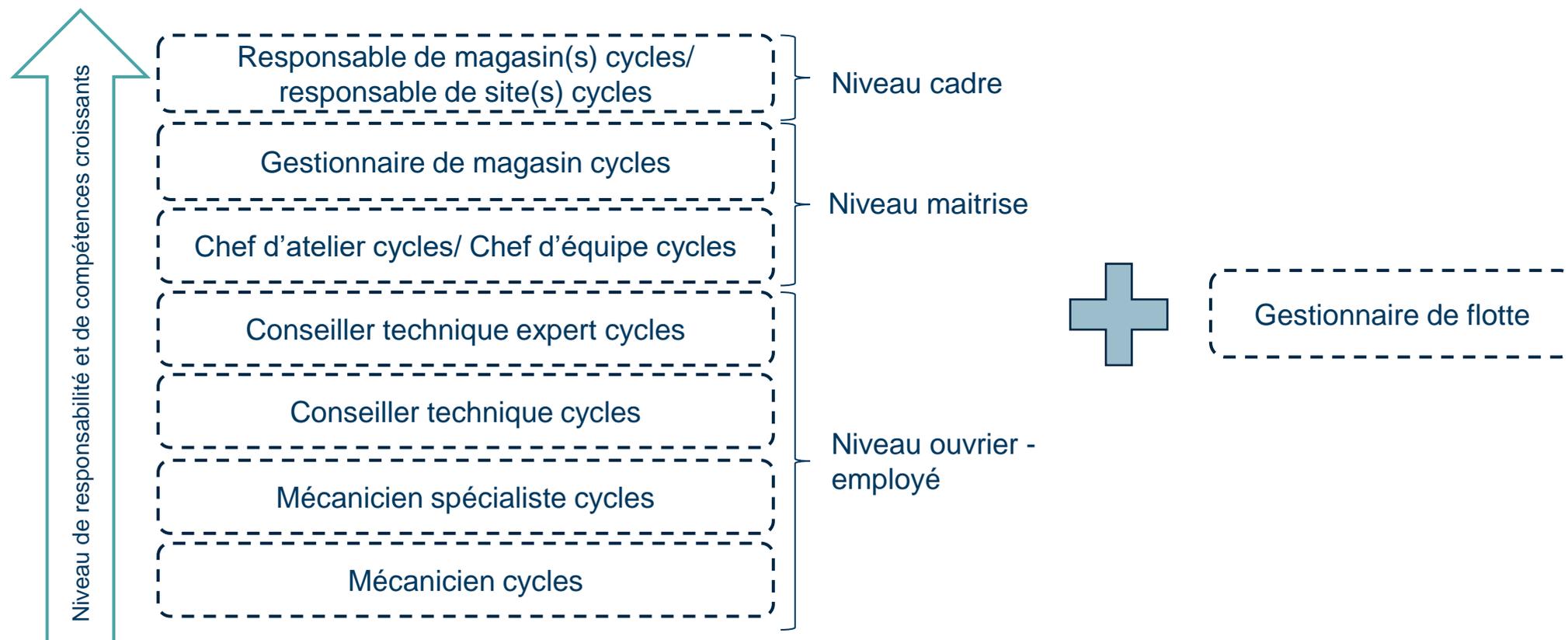
- Socles de compétences liées au conseil, la gestion de projet et programme, la logistique, la formation, l'analyse de risques et l'expertise de conduite vélos selon le domaine d'activité
 - Connaissance et maîtrise de la réglementation et contexte liés à la pratique de l'utilisateur et aux obligations légales en matière de construction pour les métiers liés aux infrastructures

Maintenance, Réparation, Recyclage, Rétrofit

- Socles de compétences liées à la technologie et mécanique vélo, à l'expertise en électricité/Hydraulique vélo et aux obligations et responsabilités de remise à la route et ou recyclage suite à opération sur cycle et selon fonction à l'animation d'équipe, management d'activités et polyvalence en conseil et vente SAV (dont TPE et montage à la carte)
 - Connaissance et maîtrise de la réglementation et contexte liés à la pratique de l'utilisateur avec apport de conseil et de prescription client

► Une filière vente et maintenance/ réparation de cycles détaillée en 7 niveaux de qualifications selon l'ANFA

- Sept niveaux induisant des responsabilités crescendo et en conséquence des compétences de plus en plus élevées
- Un métier de gestionnaire de flotte isolé, pouvant avoir des tâches liées à la réparation/maintenance des cycles mais davantage de gestion dans les activités quotidiennes.



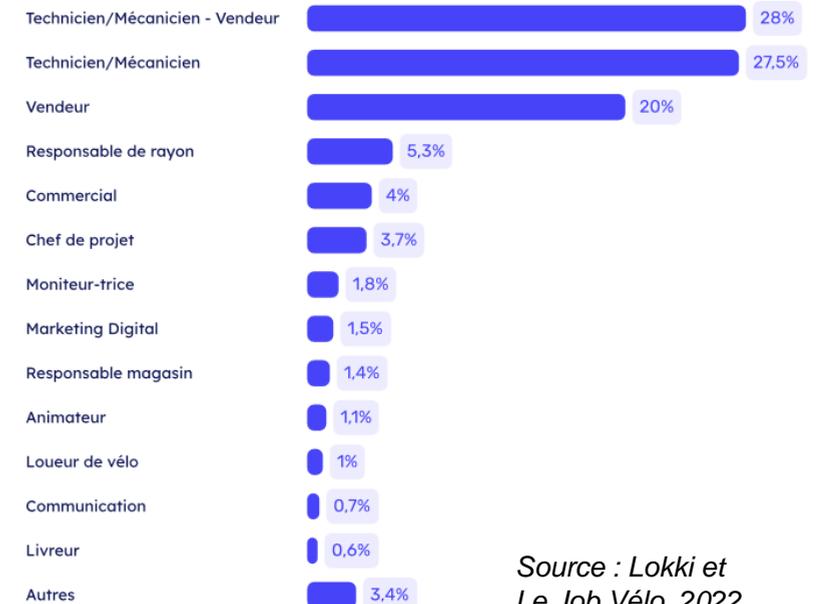
- ▶ **47 000 emplois directs estimés dans le marché du vélo en France en 2022** (France Vélo)
- ▶ **2300 salariés travaillant dans les magasins spécialisés**
 - ▶ Salariés essentiellement masculins à 82,3% et jeunes (âge moyen de 38,3 ans)
 - ▶ Emploi relativement stable avec un taux de CDI de 88%. La saisonnalité de l'activité induit un recours important aux CDD
- ▶ **Trois formations inscrites au RNQSA** (Répertoire national des qualifications des services de l'automobile) **identifiées permettant d'accéder aux métiers du cycle dans des magasins spécialisés**
 - ▶ Mécanicien cycles (MC)
 - ▶ Mécanicien spécialiste cycles
 - ▶ Conseiller technique cycles (CTC)
- ▶ **Quelques modules de formations courtes pour approfondir la technique**
 - ▶ Mécanique cycle intensif (3 jours)
 - ▶ Hydraulique suspensions (4 jours) *Source : Institut de formation du vélo*
 - ▶ Mécanique vélos assistance électrique (5 jours)

LES METIERS EXISTANTS

- ▶ Les métiers du cycle d'après OPCO Mobilités :
 - ▶ Mécanicien cycles
 - ▶ Conseiller technique cycles
- ▶ Exemples d'autres métiers du secteur (Les Echos) :
 - ▶ Consultant développements produits touristiques vélos
 - ▶ Chargé de partenariats vélo
 - ▶ Designeur graphique spécialisé dans le secteur du vélo
 - ▶ Analyste de données vélo
 - ▶ Chargé de marketing pour vélos
 - ▶ Gestionnaire import/ export vélo
 - ▶ Chargé d'études en mobilité durable
 - ▶ Ingénieur système embarqué vélo
 - ▶ Développeur fullstack dans le secteur du vélo
 - ▶ Recruteur spécialisé dans le secteur du vélo

LES METIERS LES PLUS REPRESENTÉS

75% des offres sont trustées par les métiers de la mécanique et de la vente de vélo. Cela correspond à la demande et au boom actuel.



Source : Lokki et Le Job Vélo, 2022

« Les besoins sont importants en vendeurs, mais surtout en mécaniciens cycle »

Source : Ville et Vélo, 2020



« L'offre de formation est insuffisante en volume »



► Tentative d'élaboration d'organigrammes type en fonction de la taille et du niveau de structuration des établissements de la branche

► Notons par ailleurs que la majorité des entreprises sont de type organigramme 1 et 2

1,8% des entreprises de la branche

Organigramme 1
Directeur (vendeur et réparateur)
Conseiller technique (réparation et vente)

Personae / Profil

- Magasin composé du directeur de magasin (gérant et/ou propriétaire) et d'un éventuel autre réparateur/ vendeur
- Peu voire pas de spécialisation des activités et des métiers
- Petite surface

Commentaires

- Activité de vente et réparation de vélo
- Produits multimarques en zones rurales, mais spécialisation possible en milieu urbain

Organigramme 2
Directeur (vendeur et réparateur)
Conseiller technique
Mécanicien cycles
...

Personae / Profil

- Magasin composé de 2 à 4 salariés
- Peu de différenciation dans les métiers : plusieurs endossent le rôle de vendeurs et réparateurs
- Surface moyenne

Commentaires

- Vente, réparation de vélo et de temps à autre activité de location émergente

Organigramme 3
Directeur (gérant et/ou propriétaire)
Responsable surface de vente
Conseiller technique
Responsable atelier
Mécanicien cycle

Personae / Profil

- Magasins composés de 5 à 10 salariés
- Structuration plus établie des rôles :
- Surface moyenne à grande

Commentaires

- Vente, réparation, location et offre élargie (ex : collectivités, entreprises)

Organigramme 4
Directeur (gérant et/ou propriétaire)
Responsable surface de vente
Responsable atelier
Chef d'atelier
Conseiller technique expert
Conseiller technique
Mécanicien expert
Mécanicien

Personae / Profil

- Plus de 11 salariés
- Structuration importante, organisation et rôles attribués clairs
- Grande surface

Commentaires

- Vente, réparation, location et offre élargie (ex : collectivités, entreprises)



Compétences en mouvement