# ÉTUDE SUR L'ÉVOLUTION DES USAGES DE LA MOBILITÉ, DU CYCLE ET LES MÉTIERS ASSOCIÉS

Synthèse - Mars 2025

MINISTÈRE DU TRAVAIL, DE LA SANTÉ, DES SOLIDARITÉS ET DES FAMILLES
Liberté
Égalité
Fraternité

OPCO Mobilités

En partenariat avec :

KATALYSE
STRATÉGIE & DÉVELOPPEMENT

## CONTEXTE DE L'ÉTUDE ET ÉLÉMENTS CLÉS SUR LA FILIÈRE

**Cette étude a été réalisée dans le cadre de l'EDEC « Cycles » et bénéficie d'un cofinancement du Ministère en charge de l'emploi. Elle s'inscrit dans la réalisation d'action à visée prospective comprenant 4 études :**

Axe 1 : «Impact des nouveaux usages et des nouvelles technologies sur les compétences et les métiers des entreprises du secteur commerce et réparation de cycles»

- **Action 1 - Étude sur les pratiques et l'évolution des usages de la mobilité**
- Action 2 - Création d'un socle statistique
- Action 3 - Etude sur les conditions d'une attractivité et d'une fidélisation réussies
- Action 4 - Etude sur les évolutions technologiques dont focus sur le développement de l'hydrogène

## Les objectifs de l'étude de l'Action 1 :

- Identifier les évolutions des pratiques du cycle
- Analyser les attentes des utilisateurs vis-à-vis des professionnels
- Construire une analyse prospective des besoins en qualification des métiers du cycle, les compétences à développer et les formations à déployer afin de répondre à ces besoins

## • Les chiffres clés de la filière

**2 230 967 cycles vendus** en 2023 (-14% par rapport à 2022) **dont 30% de VAE**

(part grandissante depuis plusieurs années)

**Usage** néanmoins **croissant** du cycle

(effet parc à vélo installé)

**+30%** de pratique du vélo en zone urbaine

**+42%** en zone périurbaine

**+38%** en zone rurale (entre 2019 et 2021)

**Signature du contrat de filière vélo** en juin 2024

**2 milliards d'euros d'investissement public** promis dans le cadre du plan vélo 2023-2027

Secteur du **Commerce et réparation de cycles** (IDCC 1090)

**3 000 magasins**

(seuls 1,8% comptent plus de 10 salariés -> tissu dense de TPE)

**= 3 500 salariés**

## • Un large écosystème

**Les acteurs au coeur de la branche «commerce et réparation de cycles»**

- **Les fabricants / constructeurs de cycles** — dont les fabriquants spécialisés nouveaux types de cycles (VAE, vélo cargo, trioporteur ...)
- **Les vélocistes** (branche + hors-branche) — 4 catégories : enseignes de sport multimarques, magasins spécialisés, grandes surfaces et e-commerce
- **Les plateformes d'intermédiation** (réparation / 2nde main)
- **Les usagers des cycles**
- **Les collectivités disposant d'une flotte de vélos**
- **Les loueurs de vélos**
- **Les contrats de concession collectivités territoriales**
- **Les associations de réparation**

**Les acteurs «support»**

- **Les centres de formation**
- **Le milieu sportif**
- **Les pouvoirs publics** (État)
- **Les fédérations «cycle»**
- **Les clusters régionaux**

# DES FACTEURS D'ÉVOLUTIONS ET PHÉNOMÈNES STRUCTURANTS IMPACTANT LA BRANCHE ET SES MÉTIERS

## • Une étude conduite dans le cadre de l'axe 1 de l'EDEC «Cycles»

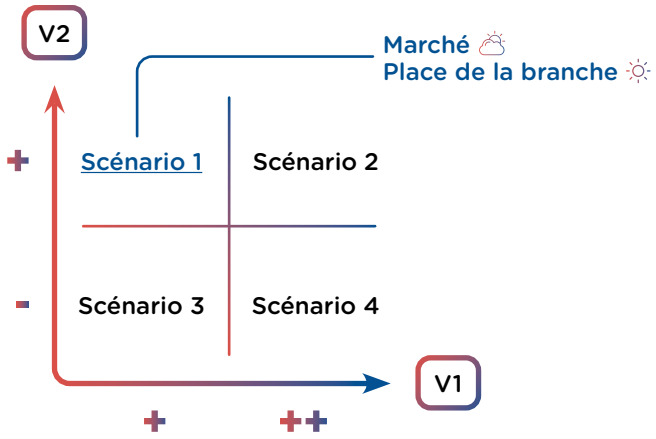
| | Des tendances impactant l'usage du cycle… | … aux phénomènes impactant plus directement la branche |
|---|---|---|
| Politique et légal | • Un **soutien étatique** via la multiplication des mesures pour accompagner la filière cycle, mais également via les communes, départements et régions (aide à l'achat, …)<br>• Le développement des **infrastructures**<br>• La **signature d'un contrat de filière** pour structurer les acteurs et accompagner la réindustrialisation des productions et l'innovation<br>• L'adoption des mobilités douces dans un **contexte professionnel** (collectivités, entreprises,…)<br>• De multiples facteurs favorisant **la croissance du parc de vélos en France** | • De nombreux vélos en circulation induisant de fait un **nombre important de vélos à réparer** dans le temps<br>• L'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 de vélo aux salariés) est génératrice de nouvelles opportunités<br>• La loi AGEC oblige de proposer le double devis (pièce neuve et pièce d'occasion) |
| Social et environnemental | • L'apparition / intensification de la **mobilité quotidienne et urbaine** (usage grandissant, levier de développement de demain) / Sujets autour de l'accessibilité des cycles<br>• Des accords sur la **mobilité douce et démarches RSE** grandissantes au sein des entreprises<br>• L'intérêt et la valorisation croissante de la **réparation et des achats seconde main**<br>• Le développement de **l'économie de la fonctionnalité** (location courte à longue durée) | • Une « concurrence » grandissante des acteurs de l'ESS (Economie Sociale et Solidaire)<br>• Le renouvellement fréquent des gammes implique la connaissance des spécificités (mécaniques, design) pour être en mesure de conseiller le client et réparer les vélos<br>• L'élargissement des gammes proposées pour couvrir l'ensemble des besoins ou bien la spécialisation des distributeurs/commerçants sur un seul segment<br>• Une féminisation de la profession |
| Économique | • La **multiplication** des magasins : extension de réseaux de magasins, développement de points de vente des fabricants, e-commerce (modalité non privilégiée à l'heure actuelle)<br>• Des tentatives de **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) | • Le besoin d'étoffer l'offre de service vers des prestations de **réparation et maintenance** conduisant à une concurrence accrue pour les entreprises de la branche –> La vente des vélos diminue en volume, mais la valeur des ventes augmente (meilleure qualité, services,…)<br>• Le besoin de développer la personnalisation des vélos avec des services de conception, montage à la carte selon les besoins |
| Technologique | • **L'utilisation de technologies embarquées** dans les vélos : capteurs de puissance, transmission électronique, suspensions intelligentes,… mais également géolocalisation, alarmes, écran tactile intégré au guidon<br>• L'amélioration de l'autonomie et l'allègement du poids des VAE<br>• Le développement technologique des vélos, les pratiques de rétrofit de vélos musculaires, … | • Autant de technologies et d'évolutions à prendre en considération pour les entreprises de la branche, par exemple :<br>  • 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)<br>  • Réalisation des diagnostics de panne (identification de codes défauts, mises à jour…) permettant de réduire le temps d'immobilisation du VAE<br>• Des préoccupations croissantes autour des garanties, de la responsabilité,… (rétrofit) |

# PLUSIEURS SCÉNARIOS, TRAJECTOIRES POSSIBLES POUR LE COMMERCE / RÉPARATION DE CYCLE

Une multitude de variables ont été passées en revue pour construire les scénarios, **macro-économiques** (géopolitique, inflation, croissance, coût des énergies…) et **microéconomiques** (évolutions du parc à vélo et du nombre d'usagers, incitations publiques, structuration de la filière, jeu concurrentiel…)

**Deux variables composites se sont avérées plus structurantes pour la construction des scénarios :**

- V1 • Niveau de croissance de l'usage du cycle en nombre de ventes en euros
- V2 • Part de marché des acteurs de la branche




**Scénario préférentiel de ≈ 4 030 emplois à horizon 2030**

| Scénario 1 | Vente | Réparation | Total |
|---|---|---|---|
| Nombre d'emplois en 2023 | 1400 | 2100 | 3500 |
| Nombre d'emplois en 2030 | 1567 | 2466 | 4033 |

Le marché du cycle reste dynamique mais est ralenti par l'accroissement du taux d'équipement global et le contexte politique et économique tendu.

La création de nouveaux emplois engendre des besoins croissants en termes de recrutement et formation au sein de la branche (notamment mécanicien cycle) sur les sujets de stratégie / gestion / marketing, mais également commerciale (digital, accueil client et merchandising)

Ces projections d'emplois théoriques restent à confronter à la réalité du terrain compte tenu de trois facteurs déterminants. Trois freins potentiels à la croissance des effectifs :

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

La filière cycle peut s'inspirer et tirer des enseignements des évolutions constatées sur d'autres filières ayant connu des évolutions comparables ces 30 dernières années…

## Analogie avec d'autres secteurs

(concessions automobiles et agricoles)

Trajectoires possibles pour le domaine du cycle : diminution et spécialisation du nombre de distributeurs, emprise croissante des constructeurs, émergence de nouveaux acteurs dans la chaîne de valeur…

**Management / RH / GEPP**

- Une importance croissante des habilitations et certifications
- Le développement des fonctions supports (selon choix stratégiques des entrepreneurs)

La filière cycle est soumise (à l'image d'autres secteurs) aux évolutions techniques et technologiques : évolutions « prévisibles », voire déjà entamées impactant les métiers et compétences.

## Évolutions techniques

**Des évolutions spécifiques « Vélo »**

- Multiplication des composants électroniques
- Développement des systèmes hydrauliques
- Recours à de nouveaux matériaux
- Electrification, rétrofit de vélos musculaires
- Motorisation Hydrogène : quel essor, rupture technologique ?

**Des constats génériques et évolutions programmées plus globalement sur tous les biens d'équipement**

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

**Des impacts certains sur la filière et l'écosystème…. Mais également sur les process vente et réparation dans les entreprises de la branche (dont RH)**

- Conseil et orientation accrus des clients
- Diagnostic complexifié –> Malette de diagnostic
- Développement maintenance préventive
- Interfaçage plus marqué « Fabricants - Distributeurs »
- Segmentation, différenciations des réparations ?

# SYNTHÈSE DES ÉVOLUTIONS MÉTIERS ET COMPÉTENCES

## • Évolution métiers et compétences ...

**Un panel de compétences globalement inchangé, mais certaines connaissances à cultiver et approfondir au fil des évolutions sur le marché :**

- Des évolutions technologiques (hydraulique, électrique, hydrogène, rétrofit, etc.) et changement de réglementations (loi AGEC, pièces d'occasion et double devis) ne débouchant pas fondamentalement sur l'apparition de nouveaux métiers
- En revanche, de nouveaux outillages, équipements et solutions à maîtriser ; en conséquence, une veille active nécessaire
- Des compétences liées à l'électrisation des vélos, notamment des VAE (utilisation des mallettes de diagnostics, connaissance des règles de sécurité : habilitation électrique, risque d'explosion du lithium...)
- La mobilisation grandissante des compétences informatiques : logiciel de diagnostic (essentiel pour la réparation de VAE, logiciels de gestion de planning en lien avec le développement du recours à la location)
- La capacité de gérer des parcs (location et leasing)
- La montée en compétences sur les thématiques de « gestion », « management », « vente omnicanale » pour les magasins les plus structurés avec bien souvent une diversification des activités et des métiers. La maîtrise des stocks et la justesse des prévisions de ventes devenant aussi centrales pour la performance des établissements
- Une sensibilité, une maîtrise de la stratégie d'entreprise pour positionner au mieux le magasin dans sa zone théorique de chalandise

Des évolutions au niveau des métiers, des métiers en développement (en rouge) matérialisées dans le tableau ci-dessous :

| Métiers | Évaluation qualitative | Évolution quantitative | Commentaires |
|---|---|---|---|
| Responsable de magasin(s), site(s) cycles, Directeur de magasin | ■■■■■ | + | • Promesse client et politique de service à cultiver, stratégie à questionner ponctuellement pour être en phase avec le marché –> professionnalisation nécessaire<br>• Pilotage d'activités multiples (incluant potentiellement location, gestion de flotte...), gestion de tableau de bord plus complexe |
| Gestionnaire de magasin cycles | ■■■■■ | + + | • 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 | ■■■■□ | + + | • Réparations de plus en plus complexes et de plus en plus nombreuses avec un parc vélo grandissant |
| Conseiller technique expert cycles | ■■■■□ | + | • Evolutions techniques et technologiques très rapides et de plus en plus complexes |
| Conseiller technique cycles | ■■■□□ | + | • Evolutions techniques et technologiques très rapides et de plus en plus complexes<br>• Besoin de conseil important pour les clients avec des vélos remplaçant les voitures avec une utilisation quotidienne |
| Mécanicien spécialiste cycles | ■■□□□ | + | • Vélos plus complexes avec des réparations plus techniques et plus longues |
| Mécanicien cycles | ■■□□□ | + | • Pas d'évolution quantitative à moyen terme, toutefois mise à jour continuelle des compétences au rythme des évolutions du marché |
| Gestionnaire de flotte, Responsable de flotte | ■■■■■ | + + + | • Métier émergent avec un nombre de plus en plus important de flottes professionnelles mais aussi de flottes de location (collectivités...) |

**De nouvelles compétences et des responsabilités accrues pour les responsables de magasins**