

Bilans 2021 vélo Une échappée toujours plus belle !



Le célèbre fabricant de vélos à assistance électrique Moustache se lance dans le segment du vélo-cargo avec son Lundi 20, décliné en version *family* ou utilitaire, selon les *désiderata* des clients.

© Bruno Aurière - It's Shift

Fin 2020, le marché du cycle s'était clôturé en beauté à + 25 % en valeur (3,4 milliards d'euros), on pouvait s'attendre pour 2021 au mieux à une stabilisation du secteur suite à cet épisode pandémique si particulier. Or, selon les résultats du dernier Observatoire du cycle de l'Union Sport & Cycle¹, la courbe du vélo a poursuivi sa progression en affichant une évolution de son CA à + 14 % !

Par Anna Lopes, photos Adobe Stock

En 2021, le marché de la petite reine a poursuivi avec dynamisme son ascension, grâce à ses électriques essentiellement, et ce, dans un contexte toujours problématique. En effet, à l'instar des autres secteurs économiques, l'année 2021 pour le marché du cycle a été impactée par trois phénomènes : une forte demande de vélos – conséquence de la pandémie qui a incité le recours aux

modes de transport individuel –, une distribution contrariée par des problèmes d'approvisionnement – liés aux fermetures provisoires des usines en Asie, ainsi que l'indisponibilité des conteneurs –, et le troisième point, conséquence des deux précédents : une augmentation du prix des matières premières, du coût du transport, et donc par la même occasion du prix des composants et des pièces. Une série noire

dont le marché du cycle s'est relativement bien sorti, malgré les retards des livraisons des pièces et composants, et l'ajournement des lancements des nouveautés. Face à tous ces aléas, les distributeurs ont fait des efforts conséquents pour achalander au mieux leurs points de vente. Pour preuve, il y avait toujours des vélos en magasin en fin d'année... Si l'évolution du chiffre d'affaires du cycle atteint en 2021 les + 14 %, sa croissance en

Les détaillants dominent toujours le chiffre d'affaires

Le beau vélo très cher demeure une affaire de spécialiste, les détaillants conservent toujours la tête du peloton en termes de chiffre d'affaires. Ce sont eux qui ont écoulé 51 % des VAE en 2021, pour une part du chiffre d'affaires s'élevant à 71 %, des parts de marché cependant en recul par rapport à 2020 (-6 pts en volume et -5 % en CA). Du point de vue du marché global, les détaillants se taillent une part du chiffre d'affaires de 58 %, en légère érosion (-2 pts vs 2020) pour une part du volume de 21 % (+1 pt vs 2020).

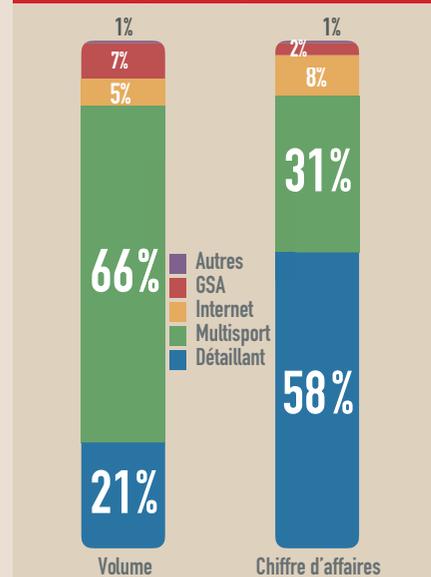


Les multisports ont écoulé 65 % des vélos vendus (-1 %) pour une part de marché de 31 % en CA (+1 pt vs 2020), mais au rayon des VAE, ce sont eux qui ont le plus progressé : 34 % du volume (+4 pts vs 2020) et 21 % en CA (+4 pts vs 2020), une évolution qui peut s'expliquer par le fait qu'il leur a été plus facile de se fournir en composants que pour les détaillants. Quant aux autres canaux de distribution, peu d'évolutions notables, si ce n'est une baisse du marché en volume des GSD

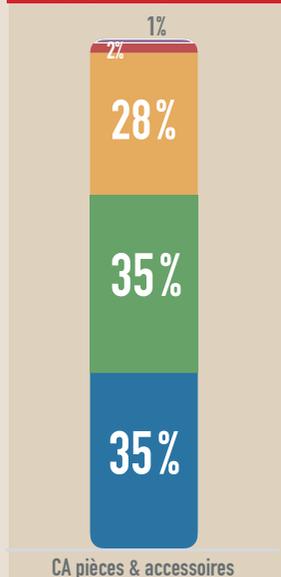
– grandes surfaces diverses – (-1 %) au profit des GSA
 – grandes surfaces alimentaires – pour les VAE.
 Au niveau du prix moyen, pas de surprise, le vélo qui sort de chez le détaillant parade en moyenne à 2 174 € sonnantes et trébuchants, suivi de celui qui est commandé sur internet, moitié moins cher, presque, à 1 141 € – quand même ! –, talonné de près par celui commercialisé dans les GSD, à 853 €. En queue de peloton, le vélo des multisports qui se présente à 375 € et celui des GSA à 234 €.
 En ce qui concerne la vente des électriques plus précisément, petit bouleversement concernant les multisports qui proposent des vélos électriques à 1 236 € en moyenne, une valeur qui a

doublé par rapport à l'année précédente. Les détaillants et l'internet proposent toujours les montures les plus onéreuses, et donc sophistiquées, à respectivement 2 783 € et 1 973 € en moyenne. Les GSD et GSA, eux, les vélos meilleurs marchés à 907 € et 603 €. Dans le rayon des pièces et accessoires, le secteur a suivi le mouvement général en progressant de +12,9 % et s'élève à 1 238 M€. Au niveau de la répartition du CA par canaux de distribution, un équilibre relatif s'est installé par rapport à l'année précédente, les détaillants et multisports restant au coude à coude à 35 % (+1 pt chacun par rapport à 2020). Enfin, nouvelle donnée dans le rapport de l'Observatoire du cycle : la maintenance et les réparations du cycle, estimés à 89 M€ en 2021, un CA en croissance de +17 % par rapport à 2020, qui confirme que 3/4 des cyclistes (74 %) préfèrent confier leur belle et chère monture aux détaillants, les 25 % restant s'adressant plutôt aux ateliers des multisports.

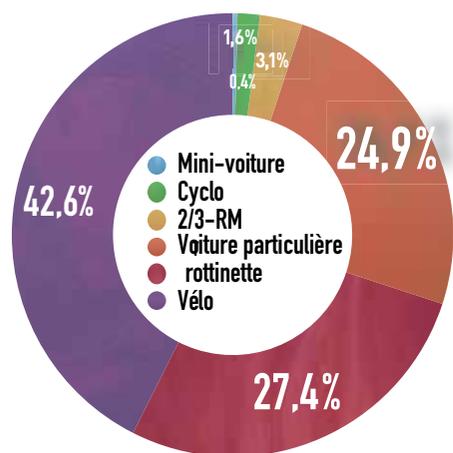
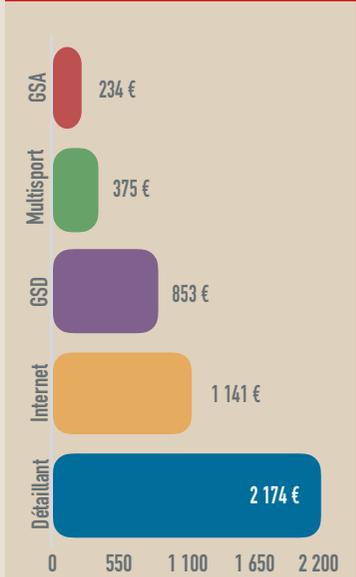
VOLUME & CA 2021 PAR CANAL DE DISTRIBUTION



P&A 2021 PAR CANAL DE DISTRIBUTION



PRIX MOYEN DU VÉLO PAR CANAL DE DISTRIBUTION



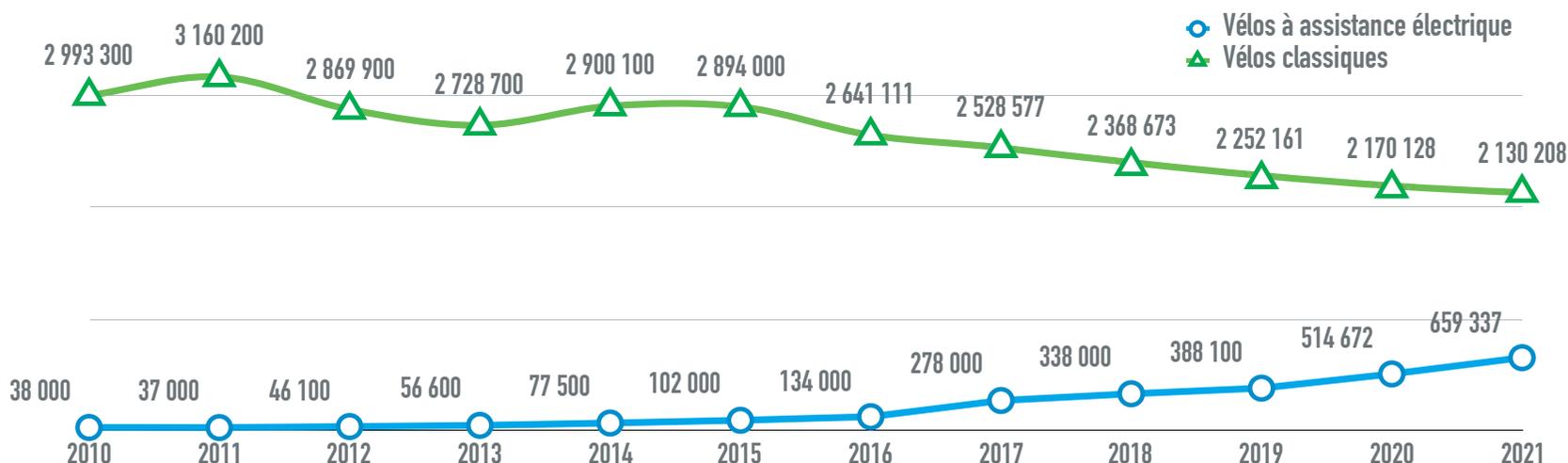
Sur l'ensemble des véhicules vendus en France en 2021, 42 % étaient des vélos...

volume est moins spectaculaire (+3,9 %, 2 789 000 vélos). Il est à noter que sur l'ensemble des modes de transports vendus en 2021, la part de marché du vélo représente plus de 42 %, une PDM qu'il devrait conserver, semblerait-il, encore de nombreuses années. Sans surprise, cette belle vitalité est en grande partie liée au succès du vélo à assistance électrique (+28 % vs 2020, avec 660 000 unités, ce qui représente le quart du marché) et au virage pris par l'accélération de la pratique, l'extension des solutions de *free-floating* et les mesures prises par les collectivités et le Gouvernement pour faciliter la mobilité dans les zones urbaines et périurbaines. Résultat : les vélos dits classiques sont devenus légion dans les statistiques. Ainsi, hors électriques, les vélos de ville, les VTC et les vélos de route ont connu une évolution positive à respectivement +10 %, +5 % et +2 %. Les ventes de vélos enfants ont stagné, et celles des VTT et des vélos pliants ont reculé à -8 % et -21 %.

Gammes et prix en hausse

Au niveau de la répartition du CA par famille, une belle cascade d'augmentations en valeur – toujours emmenée par les VAE, bien évidemment, à +23 % – a ruisselé sur les vélos de ville (+19 %), les vélos enfant (+12 %), les vélos route (+10 %), les VTC (+7 %) et les VTT (+2 %), la famille des vélos pliants étant la seule à reculer de -20 %. L'augmentation du chiffre d'affaires est bien évidemment tributaire de l'augmentation du prix moyen qui a progressé de +11 % dans l'ensemble, et qui s'étiquette dorénavant à 794 € environ, sur des vélos toujours plus sophistiqués. Au sommet de la pyramide, trônent le VAE (1 993 €) et son dauphin, le vélo route (1 719 €), vélos plutôt haut de gamme que l'on retrouve

ÉVOLUTION DES VENTES DE CYCLES CLASSIQUES ET DE VAE 2010/2021



en général chez les détaillants (cf encadré p.41). Suivent dans le peloton, le VTT (511 €), le vélo pliant (427 €), le VTC (382 €), le vélo de ville (354 €) et pour finir le vélo enfant (157 €). Si l'ensemble des réseaux de distribution ont pu sortir leur épingle du jeu, cette bonne fortune a également profité au secteur industriel. L'ensemble des sites de production ont connu une progression de + 25 % de leur activité dans l'Hexagone qui, pour info, recense plus de 300 marques actuellement. Ainsi en 2021, 804 744 vélos ont été fabriqués/assemblés en France, 44 % d'entre eux étaient des VAE, soit 354 536 exemplaires, ce qui représente plus de la moitié des électriques vendus en France. Avec 800 000 vélos fabriqués en France, quelque 2,635 millions de vélos importés et 285 000 vélos exportés, calculs faits, environ 360 000 vélos étaient restés en stock en fin d'année 2021 et étaient encore disponibles dans les magasins pour la nouvelle saison. Pour 2022, les projections les plus optimistes envisagent une poursuite de la croissance de la production à + 20 %. Bref, les biclous *made in France* devraient friser le million d'unités... Autre bénéfice lié au succès du marché, côté importations, un grand virage a été négocié ces dernières années quant à l'origine des pays producteurs : il y a 5 ans encore, 80 % des vélos importés provenaient d'Asie ; en 2021, pour 78 % d'entre eux, ils provenaient d'Europe...

Le vélo-cargo prometteur

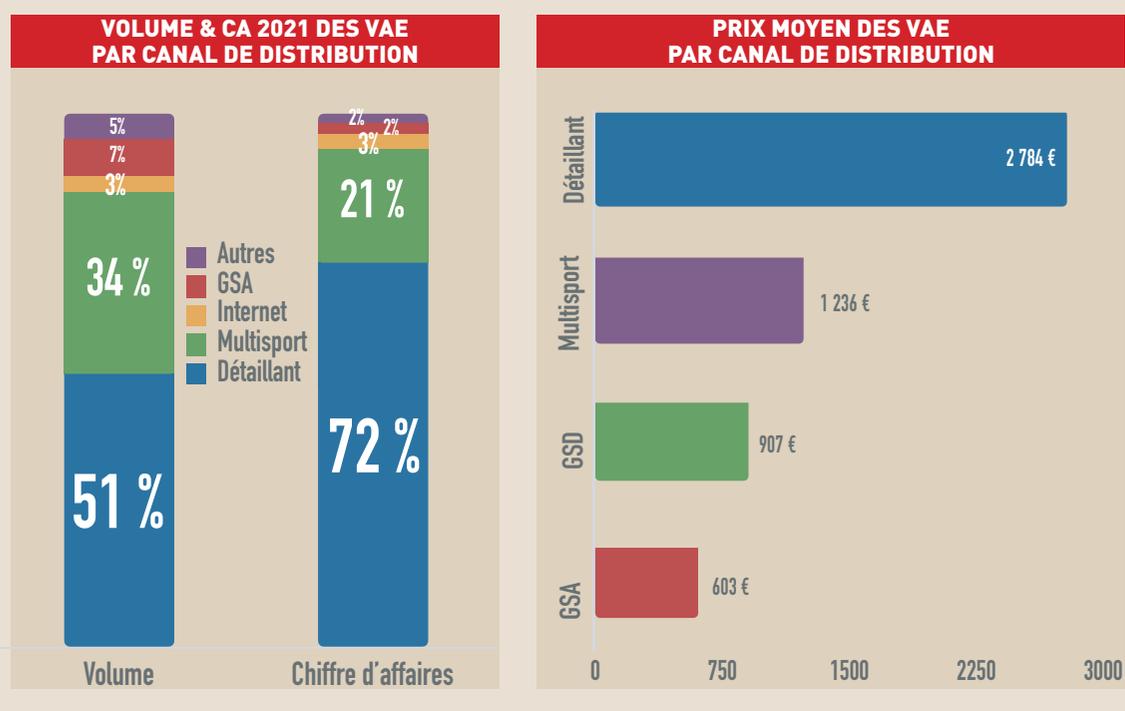
Dans la famille électrique, le vélo-cargo, l'un des derniers-nés balbutiants de la petite reine wattée, a connu un foisonnement de sous-segments. Du transport de personnes (enfants surtout), à celui des marchandises – de tout type, avec remorques adaptées –, qui avec 2-roues, qui avec 3-roues, le *long-tail* réserve lui aussi un super potentiel. Il s'agit d'un véhicule quasi 100 % produit en France, souvent sur-mesure, ou presque... Il s'en est écoulé quelque 20 000 unités en moins de quatre ans. Même si ce segment paraît pour l'instant confidentiel, il devrait connaître un bel essor surtout sur le marché du B2B, avec le développement du transport du dernier kilomètre en mode décarbonné. En France, il en circulerait environ 15 000 exemplaires, alors qu'en Allemagne, pays qui jusqu'à dernièrement nous a servi de modèle, ils seraient 100 000. Cela se passe de commentaires... Le succès de ce nouveau mode de transport accompagne en parallèle deux nouveaux phénomènes : la cyclomobilité

VAE, le segment suprême

Véritable fée électrique du marché du cycle, le VAE (vélo à assistance électrique) a tiré encore une fois la courbe du marché vers le haut. Dixit Jérôme Valentin³, l'évolution du vélo à assistance électrique dépasserait les prévisions les plus optimistes, au point de le voir passer la barre du million d'unités vendues en 2023, et pourquoi pas, les 3 millions en 2030... Ainsi, 659 337 vélos à assistance électrique – très précisément – ont été vendus dans le courant de l'année 2021, ce qui, au vu des difficultés d'approvisionnement auxquels ont été confrontés l'ensemble des opérateurs, représente une prouesse exceptionnelle. Un vélo vendu sur quatre, donc, était un

VAE. La petite reine wattée a fait un bond de 28 % en termes de volume, et un "rebond" de + 23 % en termes de CA ! Ce segment représente 24 % du marché en volume et 59 % en valeur. Comme nous l'avons vu, ce sont majoritairement les détaillants qui les ont distribués. Et si en 2020, les VTTAE avaient connu la plus forte évolution par rapport à l'ensemble des familles, ce sont les vélos ville (278 000 ex, + 42 %) et les VTC (176 000 ex, + 27 %) qui ont performé et se sont placés en tête des ventes, composant à eux deux 69 % du marché, les VTTAE ayant stagné vs 2020 (137 000 ex). Les dernières places sont occupées par les vélos pliants (28 000 ex, + 21 %), les vélo-cargos

(17 000 ex, + 54 %) et les vélos route (15 000 ex, - 46 %). Selon Jérôme Valentin, le recul de cette dernière famille, l'une des benjamines des électrifiés (4/5 ans d'âge) ne doit cependant pas être mal interprétée, le segment s'adapte au marché et se concentre sur la captation d'une nouvelle clientèle, d'une nouvelle communauté de cyclistes. Il est appelé à se développer, ainsi que le gravel, tous les acteurs de l'électrique y réfléchissent. Côté prix, celui du VAE s'est cependant infléchi de - 4 % pour se fixer à 1 993 €. Les GSS (grandes surfaces sport) ont pratiqué des prix inférieurs à ceux des détaillants et ont tiré le tarif moyen vers le bas.



Le VAE s'enrichit de nouvelles familles et de nouveaux designs, dont certains évoquent leurs grandes sœurs thermiques.

et la cyclologistique, de plus en plus visibles dans les mégapoles. Ainsi fin 2021, l'association Boîtes à vélo-France, qui encourage l'entreprenariat à vélo – avec le soutien du ministère de la Transition écologique et celui de l'Ademe – présentait les résultats du premier Observatoire sur la cyclomobilité professionnelle². Selon l'étude, le micro-entrepreneur et/ou le collaborateur-type circulant à vélo lors de leurs déplacements professionnels résident dans une grande agglomération, travaillent dans le tertiaire (ou dans une administration pour le collaborateur), et parcourent quelque 10 km par jour. Leurs motivations : l'aspect écologique, l'efficacité de son usage en milieu urbain. Les difficultés constatées : les distances trop importantes (56 %) et/ou des parcours inadaptés à l'usage du vélo (30 %). L'un des points les plus intéressants soulevés dans cette enquête réalisée auprès des salariés ne faisant pas du vélo, réside dans le fait que 77 % d'entre eux seraient prêts à en enfourcher un s'ils y étaient incités par leur entreprise... La cyclologistique a connu également ces dernières années un essor étonnant. En janvier 2021, il avait été recensé 109 entreprises spécialisées dans ce secteur, alors que près d'un quart d'entre elles n'avaient été créées que depuis 2020. Selon leur portrait-type, elles



Les vélos-cargos devraient connaître un bel essor dans le B2B.

sont implantées dans des grandes villes et spécialisées dans le transport de petits colis ou la livraison de plis express dans des zones relativement proches (< 10 km), elles emploient des coursiers, qui sont pour 50 % d'entre eux salariés, et qui parcourent entre 25 et 50 km par jour. En comparaison, ils livrent autant que leurs homologues roulant en utilitaires. Côté points positifs, ces entreprises déclarent bénéficier d'une bonne valorisation de leur activité (48 %), d'un local bien situé (46 %) et d'avoir moins de





© hedghog94 - stock.adobe.com

contraintes que les opérateurs conventionnels. Au niveau des difficultés constatées, la question du prix, le recours encore quasi automatique aux opérateurs conventionnels (peut-être par manque de visibilité ou de communication) et le manque d'aménagements urbains publics (pistes cyclables et parcs de stationnement) ont été relevés.

Une filière pro en expansion

Dernier effet positif collatéral lié à l'explosion du secteur, la valorisation du marché de l'occasion ainsi que celle de l'activité de l'entretien et de la réparation, mettant en avant le potentiel de réparabilité du vélo – quasi à l'infini –, thématique à laquelle tous les opérateurs ont été sensibilisés. La profession s'organise de plus en plus dans ce domaine, surtout en cette période où le recyclage et le développement durable sont mis en avant par les institutions et les entreprises.

En plus du fichier d'identification des vélos qui recense dorénavant également les vélos d'occasion, un fonds réparation a été créé en janvier dernier au sein de la filière ASL (Articles de Sport et de Loisirs) afin de pourvoir à la collecte et au recyclage des déchets des articles de sport et de loisirs et de soutenir financièrement leur réemploi, leur réutilisation et leur réparation.

Tous les marqueurs semblent au vert. Le plan vélo initié en 2018 qui envisageait de tripler la part du vélo dans les déplacements à l'horizon 2020, a reçu l'aide indirecte d'une pandémie et d'un ensemble de mesures de distanciation physique qui ont incité à l'usage d'un mode de transport individuel, et favorisé le développement du marché du cycle. Et même si l'évolution de ce dernier reste difficilement prévisible, à cause de la guerre en Ukraine et des aléas du coût du transport, ces derniers événements peuvent paradoxalement soutenir sa progression du fait d'un recours accru à des modes de transport décarbonés. L'avenir de la petite reine semble grimper toujours plus haut... ○

La filière professionnelle se développe et se complexifie au même rythme que le marché du cycle.

L'ESSOR DU VÉLO A PERMIS L'ÉMERGENCE DE NOUVELLES ACTIVITÉS DE SERVICES DANS LES ZONES URBANISÉES

- 1 | Organisation professionnelle regroupant les entreprises du sport, des loisirs, du cycle et de la mobilité active.
- 2 | Enquête menée auprès de 1 000 professionnels français, pour répondre à la question de l'usage du vélo dans les déplacements professionnels (travail-travail, en excluant totalement le vélo-taf).
- 3 | Président et CEO de Cycleurope Industries et vice-président de l'Union Sport & Cycle

DOPPLER

PIÈCES ET ACCESSOIRES MÉCABOÎTES, SCOOTERS ET CYCLO

EMBIELLAGE

COURONNE

WWW.DOPPLEREUROPE.COM
 DOPPLER EST UNE MARQUE DE CGN FRANCE
 WWW.CGNFRANCE.COM - CONTACT@CGNFRANCE.COM