

Le vélo électrique, une opportunité pour l'avenir de l'industrie française

Guillaume Gouffier-Cha, député du Val-de-Marne, a mené une étude sur le marché du vélo en France. En pleine évolution, l'industrie accuse un retard qu'il est primordial de combler pour rester compétitif et tirer profit de son fort potentiel de croissance.

Temps de lecture : minute

21 juillet 2022

Dopé par la pandémie, le marché du vélo -électrique comme classique - explose. En 2021, la pratique du vélo affiche une nette augmentation, que ce soit en zone urbaine (40 %), en zone périurbaine (42 %) ou en zone rurale (38 %), par rapport à 2019, selon une étude Vélo et territoire de 2021. Cette tendance devrait encore se renforcer dans les années à venir avec une adoption encore plus importante du vélo comme moyen de transport quotidien pour se rendre au travail, emmener ses enfants à l'école, aller faire des courses ou même voyager grâce aux innovations qui se développent.

Révolution technologique en cours

Ces perspectives sont rendues possibles par l'innovation qui touche le secteur du vélo et, plus particulièrement, le développement des vélos à assistance électrique (VAE) et des vélos cargos.

Grâce à la technologie, les produits développés aujourd'hui son plus fiables, plus sûrs et connectés, estime le rapport. Certains vélos possèdent des tableaux de bord, des GPS internes ou encore des puces

de géolocalisation qui permettent de lutter contre le vol ou, par exemple. Les utilisateurs en sont friands et n'hésitent pas à faire preuve de plus en plus d'exigence lors de l'acquisition d'un vélo qu'ils comptent utiliser régulièrement. Le rapport souligne ainsi une hausse des exigences en termes de qualité et de confort, qui se traduit par une montée en gamme des vélos. Plusieurs startups se sont d'ailleurs lancées sur ce secteur à l'instar d'Angell Bike et son vélo haut de gamme réalisé en partenariat avec le groupe Seb. Autre tendance chez ces nouveaux acteurs : la mise en avant du Made in France.

L'écosystème du vélo compte plus d'une centaine d'entreprises spécialisées dans l'Hexagone, un chiffre qui pourrait augmenter si un soutien est offert au secteur et au développement des VAE et des vélos cargos. Sur les presque trois millions de vélos vendus en France en 2021, 19 % étaient des VAE (alors qu'ils représentent 50 % des ventes aux Pays-Bas et 40 % en Allemagne). Ce pourcentage devrait largement augmenter dans les mois et années à venir, de même que pour les ventes de vélos cargos. 11 000 unités de ces derniers ont été vendues l'an dernier dans l'Hexagone et, selon les estimations, 300 000 de plus devraient être mis en circulation d'ici à 2027, soit 60 000 véhicules à fabriquer chaque année d'ici à cette date.



À lire aussi

Vélo à assistance électrique : 19 modèles made in France à enfourcher

Le développement des flottes de vélos en libre service et de vélos en location longue durée - dont la proportion de VAE devrait aussi flamber selon les perspectives - est aussi un signal encourageant pour le secteur.

Des freins qui persistent

En pointe durant des années, l'industrie française du vélo accuse un certain retard qui se couple à un manque d'infrastructures, notamment pour pouvoir réparer, attacher ou protéger son vélo du vol. Cette situation résulte de notre dépendance vis à vis de l'Asie, pointe le rapport. Depuis 1990, la France est dans une situation de "*dépendance quasi-totale*" vis-à-vis du continent asiatique pour les pièces détachées et même la fabrication. Résultat : l'Hexagone a fini par perdre certains brevets, du savoir-faire mais aussi des machines-outils. Ce qui se traduit également par une pénurie de main d'oeuvre qualifiée à même de réparer et entretenir les vélos classiques comme électriques.

De manière plus générale, le rapport pointe plusieurs freins parmi lesquels : la pénurie de composants et de matières premières, le déficit de capitaux investis dans le secteur, des savoir-faire perdus, une hétérogénéité dans la fabrication des produits, un manque d'homologation claire ou encore une mauvaise organisation de la filière. Des points qui peuvent néanmoins se résoudre avec un peu de volonté, assure Guillaume Gouffier-Cha, le député du Val-de-Marne qui a mené l'étude.

Structurer et soutenir l'innovation

Le rapport énumère, au fil de ses pages, plusieurs pistes et actions à mettre en place à courte et moyenne échéance afin de redonner à la France une véritable place sur ce marché. Parmi les nombreuses idées évoquées, on note la nécessité de voir le monde politique et les collectivités s'emparer du sujet, suivant ainsi les engagements du plan vélo mobilité 2018. Ce dernier prévoyait, déjà à l'époque, un investissement de 350 millions d'euros sur sept ans afin de développer des infrastructures. De nombreuses agglomérations ont déjà réalisé plusieurs projets visant à offrir des lieux de rangement sécurisés pour les vélos ou ont développé leur réseau de pistes cyclables. Depuis 2018, le nombre de kilomètres de ces pistes a augmenté de 26 %.

Afin de faire évoluer le secteur, le rapport appelle à mieux structurer l'écosystème en organisant la filière, en appuyant le développement d'une filière industrielle durable, mais aussi en standardisant la production de certains composants. En parallèle, il paraît essentiel de soutenir le développement et la modernisation de la production et surtout les innovations de rupture. Le déploiement d'incubateurs visant à favoriser la création et la croissance de startups technologiques dans le secteur est poussé dans le rapport.

La France possède un appareil industriel automobile puissant capable d'investir en R&D sur le segment des VAE et il serait fort dommage de se priver de telles collaborations entre ces industries. D'autres pistes concernant la mise en place d'une TVA à 5,5 % ou le déploiement de titres mobilités pour entretenir et faire réparer son vélo sont évoquées.

Malgré son retard, le gouvernement semble avoir pris conscience du potentiel de ce secteur en intégrant le vélo dans le plan de reconquête de l'appareil productif, appelant ainsi à une réintégration de ce savoir-faire sur notre territoire.

Article écrit par Anne Taffin