



© Manufacture Française du Cycle

FILIERE CYCLE

Avec plus des deux tiers des vélos français assemblés en Pays de la Loire, la région fait la course en tête des cycles « *Made in France* ». Elle abrite des leaders de la fabrication de vélos mais aussi d'infrastructures cyclables, ainsi que tout un écosystème d'acteurs qui contribue au développement de la filière : fournisseurs de service, fabricants d'équipements du cycliste et autres sous-traitants industriels.

L'ESSENTIEL EN PAYS DE LA LOIRE



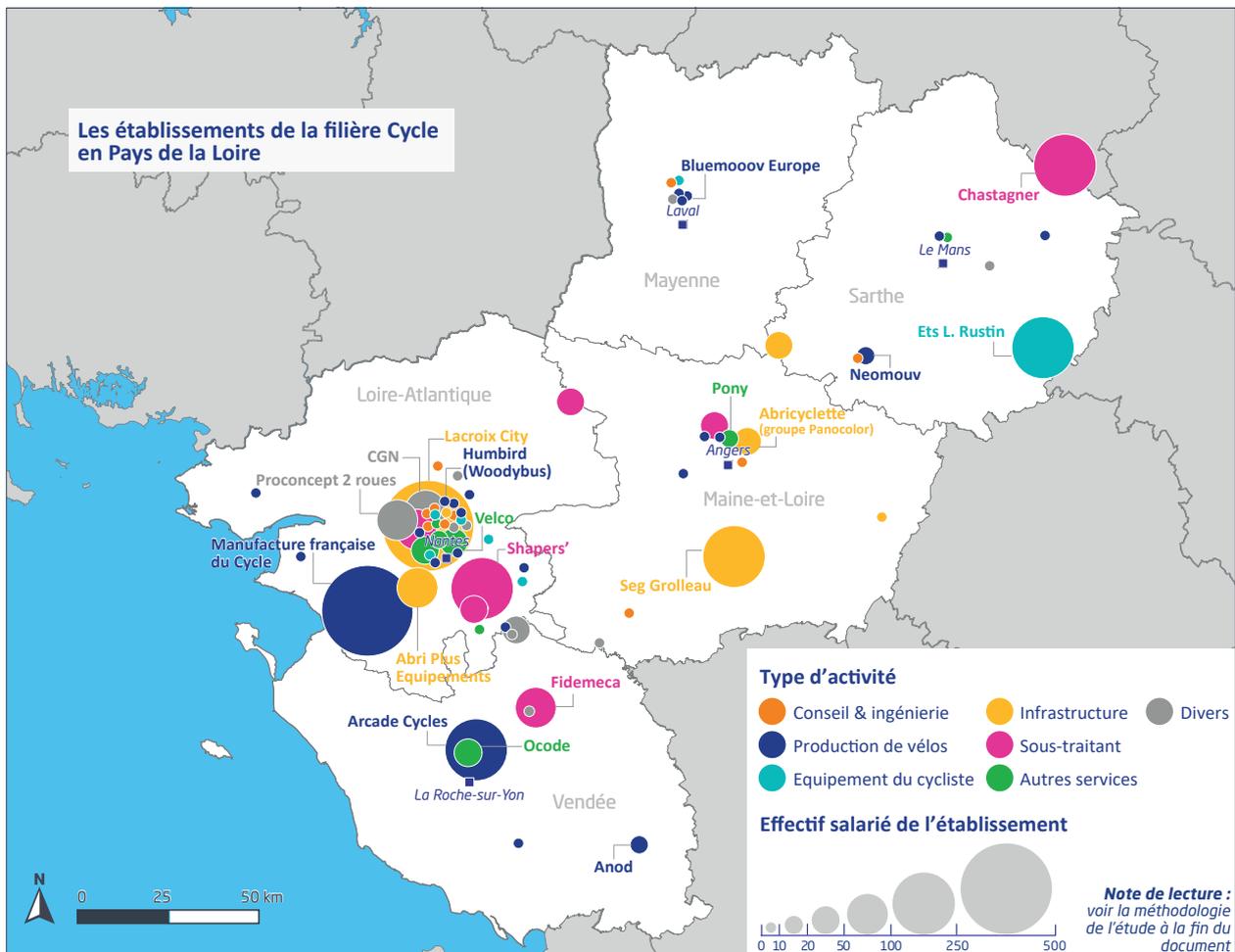
**PLUS DE
1 600 SALARIÉS**
(HORS SOUS-TRAITANTS)



74 ÉTABLISSEMENTS



**PLUS DE 65 % DES VELOS
FRANÇAIS SONT PRODUITS PAR
MFC ET ARCADE CYCLES (2022)**



Une concentration d'acteurs en Loire-Atlantique, berceau de la filière en région

	Nombre d'établissements*		Nombre de salariés*	
	Tout type d'activité de la filière vélo	dont producteurs de vélos	Tout type d'activité de la filière vélo	dont producteurs de vélos
Loire-Atlantique	35	11	978	354
Maine-et-Loire	10	3	286	18
Mayenne	6	3	16	9
Sarthe	7	3	126	21
Vendée	9	4	212	138
Pays de la Loire	67	24	1 618	540

*hors sous-traitants

Tous les départements de la région accueillent des établissements de la filière. Toutefois, plus de la moitié des effectifs salariés se trouvent en Loire-Atlantique, et plus particulièrement dans la métropole nantaise où se concentrent de nombreux acteurs.

Les fabricants **MFC** et **Arcade Cycles** réunissent à eux seuls près de 30 % de l'effectif total de la filière hors sous-traitants.

Répartis dans les différents départements de la région, les sous-traitants totalisent quant à eux environ 500 salariés. Néanmoins, seule une partie de l'effectif est réellement dédiée aux activités vélo, qui représentent souvent un marché secondaire pour ces entreprises.

LES PRINCIPAUX SECTEURS D'ACTIVITÉ



Les Pays de la Loire, champions de la production de vélos français

Avec plus des deux tiers du volume de vélos français assemblés en Pays de la Loire, la région est la première productrice de vélos en France. Elle abrite des acteurs historiques de la filière, tel que **RUSTIN** dans la Sarthe, fabricant de solutions caoutchouc innovantes à l'origine de la fameuse rustine.

Pas moins emblématique, la **Manufacture Française du Cycle (MFC)** à Machecoul (44) est le premier fabricant de cycles en France, avec plus de 600 000 vélos produits par an, dont 200 000 à assistance électrique. Rachetée par le groupe Intersport en 2013, l'entreprise qui existe depuis près de 100 ans à Machecoul ne cesse de croître et demeure l'une des rares entreprises françaises du secteur du cycle à avoir résisté aux décennies de délocalisation de cette industrie.

À La Roche-sur-Yon (85), **Arcade Cycles** figure également parmi les plus grands fabricants de vélos à l'échelle nationale. Spécialisée dans la conception et l'assemblage des vélos à assistance électrique, la PME est aux avant-postes de la réindustrialisation. Elle a récemment doublé sa capacité de production et mise sur cette nouvelle usine pour passer de 60 000 à 120 000 vélos produits par an.

Outre les fabricants de vélos, les acteurs proposant des solutions d'aménagements cyclables sont particulièrement pré-

sents en région. On retrouve ainsi **Abricyclette** dans le Maine-et-Loire, **LACROIX City** à Saint-Herblain ou encore le leader français des espaces de stationnement vélo **Abri Plus Equipements** près de Nantes.

Par ailleurs, les sociétés de service sont bien représentées dans la filière en région, comme le spécialiste des solutions connectées pour l'industrie du vélo électrique **Velco** ou encore le leader du logiciel de gestion pour concessions vélo **Orisha**. À Nantes, **Ecovelo** est un spécialiste de la gestion de flottes en libre-service pour les collectivités, tout comme **Pony** à Angers.

Certains industriels de la plasturgie ou de la métallurgie se positionnent sur cette filière en développement, afin de diversifier leur activité et de répondre au besoin croissant de sous-traitance industrielle des acteurs du cycle. Ainsi, **Caliplast** fabrique les guidons anti-vibrations Baramind pour le mayennais **Red-Motion**, et **Métal 44** usine des pièces pour le fabricant de vélos cargo vendéen **Nihola**.

Enfin, près de Nantes, **Proconcept 2-Roues (P2R)** et **Centre Grossiste Nantais (CGN)** sont des distributeurs majeurs pour les professionnels du cycle en France.

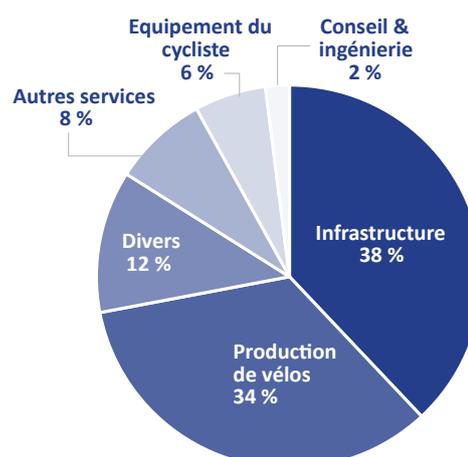


Les fabricants de vélos cargo nombreux en région

Conçus pour transporter efficacement des marchandises ou des passagers, les vélos cargos sont des vélos utilitaires. Leur utilisation est en forte augmentation, notamment en zones urbaines où il présente une alternative écologique aux véhicules thermiques.

En région, une dizaine d'acteurs évoluent sur ce marché de niche en pleine croissance, à l'instar d'**Etni Cycles** à Carquefou (44), **Nihola** en Vendée ou encore **Bluemooov** en Mayenne. Ces vélos peuvent revêtir des formes très variées, à l'image de l'imposant Woodybus de **Humbird** en Loire Atlantique, ou à l'inverse des cargos compacts de la startup **Otwo** à Nantes.

■ Répartition des effectifs par activité (hors sous-traitants)





Un cluster interrégional dédié à la filière

■ CYGO

Créée en 2022, l'Union des Entreprises du Cycle Grand Ouest (CYGO) est l'un des trois clusters français qui fédèrent la filière vélo en France. Elle rassemble **70 membres**, répartis sur trois régions : Pays de la Loire, Bretagne et Centre-Val de Loire.

Basée à Nantes et soutenue opérationnellement par ID4Mobility, la structure a pour objectif d'accélérer la relocalisation industrielle, de booster l'innovation et de développer la formation et l'emploi pour les entreprises de la filière. Celles-ci bénéficient de l'offre de services du Pôle et des synergies avec les autres filières de la mobilité.



cygo.bike



Avec plus de 400 membres au sein de son réseau, ID4Mobility est un pôle de compétitivité dédié à la mobilité terrestre (automobiles, vélos, machines agricoles, véhicules spécifiques, trains...). Le siège se trouve à Nantes.

id4mobility.org

Des centres de formation et des structures techniques en soutien à la filière



La métropole nantaise abrite plusieurs écoles et centres de formation qui préparent aux différents métiers de la filière : réparateur-mécanicien cycles, technicien-vendeur cycles, manager d'unité commerciale dans le milieu du vélo ou encore soudeur-cadre cycle.



(Institut National du Cycle et du Motorcycle)



(Eklore-ED Sport Business, ex-CNPC SPORT)



(Afpa, Le Mans et Fontenay-le-Comte)

Les acteurs de la filière bénéficient de l'accompagnement des structures techniques présentes en région. Le CETIM, l'UIMM Pays de la Loire ou encore l'école d'ingénieur ICAM de Nantes accompagnent régulièrement des projets de développement autour du vélo. À Bouguenais (44), le Pôle EMC2 assiste notamment MFC pour la modernisation de son outil de production.



L'association France Vélo Tourisme

France Vélo Tourisme est une association d'intérêt général basée à Nantes, qui a pour objectif de développer la filière du tourisme à vélo en France, deuxième destination mondiale du tourisme à vélo. Elle valorise les itinéraires vélo et services « Accueil Vélo » en lien avec les territoires et les acteurs professionnels.



Les Pays de la Loire possèdent un réseau d'itinéraires cyclables balisés et sécurisés de plus de 3 000 km. Deux eurovéloroutes traversent notamment la région :

- « **La Vélodyssée** », partie française de l'**EuroVelo 1** qui relie le Cap Nord en Norvège à Caminha au Portugal ;
- « **La Loire à Vélo** », constituant une partie de l'**EuroVelo 6** qui relie Saint-Nazaire à Constanta en Roumanie.

Avec plus de 5 millions de cyclistes parcourant chaque année l'un de ces deux itinéraires, le tourisme à vélo génère des emplois et des retombées économiques importantes en région.

Les cyclotouristes peuvent également sillonner la région via plusieurs véloroutes nationales, telles que La Véloscénie, La Vélo Francette, La Vélobuissonnière, la Littorale, ou encore la vallée du Loir à vélo.



Commerce extérieur : l'Asie, principal fournisseur de la filière

À l'image de la France, la balance commerciale des cycles et motocycles est largement déficitaire dans la région.

Nos principaux fournisseurs sont asiatiques (Chine, Japon, Taïwan, Thaïlande) mais également européens (Allemagne, Italie, Portugal).

Les produits de la filière fabriqués en région sont majoritairement exportés dans l'Union européenne. Nos principaux clients sont alors l'Allemagne, l'Italie ou encore l'Espagne.



Source : Douanes

L'industrie du cycle, vecteur de réindustrialisation et relocalisation



© Vincent Bauza - CYGO

Autrefois l'un des leaders mondiaux de l'industrie du cycle, la France a progressivement perdu ce statut dans les années 80 au fil des vagues de délocalisation de la production en Asie. Son savoir-faire historique qu'incarnaient les marques Peugeot, Gitane ou encore Mercier s'est ainsi progressivement estompé. Récemment, une nouvelle dynamique de marché, portée notamment par les vélos à assistance électrique, ravive la filière.

Face à l'engouement des Français pour la pratique du vélo à la suite de la pandémie de covid-19, le gouvernement s'est doté d'un « **Plan Vélo et Marche 2023-2027** » afin d'encourager aussi bien l'usage que la production de vélos sur tout le territoire français. Ce plan fixe notamment l'objectif de 2 millions de vélos assemblés par an en France à l'horizon 2030, en capitalisant sur la progression constante des vélos « *Made in France* » depuis la pandémie.

Des synergies locales pour faire rayonner la filière

À l'échelle régionale, les acteurs de la filière s'organisent pour répondre à ces enjeux sous l'impulsion du CYGO, qui concentre dans son réseau toutes les compétences nécessaires à la conception et la fabrication d'un vélo 100 % local. Ainsi, 27 membres du cluster ont collaboré à la création du **ByCYGO**, un prototype de vélo « *Made in Grand Ouest* ». Plusieurs sous-traitants industriels de la région ont fait valoir leur savoir-faire en participant à ce projet collectif, à l'image de **Fidemeca**, sous-traitant industriel dans l'usinage et le décolletage de précision, et du plasturgiste **Caliplast**. Premier véhicule vendu en France devant l'automobile avec plus de 2,5 millions d'unités écoulées en 2022, le vélo représente pour ces acteurs une nouvelle opportunité de marché, voire une réelle voie de diversification.

L'un des enjeux majeurs pour relancer l'industrie française du cycle réside désormais dans la relocalisation de la production des composants. Encore majoritairement importés d'Asie, ces éléments essentiels à la fabrication des vélos sont effectivement fortement exposés aux aléas logistiques.



Vélo & auto : des liens à développer entre filières

Le sous-traitant automobile **Shapers'** a rejoint le CYGO peu après son lancement, avec l'ambition d'apporter au monde du vélo son savoir-faire pour développer et fabriquer des pièces techniques dédiées. Les synergies ainsi créées symbolisent la fertilisation croisée entre filières, favorisée par les associations, structures techniques et pôles de compétitivité présents en région.



RÉINDUSTRIALISATION

À Avrillé (49), le spécialiste de l'aéronautique **Expliseat** complète son activité de production de sièges d'avions ultralégers par la fabrication des cadres en aluminium des vélos pliants de la startup parisienne Bastille Cycles.



RELOCALISATION

Le vendéen **Arcade Cycles** a été choisi par la marque parisienne Gaya pour relocaliser sa production de vélos électriques, jusqu'alors fabriqués en Europe de l'Est. Ce choix stratégique, en partie motivé par la proximité géographique de l'entreprise nantaise **Velco** qui fabrique les composants connectés de ces vélos, permet également à Gaya d'éviter les coûts de transport routier entre l'Europe de l'Est et la France.

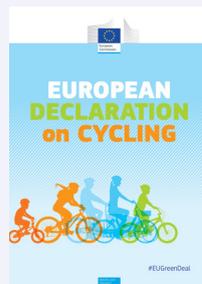
Pour répondre à cette demande croissante, **Arcade Cycles** a investi 30 millions d'euros dans l'agrandissement et la modernisation de son usine de La Roche-sur-Yon, avec une soixantaine d'emplois à la clé d'ici à 2027.

Les infrastructures cyclables, clé du développement du vélo

Les Pays de la Loire accueillent un nombre significatif d'entreprises qui conçoivent et fabriquent des aménagements et équipements pour les infrastructures cyclables. Qualifiées d'« essentielles » dans la « **Déclaration européenne sur le vélo** » parue fin 2023, ces infrastructures représentent une des clés du développement de la pratique du vélo.

À l'échelle nationale, le « **Plan Vélo et Marche 2023-2027** » ambitionne d'atteindre 100 000 km d'aménagements cyclables sécurisés d'ici à 2030, contre 57 000 km déployés sur l'ensemble du territoire fin 2022. Pour ce faire, 250 millions d'euros seront dédiés chaque année à l'accélération du développement de ces aménagements en France.

Ces nouvelles installations devront permettre de sécuriser les déplacements à vélo pour en faire une alternative à la voiture individuelle, en complémentarité avec les transports collectifs. Elles représentent une opportunité pour les entreprises ligériennes qui adressent ce marché.



« **L'amélioration de la qualité, de la quantité, de la continuité et de l'attrait des infrastructures cyclables est essentielle pour promouvoir l'utilisation du vélo.** »

Source : European Declaration on Cycling

Cette déclaration sert de « *boussole stratégique pour les politiques existantes et futures* » afin de « *libérer tout le potentiel du cyclisme dans l'Union européenne* ».

Elle reconnaît le vélo comme l'un des moyens de transport les plus durables, accessibles, inclusifs, économiques et sains, en soulignant son importance pour la société et l'économie européennes.



À Saint-Philbert-de-Grand-Lieu (44), **Abri Plus** a récemment investi 6 millions d'euros pour agrandir son site et augmenter ses capacités de production, renforçant ainsi son statut de leader français des abris pour vélos.

Le vélo au service de l'écomobilité

L'Union européenne s'est engagée à diminuer de 55 % ses émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici à 2030, dans l'optique d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Le secteur des transports jouera un rôle majeur pour atteindre ces objectifs. Il constitue le premier poste d'émission de GES en France, avec environ 30 % du total national émis. Dès lors, le vélo apparaît comme un réel levier face à l'enjeu de décarbonation du secteur. Selon l'ADEME, il serait l'un des modes de transport les plus efficaces pour se déplacer, tant d'un point de vue écologique qu'économique.



© Pony

Les Pays de la Loire accueillent des opérateurs qui déploient des solutions pour rendre le vélo accessible au plus grand nombre. La startup **Pony**, basée à Angers, propose ses vélos électriques en libre-service dans une quinzaine d'agglomérations en France et en Belgique. À Nantes, **Ecovelo** développe également un service de mobilité partagée clé-en-main. Les deux opérateurs présentent la particularité de proposer des solutions « dockless », autrement dit sans stations physiques, facilitant le déploiement rapide des flottes de vélos.

Ces acteurs ciblent des villes moyennes, d'environ 50 000 habitants, où l'offre de transports en commun est relativement faible comparativement aux métropoles. Complémentaire, le service de mobilité qu'elles offrent aux usagers encourage l'intermodalité et facilite la pratique cyclable sans avoir à posséder un vélo, dans une logique d'économie de la fonctionnalité.

À Treillières (44), **E-Bike Solutions** accompagne les collectivités publiques dans la fourniture et mise en place de services vélos sur mesure. L'entreprise participe ainsi aux projets de développement de mobilités électriques au sein des territoires ruraux et urbains, avec 6 500 vélos déployés auprès de 90 collectivités.

L'usage du vélo en entreprise change de braquet

Stimulée par de nouveaux services, l'écomobilité pour les déplacements professionnels se développe. En région, trois sociétés basées à Nantes contribuent à cet élan. **Velonomy** accompagne les entreprises dans le déploiement de vélos de fonction auprès des collaborateurs. La startup **Starbolt** évolue également sur ce marché des vélos d'entreprise, comme une alternative à la voiture permettant de renforcer la marque employeur. L'entreprise **Transway** développe, entre autres, un programme d'incitation aux mobilités durables à destination des entreprises.

Ces services aux entreprises offrent de nouvelles solutions de déplacements aux salariés, tout en répondant à un fort enjeu de santé publique. Pratique, le vélo se révèle effectivement particulièrement bon pour la santé également.

78 %



des Français considèrent le vélo comme une bonne manière de se maintenir en bon état physique.

Source : Etude ObSoCo 2023

L'électrification des vélos musculaires : un potentiel à développer ?

La tendance de la baisse des ventes de vélos dits « musculaires » au profit du marché des VAE laisse entrevoir des opportunités pour les acteurs qui proposent de reconditionner des vélos déjà existants en les électrifiant. Parmi eux, le vendéen **Célérifère** et le nantais **Beebike** proposent un service d'électrification de vélo clé en main destiné aux particuliers.

La startup **Vebo**, dont une partie de l'effectif est basée à Nantes, se fait une place dans ce peloton du rétrofit. Elle propose un boîtier amovible qui se fixe sur la roue avant de tout vélo traditionnel afin de le convertir en vélo à assistance électrique rapidement et à moindre coût. Le dispositif intègre des batteries reconditionnées par l'entreprise **VoltR** à Angers, dans une démarche d'économie circulaire. Ce type d'électrification légère pourrait permettre de réduire l'impact carbone de 50 % comparativement à l'achat d'un vélo électrique neuf. Actuellement au stade de la prévente, Vebo compte ouvrir une micro-usine autour de Nantes d'ici à 2025 pour assurer l'industrialisation de son kit d'électrification.



© Vebo

Innovations et évolutions technologiques : la bicyclette fait sa transition numérique

Autrefois très simples dans leur conception, les bicyclettes se sont complexifiées au fil du temps pour offrir aux utilisateurs un meilleur confort. Ces dernières années, cette complexification a pris une dimension supplémentaire avec les vélos à assistance électrique (VAE). Ces derniers embarquent des technologies de pointe, à l'instar des supercondensateurs qui équipent les vélos de la startup vendéenne **Anod**. Ces composants permettent de récupérer l'énergie habituellement perdue au freinage afin de la restituer pour l'assistance électrique.



En 2022, les VAE représentaient en France 1 vélo produit sur 2.

Source : Observatoire du cycle



© Velco

Les VAE sont de plus en plus connectés, pour permettre aux cyclistes une meilleure expérience au guidon. À Nantes, **Velco** est le leader français des solutions connectées pour l'industrie du cycle. La PME conçoit des composants IoT (*Internet of Things*), comme des traceurs GPS, ainsi que des applications mobiles dédiées. À La Roche-sur-Yon, **Ocode** commercialise une technologie de marquage et d'identification numérique qui certifie l'origine des vélos via la blockchain.

Ces solutions numériques permettent notamment à l'utilisateur de se prémunir des vols. Selon l'Académie des Mobilités Actives, ce phénomène croissant est régulièrement cité par les cyclistes comme étant un obstacle majeur à la pratique du vélo. Le fait de subir un vol découragerait la pratique du vélo pour un quart à un tiers des victimes. L'augmentation de la valeur des vélos mis sur le marché amplifierait ces actes malveillants.

Les services numériques au service des professionnels

Les professionnels du cycle bénéficient eux aussi des solutions logicielles ligériennes pour assister leurs activités et augmenter leur productivité. Aux Vallons-de-l'Erdre (44), **Orisha** est un leader français des logiciels dédiés aux vélocistes et concessions deux-roues pour la gestion des stocks et de l'atelier. Le nantais **Velco** propose également une plateforme connectée de type CRM pour la gestion de la relation client des fabricants de vélos.

MÉTHODOLOGIE D'ÉTUDE DE LA FILIÈRE



Ce document a été élaboré à partir d'une méthodologie développée par Solutions&co - Analyse et Prospective. Celle-ci a permis de qualifier le périmètre de la filière Cycle en Pays de la Loire selon l'activité principale des entreprises à travers leur code APE, complété par des recherches de type « approche par marché ».