

POURQUOI LA PÉNURIE DE VÉLOS VA SE PROLONGER JUSQU'EN 2022



Entre des capacités de production de composants inchangées et une explosion de la demande, les fabricants de vélos peinent à produire. Un vélo commandé aujourd'hui pourrait ne pas être livré avant l'an prochain.

Les constructeurs automobiles et de l'aéronautique auraient rêvé d'une telle situation. Mais ce sont les fabricants de vélos qui depuis près d'un an sont face à une situation inouïe avec l'explosion des ventes. Entre mai et juin 2020, juste après le premier confinement, l'augmentation des ventes de vélos à assistance électrique a subitement grimpé de 117 %. Bonne nouvelle pour la filière, ça ne va pas s'arrêter.

Il y a en effet un revers à la médaille. La demande est telle qu'il est presque devenu impossible de la satisfaire dans des délais raisonnables. Le problème est de trouver des pièces détachées.

95% des composants viennent d'Asie et après le confinement du printemps 2020, la demande a dépassé l'offre. Les Français ont cru au départ que l'année serait morne et ont réduit les commandes, alors que les Américains ont senti la vague venir et ont rempli leur cahier de commandes. C'est un peu l'histoire des masques", explique Albin Warin, Europe Director de Leon Cycle, installé à Shanghai.

En effet, depuis près d'un an, les usines de marques les plus importantes de la planète, comme celles de Shimano, de SRAM, de Tektro ou de Schwalbe n'arrivent pas à faire face à la demande même en tournant en 24/7. De leur côté, les fabricants engrangent de plus en plus de commandes qu'ils ne peuvent honorer dans des délais raisonnables. Et en bout de chaîne, les clients finaux prennent ce qu'ils trouvent sans pouvoir choisir ni le modèle, ni la couleur de leur monture.

Le phénomène a même été amplifié en France avec Coup de Pouce Vélo, la subvention de 50 euros pour les réparations. Depuis son lancement en mai 2020, près de 1,5 millions de cycles ont nécessité des composants pour les réparer.

"Nous aurions pu faire plus sans cette pénurie", a confié à BFM Business Annie-Claude Thiollat, vice-présidente de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB).

Des commandes livrées en mai 2022

Les fabricants passent des journées au téléphone pour trouver cadres, fourches, selles, dérailleurs, pédaliers, roues ou pneus et une fois la commande passée. Il faut ensuite attendre entre 6 et 15 mois pour être livrés. Et tout n'arrive pas ensemble. Il manque parfois des roues, des selles, des pédales.

*J'ai un stock de vélos prêts à être livrés, mais nous attendons encore les pneus et nous cherchons une alternative au modèle que nous avions prévu. Sinon, pour notre modèle le plus demandé, faute de pièces, une commande passée aujourd'hui ne sera pas livrée avant début 2022", confirme Guillaume Adriansen, **cofondateur de Le Velo Mad** dont les vélos sont assemblés par MFC, l'une des plus importantes usines de France.*

La situation est identique chez 2Feel, un autre fabricant français qui a déjà vendu 80% de la production prévue jusqu'à septembre.

Il faut jusqu'à un an d'attente pour certains modèles de dérailleurs ou de freins à disque. Habituellement, il faut trois mois, indique Grégoire Brunet. Nous pourrions tout de même livrer cet automne parce que nous avons anticipé ce phénomène et passé des commandes jusqu'à 2023".

Le lancement de Reine Bike, une marque nantaise haut de gamme créée en 2019 avec Arcade Cycles, l'un des trois grands fabricants français, a été très compliquée.

"Notre lancement devait avoir lieu en septembre 2020, nous l'avons repoussé de 11 mois. Du jour au lendemain, les composants prévus n'étaient plus disponibles", explique Stéphane Grégoire, fondateur et PDG de Reine Bike. "Nous avons dû chercher des alternatives, les homologuer et passer des commandes jusqu'en 2023 et 2024 pour sécuriser les approvisionnements".

La chaîne d'approvisionnement au bord de la rupture

Les grosses commandes sont le nerf de la guerre. "Les usines prennent en priorité les marques importantes ou les commandes en très grosse quantité ce qui explique que certains, comme nous, reçoivent des pièces. Les petits sont les plus pénalisés", indique Albin Warin.

Sur Facebook, Cycles HB21 de Dijon dénonce cette situation. Il doit atteindre 27 semaines pour une cassette 10 vitesses de Shimano quand elle est disponible à un tarif très compétitif sur ProbikeShop, un site français spécialisé réputé dans toute l'Europe. "Bref, comment lutter ? On croit rêver..."

La hausse des prix est l'autre effet de cette crise du cycle. Les composants les plus courants subissent des augmentations jusqu'à 30%, mais d'autres, plus techniques comme certaines fourches ou des modèles de roues sont vendus "entre 2 et 10 fois plus chers que l'an dernier", assure Albin Wavrin. A cela, **il faudra aussi payer plus cher le transport.**

Il y a une pénurie de conteneurs et moins il y en a, plus les prix montent. Pour un conteneur entre Shanghai et Le Havre, ils sont passés de 2000 à 10.000 dollars", indique Albin Wavrin.

Hausse des prix, baisse des marges

Nous avons posé la question à Decathlon qui n'a pas désiré nous répondre. Mais chez plusieurs fabricants, la hausse des prix des vélos est déjà programmée pour le printemps prochain. "Ils seront globalement entre 5 et 10% plus chers, mais la

concurrence est de plus en plus dense et nous limiterons les augmentations à un maximum de 10% quitte à réduire nos marges", dévoile Grégoire Brunet.

Cette situation va perdurer jusqu'en 2022 pour une raison mécanique. Les usines de composants ne comptent pas augmenter leur capacité de production, mais les fabricants prévoient de vendre encore plus.

Leon Cycle compte tripler ses ventes mondiales de 100.000 à 300.000 cycles. MFC, l'un des spécialistes français aura produit 400.000 vélos en 2020 et prévoit une production de 700.000 vélos en 2024.

Cette semaine, O2Feel a annoncé une nouvelle unité à Lille d'une capacité de 8000 vélos pour produire 22.000 vélos par an et compte atteindre 50.000 pièces en 2023. En 2021, Néomouv prévoit de produire 14.000 vélos contre 9000 en 2020. Et enfin Mercier, une marque historique, a annoncé son retour en France avec le démarrage d'une usine de grosse capacité de production avec l'espoir de créer une Bike Valley à l'image de celle qui a émergé au Portugal.

Les fournisseurs seront-ils tentés de se rapprocher des clients en créant des usines en Europe? Rien n'est moins sûr. D'abord parce que le coût du travail n'est pas le même, mais aussi parce qu'ils craignent l'approche de la maturité du marché qui pourrait ralentir les ventes après 2023. Sur ce point, Shimano n'a pas désiré répondre à nos questions.