



Le Silo à Vélo

Étude de faisabilité pour la mise en place d'une offre d'insertion en réemploi/réparation de cycle

Par Maël Michon

Sous la direction de Renaud Parouty
Directeur de IDES

Décembre 2020 - Août 2021



Remerciements	5
Glossaire	6
Introduction	7
I – L’association	9
A - Une association intermédiaire	9
B - IDES fonctionnement	10
Le conseil d'administration	10
Les salarié·e·s	10
Les salarié·e·s en insertion	10
C - IDES et son réseau	10
Les réseaux nationaux et régionaux	10
Les réseaux locaux	11
Le GES	11
II – Le projet de chantier d’insertion	12
A – Définition d’un chantier d’insertion	12
Définition légale	12
Public cible	12
L’encadrement	12
Conventionnement avec l’Etat	13
Activités supports	13
B – Présentation générale du projet	13
Les grandes lignes du projet	13
Localité	14
C - Les activités	14
La réparation classique de vélo	14
L’auto réparation	14
La vente de vélos et d’articles de sport d’occasion	14
Des animations d’initiation à la mécanique cycle	14
III – Présentation générale du territoire	15
A - Quimperlé Communauté	15
B - Clohars-Carnoët	16
IV - Contexte territorial	17
A - Une problématique d’accès à l’emploi	17
L’emploi sur Quimperlé communauté	17
Chômage et minima sociaux	19
L’IAE sur Quimperlé communauté	20
Un contexte politique territorial et national favorable à l’implantation de nouvelles activités	21
B - Le Silo à Vélo un acteur du développement des mobilités douces	24
Les pratiques	24
La mobilité sur Quimperlé Communauté	26
Acteurs et tendances politiques	28
C - Une réponse à la problématique du gaspillage	31

Le réemploi, une solution pour réduire le gaspillage	31
Des politiques nationales et locales qui favorisent le réemploi	32
Le réemploi sur Quimperlé Communauté	32
D - Un territoire touristique	33
Le Pays de Quimperlé	33
Clohars-Carnoët	34
Synthèse	35
Conclusion	36
V – Le projet social	37
A - Recrutement et accueil du public en insertion	37
Le public cible	37
Provenance des candidatures	38
Accueil et cadre de travail	38
Horaires de travail	39
B - Le parcours socio-professionnel	40
Entretiens et réunions	40
L'accès à la formation	41
Lien à l'entreprise	43
Le parcours santé	43
C - L'équipe encadrante	44
Un·e encadrant·e technique	44
Un·e Conseiller·e en insertion Professionnel (CIP)	44
Un·e Coordinateur·trice	45
Le rôle du GES	45
D – Le travail sur la mobilité inclusive	46
Le travail sur la mobilité des salarié·e·s	46
Le rôle social du chantier sur Quimperlé Communauté	47
VI – Etude de marché	48
A - Le marché du cycle : généralités	48
Le marché de la vente de vélos en France	48
Le marché de la location vélo à destination touristique en France	50
Le marché du vélo d'occasion	52
Le marché du réemploi	55
B - Enquête et diagnostic du marché local	58
Le marché local : acteurs et politique tarifaire	58
Estimation des gisements	61
Synthèse de l'étude de marché	66
Conclusion	67
VII - Etude Marketing	68
A - Segmentation	68
B - Mix Marketing	69
Les produits	69
Politique tarifaire	70

Mode de commercialisation (Place)	74
Stratégie de communication (Promotion)	75
Communication digitale	75
Communication Médias	75
VIII - Etude de moyens	76
A - Le lieu	76
B - L'atelier	78
Les outils spécifiques vélos	78
L'outillage générique	78
Pièces détachées et consommables	79
Le mobilier	79
C - La collecte et l'atelier itinérant	79
D - Site internet et logiciel de vente	80
Un site internet	80
TF Shop	80
Matériel informatique	80
E - L'assurance	81
XIX – Etude financière	82
A – L'investissement et plan de financement	82
B - Estimation du potentiel de vente	83
La vente de vélos d'occasion	83
Les prestations de services	83
La recyclerie sportive	84
C - Charges et subventions d'exploitation	86
Charges de fonctionnement :	86
Subventions d'exploitation	87
Budget prévisionnel total (investissement et fonctionnement)	87
D - Le choix du modèle économique	88
X - Calendrier prévisionnel	89
XI - Perspectives de développement	91
A - L'implication citoyenne	91
La vélo-école	91
Actions de promotion et de sensibilisation des mobilités douces	91
Les promenades en triporteurs	92
Essais de vélos adaptés	92
Construction de vélos utilitaires	93
B - Vers une entreprise d'insertion	93
Une offre de location de vélo touristique	93
La création de flottes de vélos d'occasion	94
Un service de livraison à vélo	94
Conclusion	95
Bibliographie	96

Remerciements

Une étude de faisabilité est un exercice complexe qui nécessite l'appui et les connaissances de nombreuses personnes. Je tenais donc à remercier tous ceux qui m'ont permis de réaliser cette étude.

Tout d'abord un grand merci à Renaud Parouty directeur d'IDES et à Eric Badoc élu à l'insertion et à la mobilité de Clohars-Carnoët pour m'avoir fait confiance dans la conduite de ce projet et m'avoir largement épaulé tout au long de ces 6 mois.

Merci à Quimperlé Communauté et au Service de l'Etat qui ont soutenu ce projet en finançant cette étude. Merci tout particulièrement à l'équipe municipale de Clohars-Carnoët d'avoir initié ce projet et de m'avoir aidé tant matériellement qu'humainement. Merci tout particulièrement à Vincent Nicol pour sa disponibilité et sa motivation.

Un grand merci à Bretagne Active et notamment à Charline Houet qui m'a aidé à construire cette étude dans le cadre du projet Booster.

Un énorme merci à l'équipe des salarié·e·s et aux membres du CA d'IDES qui ont su m'accueillir et me permettre d'être à l'aise tout au long de ce travail.

Je remercie chaleureusement tous ceux qui ont participé de près ou de loin à cette étude. Je pense notamment à tous les élu·e·s qui m'ont reçu, toutes les structures que j'ai appelées et qui ont répondu à mes questions (Syklett, VeloServices, Inercycles, Mobemploi, Recup'R, Les ateliers Fouesnantais, Le hangar du Sport, Penthievre Action La mission locale, Cécile Rebout...). Leurs informations et leurs expériences m'ont permis de construire et de mûrir ce projet.

Je remercie aussi toutes les structures économiques que j'ai rencontrées, les campings de Clohars-Carnoët, les vélocistes de Quimperlé communauté, la communauté Emmaüs de Rédéné mais aussi toutes les associations qui ont montré leur intérêt pour ce projet.

Enfin je tenais à remercier tous les acteurs qui produisent de la donnée indispensable à ce type d'étude, je pense notamment à l'Heureux-Cyclage, l'ADEME, la DARES, Pôle Emploi, L'observatoire des territoires, le CRT Bretagne....

Glossaire

ACI : Atelier Chantier d'Insertion

AI : Association Intermédiaire

CDIAE : Conseil Départemental de l'Insertion par l'Activité Economique

DDEETS : Direction Départementale de l'Economie, de l'Emploi, du Travail et des Solidarités

DREETS : Direction Régionales de l'Economie, de l'Emploi, du Travail et des Solidarités (anciennement DIRECCTE).

EI : Entreprise d'Insertion

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

ESS : Economie Sociale et Solidaire

FDI: Fonds de Développement de l'Inclusion

GES : Groupe Economique Solidaire

IAE : Insertion par l'Activité Economique

OPCO : OPérateur de COmpétence

PIC IAE : Plan d'Investissement dans les Compétences pour l'Insertion par l'Activité Economique

SIAE : Structure de l'Insertion par l'Activité Economique

SRAV : Savoir Rouler à Vélo

VAE : Vélo à assistance électrique. A différencier des vélomoteurs, le VAE est bridé en terme de vitesse et le moteur apporte une assistance au pédalage, il ne remplace pas la traction musculaire comme pour un vélomoteur.

VVV : Véloroutes et Voies Vertes

Introduction

“L’insertion par l’activité économique (IAE) a pour objet de permettre à des personnes sans emploi, rencontrant des difficultés sociales et professionnelles particulières, de bénéficier de contrats de travail en vue de faciliter leur insertion professionnelle. Elle met en œuvre des modalités spécifiques d’accueil et d’accompagnement.”

Article L5132-1 du code du travail

En juin 2020, les élections municipales donnent à M. Juloux un nouveau mandat à la mairie de Clohars-Carnoët. Le programme constitué avec son équipe met en avant le développement d’une économie sociale et solidaire et d’un plan vélo. Ce programme annonce ainsi la création d’une ressourcerie et d’un atelier de réparation vélo en ces termes :

- “Une **ressourcerie locale** sera mise en place pour donner une seconde vie aux objets et équipements : atelier de réparation, fablab... dans un objectif d’aide à l’insertion”¹
- “Un **atelier de réparation** des vélos sera mis en place avec un objectif d’insertion”²

Pour mettre en place et gérer ce projet, la mairie fait appel à un acteur historique de l’Insertion par l’Activité Economique (IAE) : IDES. Enthousiasmée par ce nouveau projet, l’association accepte. Après plusieurs discussions avec l’élu chargé de l’insertion et de la mobilité sur Clohars-Carnoët (M. Eric Badoc) émerge l’idée d’élargir ce projet à l’ensemble de la Communauté d’Agglomération.

Afin d’évaluer la faisabilité du projet, IDES fait appel à Quimperlé Communauté et aux services de l’Etat à travers un Fonds de Développement de l’Inclusion (FDI) pour engager un chargé de mission. Le financement est accepté, montrant par la même occasion l’intérêt que porte la Communauté d’Agglomération et les services de l’État pour ce type de projet.

Ainsi la mission suivante a démarré le 22 décembre 2020 :

“mesurer la faisabilité socio-économique d’une offre d’insertion dans le domaine de la collecte/la réparation/la location et la vente de vélos standards et électriques”

C’est tout l’enjeu de cette étude qui s’attache à définir ce projet et à étudier sa faisabilité sous différents angles.

¹ Kloar Dynamique et Solidaire, “Notre programme”, [en ligne], consulté le 08/06/2021 p3, URL : <https://fr.calameo.com/read/006146237fc863e2836b3>

² Ibid, p 5

Il fallait dans un premier temps définir l'intérêt de ce projet sur le territoire. Pour cela le contexte territorial a été étudié sous différents aspects : l'emploi, la mobilité, le réemploi et le tourisme. En parallèle, les tendances politiques, sociales, législatives de ces domaines ont été définies afin d'évaluer la dynamique dans laquelle se monterait ce projet.

Ensuite une partie donnera la construction du projet social du chantier dans lequel a été détaillé les enjeux en termes d'insertion et d'action social sur le territoire.

Ensuite, l'étude du marché du cycle et du réemploi a permis de définir les tendances liées à l'activité support du projet. Un intérêt particulier a été donné à l'observation de structure similaire. L'étude de marché a aussi eu pour but de définir le marché local déjà existant par la rencontre avec ses différents acteurs.

Par une étude marketing, la politique commerciale et une stratégie de communication ont été définis.

L'étude des moyens a permis de quantifier et budgéter toutes les ressources matériels ou immatériels à mettre en place pour la conduite d'un tel projet. A la suite de cela, les détails de l'étude financière qui a défini le modèle économique ainsi que le budget de fonctionnement de la structure seront présentés.

Enfin les deux dernières parties ont été dédiées à la mise en place d'un calendrier prévisionnel et d'un ensemble de perspectives de développement de l'activité vélo sur le territoire de Quimperlé Communauté.

I – L’association

IDES a été créée en 1990, depuis elle participe à l’IAE sur le territoire de Quimperlé Communauté et de Concarneau Cornouaille Agglomération.

A - Une association intermédiaire

IDES est une association dite intermédiaire. Elle fait partie des SIAE et de l’économie sociale et solidaire.



Elle salarie des personnes éloignées de l’emploi ou en transition professionnelle sous forme de mises à disposition auprès de particuliers, de collectivités, d’associations et d’entreprises dans différents domaines (ménages, entretien des espaces verts...). En parallèle de son contrat, le·a salarié·e a accès à un accompagnement pour définir son projet professionnel³.

Pour pérenniser certain·e·s de leurs employé·e·s, IDES a créé en 2002 une association de service à la personne (SAP) : Pennti Service. Celle-ci permet aux salarié·e·s d’IDES qui ont opté pour un parcours professionnel dans le service à la personne de signer un CDI au sein de cette association.



IDES est aussi engagée aux côtés du CCAS de Concarneau et Finistère Habitat dans le quartier prioritaire de Kerandon à Concarneau. L’association emploie des personnes de ce quartier pour repeindre des locaux et leur apporter un accompagnement à la formation afin de les mener à trouver un emploi pérenne.⁴

³ Ides. « Histoire | IDES Quimperle Concarneau ». [en ligne], Consulté le 16 mars 2021. URL : <https://www.ides-quimperle-concarneau.org/notre-histoire-1>.

⁴ IDES, Rédacteur. « IDES et le quartier de Kerandon ». Ides, 10 novembre 2020. [en ligne], Consulté le 16 Mars 2020, URL : <https://www.ides-quimperle-concarneau.org/post/ides-et-le-quartier-de-kerandon>.

B - IDES fonctionnement

1. Le conseil d'administration

Comme toute association, IDES est gérée par un conseil d'administration composé de bénévoles adhérents de l'association. Ce dernier comprend 24 membres. Alain Echivard et Danielle le Gall en sont les co-président·e. Les membres du CA prennent les décisions concernant les directions que l'association doit prendre. Ils sont aussi les employeurs des 6 salarié·e·s qui composent l'équipe permanente d'IDES.

2. Les salarié·e·s

IDES est répartie entre 2 lieux physiques, l'un à Quimperlé et l'autre à Concarneau.

L'association est dirigée par Renaud Parouty, directeur. Chaque lieu est géré par un·e coordinateur·trice. L'accompagnement socio-professionnel est assuré par la même personne sur les deux sites. L'équipe compte également deux chargées d'accueil et un comptable.

3. Les salarié·e·s en insertion

L'AI embauche environ 18 équivalents temps plein (etp) en insertion. En 2019 l'association a proposé un contrat à 129 personnes. Elles effectuent des missions chez les particuliers, entreprises et collectivités. Au près de ces acteurs, elles réalisent des travaux très divers comme le repassage, l'entretien des espaces verts, l'aide administrative ou encore des travaux de maintenance.

C - IDES et son réseau

Il est important de bien connaître le réseau dans lequel va s'inscrire le chantier d'insertion. Outre les aides et ressources potentielles qu'il peut amener c'est aussi le moyen de multiplier les contacts pour avoir une action la plus élargie et la plus efficace possible.

1. Les réseaux nationaux et régionaux

L'AI fait partie de Coorace, un réseau national qui regroupe des acteurs de l'économie sociale et solidaire. Il a pour objectif de les aider à se structurer et à mesurer leur impact social pour encourager une économie viable soucieuse de son impact social et environnemental.



L'association est aussi adhérente d'EchoBat qui est un réseau d'éco construction solidaire. Son rôle est de fédérer et d'animer ce réseau d'acteurs. Il est composé d'artisans du bâtiment, d'architectes, de bureaux d'études etc... mais aussi de structures



de l'insertion par l'activité économique et d'organismes de formation. En animant ce réseau, EchoBat permet une meilleure rencontre entre ces différents acteurs ce qui facilite les échanges et développe le domaine de l'éco construction.



IDES est aussi adhérente de l'association Territoire Zéro Chômeur Longue Durée (TZCLD) qui expérimente sur différents territoires la mise en place d'un dispositif de lutte contre le chômage de longue durée. L'idée est de se baser sur les envies et connaissances des personnes sans emploi et sur les services manquants sur un territoire.

Une fois identifiés, le but est de créer ce service et donc de l'emploi.

2. Les réseaux locaux

IDES, en tant qu'association de l'Economie Sociale et Solidaire, est adhérente de l'ADESS Cornouaille (association d'Aide au Développement de l'Economie Sociale et Solidaire).



3. Le GES

IDES fera partie dès juillet 2021 d'un GES (Groupement économique Solidaire) regroupant Pennti Service et les Jardins Solidaires de Kerbellec (chantier d'insertion en maraîchage bio). Le but de ce regroupement est de mutualiser les ressources afin de créer davantage d'emplois dans le secteur de l'IAE sur le territoire. Il est envisagé que le Silo à Vélo fasse également partie du GES.⁵

⁵ <https://directionidesjsk.wixsite.com/gesendevenir>

II – Le projet de chantier d’insertion

A – Définition d’un chantier d’insertion

1. Définition légale

Un chantier d’insertion relève des SIAE. On parle notamment des ACI (Ateliers et Chantiers d’Insertions). Voici la définition officielle des ACI, présente sur le site gouv.fr : *"Les ateliers et chantiers d’insertion (ACI) proposent un accompagnement et une activité professionnelle aux personnes sans emploi rencontrant des difficultés sociales et professionnelles particulières. Les salariés des ateliers et chantiers d’insertion (ACI) bénéficient d’une rémunération au moins égale au Smic. Les ateliers et chantiers d’insertion (ACI) sont conventionnés par l’État et bénéficient d’aides pour accomplir leurs missions."*⁶

Un ACI peut être créé par diverses personnes morales : associations, collectivités, centres communaux ou départementaux d’action sociale ou encore syndicats mixtes.

2. Public cible

Le chantier d’insertion est destiné à embaucher des personnes éloignées de l’emploi. On parle de public en insertion. Ce public est très varié : il peut s’agir de chômeur·se·s longue durée (1 à 2 ans), de bénéficiaires du RSA, de travailleurs·se·s reconnu·e·s handicapé·e·s, de jeunes en difficultés.... Ces personnes sont alors employées en CDDI (Contrat à Durée Déterminée d’Insertion). Ce type de contrat, spécifique à l’insertion, est d’une durée de 4 à 24 mois avec un rythme de 20 à 35h par semaine.

3. L’encadrement

Les salarié·e·s sont encadré·e·s par un·e encadrant·e technique et un·e CIP (Conseiller·e en Insertion Professionnelle). Ce binôme effectue le suivi des salarié·e·s et construit avec eux leur parcours d’insertion, définit leurs besoins en formation ou encore la nécessité de réaliser des PMSMP (Période de Mise en Situation Professionnelle). Ils ou elles peuvent aussi les orienter vers des services complémentaires (assistant·e social·e, conseiller·ère Pôle Emploi,...). L’encadrant·e technique est aussi le·a référent·e par rapport à la pratique de l’activité support, dans le cas présent la mécanique cycle.

⁶ Définition des ACI : Ministère du travail, de l’emploi et de l’insertion, *Atelier et Chantier d’Insertion*, [en ligne], consulté le 15/02/2021, URL : <https://travail-emploi.gouv.fr/emploi/insertion-activite-economique/article/ateliers-et-chantiers-d-insertion-aci-201158>

4. Conventonnement avec l'Etat

Pour être reconnue comme chantier d'insertion et bénéficier des aides correspondantes, la structure doit être agréée par les services de l'Etat. Pour cela, un dossier de conventionnement doit être remis, étudié ensuite par le Conseil Départemental d'Insertion par l'Activité Economique (CDIAE) du territoire et par la DREETS. Chaque année, la structure porteuse doit délivrer un document présentant son bilan d'activité, ses comptes annuels et le taux de réussite du chantier. Le préfet contrôle l'application de la convention et peut la résilier et demander le remboursement des aides s'il constate une irrégularité.

Les aides financières liées aux chantiers d'insertion sont conséquentes et composées d'une aide au poste versée par les services de l'État et d'une exonération des charges sociales pour les salarié·e·s en insertion. En parallèle, des aides peuvent être versées par le département et le Fonds Social Européen (FSE).

5. Activités supports

Le chantier d'insertion s'inscrit dans un champ économique (maraîchage, mécanique automobile, mécanique vélo...) et peut exercer la commercialisation de sa production. Cependant, son chiffre d'affaires ne peut dépasser 30% de ses charges (sauf exception).

B – Présentation générale du projet

1. Les grandes lignes du projet

Ce projet consiste en un chantier d'insertion en réparation et vente de vélos mécaniques. Une recyclerie sportive fera aussi partie du projet.

L'équipe du chantier gèrera les services suivants :

- L'atelier de réparation de vélos (fixe et itinérant)
- L'atelier d'auto réparation
- La vente de vélos d'occasion
- La recyclerie proposant des articles en lien avec la mobilité (accessoires vélo, trottinettes, rollers...) et les pratiques sportives locales (sports nautiques, randonnées ...).
- La gestion et la revalorisation des dons (récolte, tri, remise en état)

Au départ, le projet prévoyait aussi un service de location de vélos à destination touristique qui n'a finalement pas été retenu (cf. étude de marché).

2. Localité

Le chantier sera installé sur la commune de Clohars-Carnoët.

Dans une première phase, l'ACI sera installé dans les services techniques de la ville. À terme, un bâtiment sera construit au Pouldu sur un terrain constructible cédé par la mairie. Si le cœur du chantier d'insertion est prévu à Clohars-Carnoët, la vocation de ce projet est d'agir sur l'ensemble de Quimperlé Communauté, en proposant des actions dans les différentes communes.

C - Les activités

1. La réparation classique de vélo

Le chantier d'insertion portera une offre de réparation de vélos. Les client·e·s pourront déposer leur vélo pour l'entretien et les réparations. Afin de répondre à la demande dans les communes de Quimperlé Communauté, un atelier itinérant sera également mis en place.

2. L'auto réparation

Le Silo à vélo souhaite participer au développement d'une culture commune autour du vélo. Aussi, un atelier d'auto-réparation permettra aux adhérent·e·s de l'association de réparer leur vélo en profitant du matériel de l'atelier et des connaissances de chacun·e. Ce service favorise l'autonomie, le partage et la transmission.

4. La vente de vélos et d'articles de sport d'occasion

Les salarié·e·s du chantier s'occuperont de la collecte et de la revalorisation des dons en vue de les proposer à la vente au grand public. Les vélos récupérés seront entièrement révisés et le matériel sportif sera remis en état. Il sera ensuite exposé dans la future boutique du chantier. Les salarié·e·s participeront à la gestion du stock de dons et de pièces détachées et à la mise en rayons des produits.

5. Des animations d'initiation à la mécanique cycle

Toujours dans l'optique de favoriser l'émergence d'une culture commune autour du vélo, le Silo à Vélo proposera aux entreprises, collectivités et établissements scolaires des initiations à la mécanique vélo.



III – Présentation générale du territoire

A - Quimperlé Communauté

Le territoire

Quimperlé Communauté est un regroupement de 16 communes du département du Finistère, en région Bretagne. La communauté de commune comprend 57 291 habitant·e·s sur 606 km².⁷ La commune la plus peuplée est Quimperlé avec 12 645 habitant·e·s⁸.



Quimperlé Communauté fait partie depuis 2018 du Pays de Lorient. Quimperlé Communauté est classée dans les territoires peu denses, sauf pour la commune de Quimperlé qui est classée en espace de densité intermédiaire.

La population

La population du territoire augmente depuis les années 80 par l'arrivée de nouveaux habitant·e·s. Ce phénomène montre ainsi une certaine attractivité du territoire. La part des 20-24 ans est plus faible que la moyenne nationale (3,2% pour Quimperlé Communauté contre 5,6% pour la France), alors que celle des 60-69 ans est plus importante (14,9% pour QC contre 12% pour la France)⁹ En 2017, 36,2% des ménages étaient composés d'une seule personne, 30% d'un couple sans enfants, 24, 7 % d'un couple avec enfant(s) et 7,7% de famille monoparentale. La taille moyenne des ménages est de 2,1 personnes par ménage¹⁰.

Carte de Quimperlé Communauté
Source : <http://bibliothequeriec.blogspot.com>

Quimperlé Communauté

Quimperlé Communauté est gérée par un conseil communautaire de 52 élu·e·s titulaires et 4 élu·e·s suppléant·e·s. Le président de ce conseil est Sébastien Miossec, Maire de Riec-sur-Bélon. Quimperlé Communauté possède diverses compétences parmi lesquelles la politique sociale, la mobilité ainsi que le développement économique et touristique¹¹.

⁷ Site de Quimperlé Communauté, *Les communes*, consulté en ligne le 15/02/2021, URL : <https://www.quimperle-communauté.bzh/lagglomeration/le-territoire/les-communes/>

⁸ Ibid

⁹ L'observatoire des territoires, Zone d'étude CA Quimperlé Communauté (EPCI(2020)), comparé avec France, CHIFFRES CLÉS - Une population aux caractéristiques singulières ?, [en ligne], consulté le 09/02/2021, URL : <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/outils/cartographie-interactive/#c=report&chapter=p03&report=r01&selgeo1=epci2020.242900694&selgeo2=fra.99>

¹⁰ Ibid

¹¹ Quimperlé Communauté "L'agglomération, Que fait Quimperlé Communauté", [en ligne] consulté le 01/03/2020, URL : <https://www.quimperle-communauté.bzh/lagglomeration/l'institution/les-compétences/>

B - Clohars-Carnoët

Généralité

Clohars-Carnoët est une commune littorale de 4543 habitant·e·s.

Bordée par la Laïta à l'est, la commune se caractérise par son ouverture sur l'océan atlantique avec une côte composée de falaises et de plages notamment sur la zone du Pouldu. Elle compte 2 ports : le Pouldu et Doëlan. En outre, la commune comprend de nombreux hectares de forêt notamment avec la forêt domaniale de Clohars-Carnoët.

Depuis 2008, le Maire de la commune est Jacques Juloux. Trois élu·e·s des interlocuteur·trice·s réguliers dans la construction du projet de Silo à Vélo : Eric Badoc, élu Responsable de l'insertion et des mobilités, Annaig Guidollet Adjointe à l'environnement et à l'économie et Marie-Anne Le Bourvellec Adjointe à l'Action Sociale.



Carte de Clohars-Carnoët - Source : clohars-carnoet.fr

Attractivité

La commune est classée comme station de tourisme depuis 2020. Son attractivité touristique et saisonnière se traduit par une forte proportion de résidence secondaire. Le Pouldu constitue la principale zone touristique et comprend plusieurs campings, hôtels et villages vacances. On y trouve divers lieux culturels et de loisirs (musée, centre nautique, principales plages et restaurants). Le deuxième pôle touristique est le port de Doëlan.

Clohars-Carnoët attire les touristes pour ses caractéristiques paysagères et culturelles (peinture, chapelles, abbayes).

De plus, la commune est riche de plus de 80 associations qui proposent événements, activités sportives, culturelles et solidaires.

Au niveau économique, Clohars-Carnoët comprend notamment la Zone d'Activité de Keranna, qui regroupe 27 entreprises et représente environ 300 emplois. On y trouve également de nombreux établissements commerciaux (bars, restaurants, alimentation) ainsi que des entreprises des secteurs agricoles et du bâtiment.





Photo du port de Doëlan - Source : facebook - ville de Clohars-Carnoët

IV - Contexte territorial

A - Une problématique d'accès à l'emploi

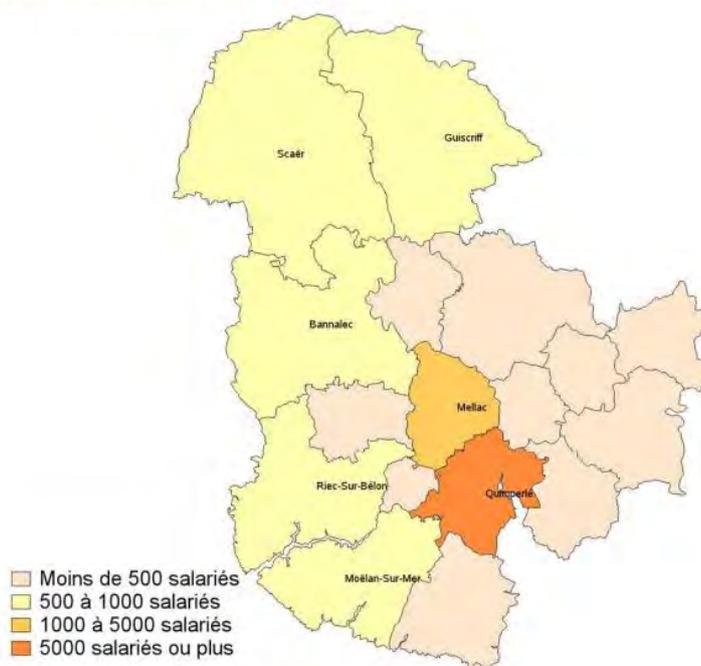
1. L'emploi sur Quimperlé communauté

Les secteurs d'emploi et la répartition de l'emploi salarié

La majorité des emplois locaux sont situés dans le secteur tertiaire. Le deuxième secteur d'emploi est l'industrie puis la construction et l'agriculture¹².

La carte ci-contre illustre la répartition de l'emploi salarié sur Quimperlé Communauté. Elle met en lumière une répartition inégale de l'emploi salarié sur le territoire. Elle indique par ailleurs que Quimperlé et Mellac sont les communes avec la plus grande concentration d'emploi.

Carte 3
Répartition des salariés fin 2019 par commune

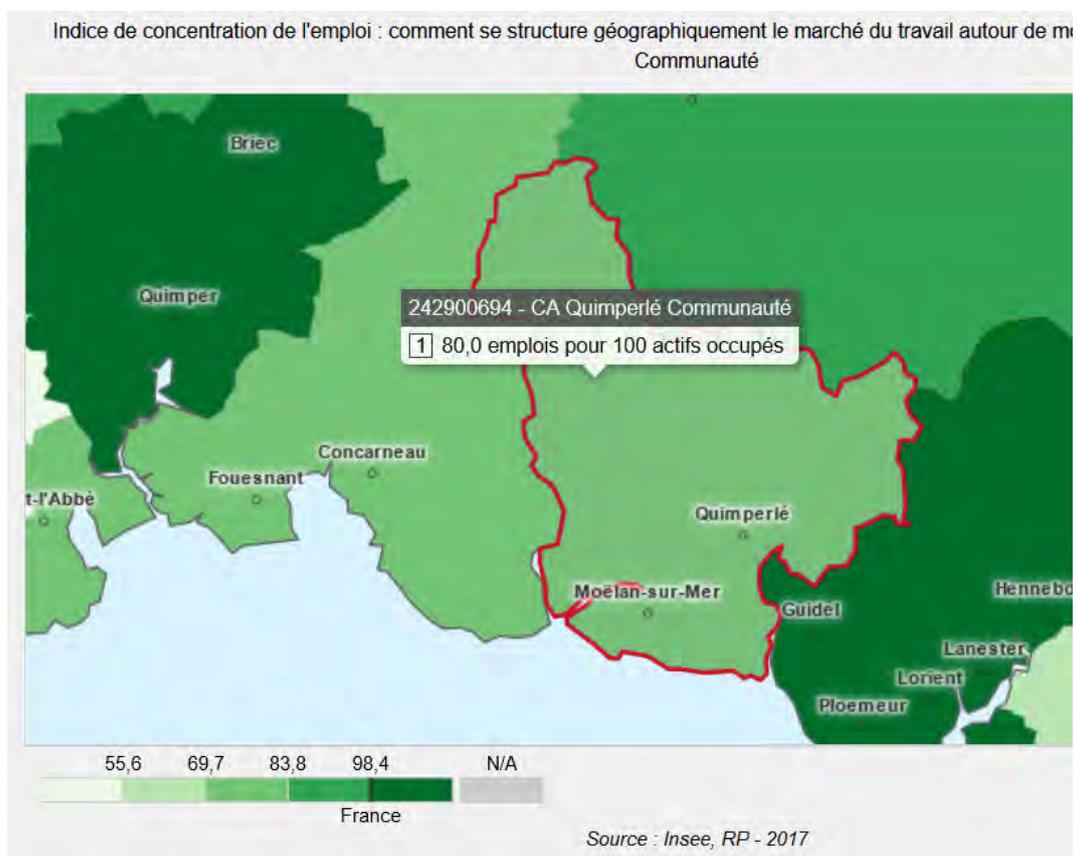


© Réalisation : Service Statistiques Pôle Emploi - Bretagne

Source : pôle emploi

¹² L'observatoire des territoires, Zone d'étude CA Quimperlé Communauté (EPCI(2020)), comparé avec France, CHIFFRES CLÉS - Un tissu économique dynamique ?, [en ligne], consulté le 09/02/2021, URL : <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/outils/cartographie-interactive/#c=report&chapter=p06&report=r01&selgeo1=epci2020.242900694&selgeo2=fra.99>

Des déplacements hors communauté d'agglomération liés au travail



Carte de l'indice de concentration de l'emploi
Source : site de l'observatoire des territoires

Le taux d'indice de concentration de l'emploi sur Quimperlé Communauté était de 80 emplois pour 100 actifs occupés en 2017. Cela implique donc qu'une partie des habitant-e-s de la communauté d'agglomération travaillent hors de ce territoire. Au vu de l'indice de concentration de l'emploi sur Lorient Agglomération (106/100) et la Communauté d'Agglomération de Quimper Bretagne Occidentale (131,5/100), on peut penser que ce sont les destinations principales de ces déplacements¹³.

¹³ L'observatoire des territoires, Zone d'étude Clohars-Carnoët (commune (2020)), comparé avec France, CHIFFRES CLÉS - Des difficultés d'accès au marché du travail ?, [en ligne], consulté le 28/05/2021, URL : <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/outils/cartographie-interactive/#c=report&chapter=p07&report=r01&selgeo1=com2020.29031&selgeo2=fra.99>

2. Chômage et minima sociaux

Le chômage

Les chiffres du quatrième trimestre 2020 indiquent un taux de chômage de **7,8%** sur le bassin d'emploi de Quimperlé. 4 853 personnes sont inscrites à Pôle emploi (catégorie ABC) dont **2 485 sont des chômeur·se·s longue durée** (inscrit·e·s depuis un an ou plus). Ce taux de chômage est légèrement supérieur au taux départemental (7,6%) et au taux régional (7,5%). Néanmoins, il est en dessous du taux général français (8,8%)¹⁴. Au sein des demandeur·euse·s d'emploi dans les catégories ABC, la répartition est de **53% de femmes contre 47% d'hommes**. D'autre part, il s'agit à **13% de - de 25 ans (649 jeunes)**, 58% de 25 - 49 ans (2796 personnes) et 29% de + de 50 ans (1409 personnes).¹⁵

Les jeunes en difficultés

Un entretien avec l'antenne de Quimperlé de la Mission locale du Pays de Cornouaille a permis d'évoquer la situation des jeunes de moins de 26 ans, qui sont **638 à être accompagnés par la Mission locale**, dont 268 reçus pour la première fois en 2021 (pour 4639 personnes de - de 26 ans sur le territoire). L'antenne de de la Mission locale de Quimperlé accueille **beaucoup de jeunes peu ou pas qualifiés**.

Les minimas sociaux

La part de bénéficiaires du RSA sur Quimperlé Communauté en 2019 était de **24,8 pour 1000 (15-64 ans)**¹⁶. Cela correspond en 2019 à environ **812 personnes** bénéficiaires du RSA dont 312 sont domiciliées à Quimperlé, 89 à Moëlan Sur Mer, 75 à Scaër, 66 à Querrien et 50 à Clohars-Carnoët¹⁷. Ce taux est inférieur aux moyennes départementale (31/1000), régionale (29/1000) et nationale (33,59/1000).

¹⁴ Pôle emploi, Bretagne, Eclairages et Synthèses, Bassin d'emploi de Quimperlé, 4ème trimestre 2020, Statistiques études et évaluations janvier 2021 #66, [en ligne] consultée le 30/03/2021, URL : https://www.pole-emploi.org/files/live/sites/peorg-bre/files/documents/Statistiques/marche_travail/P%c3%b4le%20emploi%20-%20Bassin%20%20%20Quimperl%c3%a9%20-%202020-T4.pdf

¹⁵ Ibid

¹⁶ L'observatoire des territoires, Zone d'étude CA Quimperlé Communauté, (EPCI(2020)) Part des allocataires du RSA, [en ligne] consulté le 22/02/2021, URL : <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/part-dallocataires-du-rsa>

¹⁷ L'observatoire des territoires, "Allocataires du RSA - Communes 2019", [en ligne], consulté le 22/02/2021, URL : <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/allocataires-du-rsa-communes>

3. L'IAE sur Quimperlé communauté

Les SIAE

Plusieurs SIAE sont déjà présentes sur le territoire :

- **Les jardins Solidaires de Kerbellec** : chantier d'insertion autour du maraîchage bio qui embauche 16 personnes en CDDI.¹⁸
- **Les Landes Fertiles** : situé à Moëlan sur Mer, ce chantier d'insertion porté par l'association Optim'ism emploie 15 CDDI autour d'une ferme en agriculture biologique.
- **La laverie friperie de Scaër** : Porté par la MJC de Scaër, ce chantier d'insertion emploie 8 personnes dans la gestion d'une friperie et d'un service de laverie.
- **IDES** : association intermédiaire, porteuse du projet Silo à Vélo (cf partie I)
- **Les ateliers de remobilisation Startijen zo** : portée par Quimperlé Communauté, cette structure propose des ateliers de remobilisation autour de la construction de mobilier en palette, d'activité numérique...¹⁹

Une offre d'insertion en dessous de la moyenne française

Selon les chiffres de la DARES, le Finistère fait partie des départements peu couverts par l'IAE. En 2017, le Finistère avait un taux de 16 postes en IAE pour 1000 chômeur·se·s inscrit·e·s au catégorie A, B et C. Or la **moyenne nationale était de 26/1000**. La disparité entre les départements français est importante avec une dizaine de départements dont le taux est égal ou supérieur à 40/1000.²⁰

IDES, les JSK, Les landes fertiles et la laverie-friperie de Scaër représentent au total environ 90 places en insertion sur le territoire. Le nombre de chômeur·se·s inscrit·e·s en catégorie A, B ou C est de 4 853 au dernier trimestre 2020, soit un taux d'environ **19/1000 chômeur·se·s** ce qui est inférieur à la moyenne nationale évoquée ci-dessus.

De nouvelles places en insertion offrirait donc une couverture plus optimale du territoire.

Le Silo à Vélo : un moyen de diversifier l'offre d'insertion locale

- Les postes en ACI sont majoritairement tournés vers le maraîchage bio (31/39).
- L'AI IDES est tournée vers la mise à disposition de personnel sur plusieurs activités telles que le ménage, la peinture et l'entretien de jardins.
- Les ateliers Startijen Zo proposent des activités liées au travail du bois et aux numériques.

L'implantation d'une nouvelle activité permettrait de diversifier l'offre d'insertion sur le territoire.

¹⁸ <https://www.facebook.com/jardins.solidaires.kerbellec>

¹⁹ Plus d'information sur le site de Quimperlé Communauté à l'adresse suivante : <https://www.quimperle-communaute.bzh/travailler-entreprendre/emploi-formation/dispositifs-dinsertion/>

²⁰ DARES, "L'insertion par l'activité économique : une hausse importante des embauches en 2017", DARES résultat, janvier 2019, n°001, p4.

Mme Guiziou responsable du secteur de Quimperlé Communauté à la Mission locale, a indiqué qu'une telle offre pourrait intéresser les jeunes. En outre, il semblerait que ces jeunes n'aient pas accès aux offres d'insertion car les ACI du territoire recrutent en priorité des personnes bénéficiaires du RSA.

Acteurs complémentaires

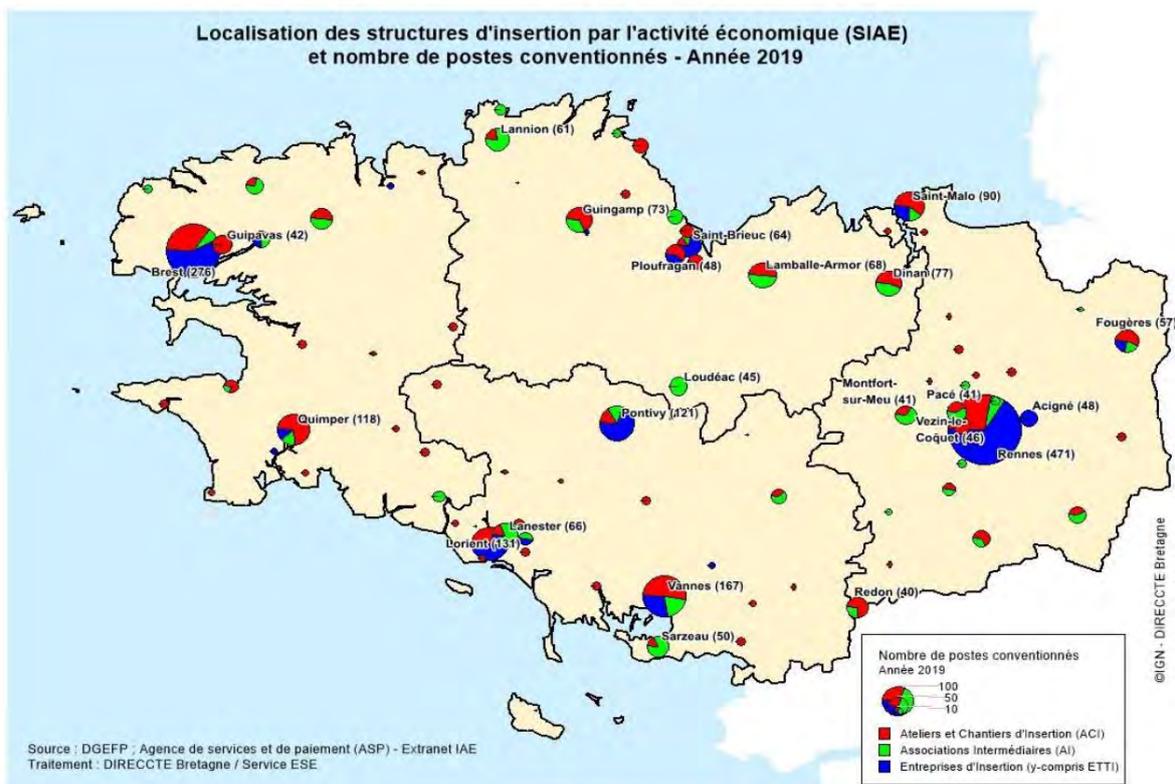
- **Pôle emploi** : La coopération avec cette institution semble indispensable, de par son expertise et sa vision du territoire. Elle oriente les personnes éloignées de l'emploi vers les ACI. Un premier contact a été établi avec la responsable d'équipe Mme Yannick MALEJAC, l'adjointe au directeur Mme Corinne Perennou ainsi que le référent IAE Jonathan GOT, qui ont confirmé la pertinence d'un partenariat avec le Silo à Vélo.
- 
- **La Mission locale** : elle a pour but d'aider les jeunes de 16 à 25 ans dans leurs démarches administratives, leur orientation, leurs recherches d'emploi. Les interlocutrices privilégiées seront Hélène Guiziou (Responsable de secteur) et Estelle Salaun (Chargée de Relations Entreprises).
- 
- **ACTIFE Quimper Cornouaille** est une association qui participe à l'accompagnement des personnes éloignées de l'emploi de plus de 26 ans.
- **Le Centre départemental d'Action Social (CDAS)** du Finistère. L'antenne de Quimperlé à destination des habitant·e·s de Quimperlé Communauté les accompagne dans le cadre de problématiques de santé, de logement, d'emploi, de mobilité, de finance ou encore d'accès à l'alimentation.
- 

4. Un contexte politique territorial et national favorable à l'implantation de nouvelles activités

Un projet qui s'inscrit dans la continuité des politiques nationales et départementales

En 2019, le Conseil de l'Inclusion dans l'emploi a proposé un ensemble de directions et de mesures à prendre pour le développement de l'IAE en France. Ce *"Pacte d'ambition pour l'insertion par l'activité économique"* a été accueilli favorablement par le gouvernement. Il annonce des mesures fortes telles qu'un budget de 1,3 milliard d'euros pour les SIAE en 2022. Il vise à augmenter le nombre de places en insertion, faciliter le développement économique des ACI et développer l'IAE sur les zones les moins couvertes. Si Quimperlé Communauté est loin d'être une zone blanche, elle est néanmoins un territoire peu couvert par l'IAE comme l'indique la carte ci-après.





Source : bretagne.dreets.gouv.fr

A noter qu'il manque sur cette carte le chantier d'insertion de Moëlan sur Mer.

Un projet qui s'inscrit dans le Plan Départemental d'Insertion (PDI)

Le conseil départemental a un rôle important dans le développement de l'IAE : il participe au financement des SIAE et établit la politique d'insertion sur son territoire.

Le projet du Silo à Vélo s'inscrit dans le sens de la stratégie départementale :

- **“Axe 1 : Favoriser l'accès aux droits et à l'autonomie des personnes en situation de précarité²¹ de Favoriser la mobilité durable par des actions innovantes”**

Travailler sur la mobilité des salarié-e-s mais aussi de tout-e habitant-e de Quimperlé communauté est l'une des principales raisons d'être de ce chantier. Cela est notamment développé dans le projet social du Silo à Vélo.

- **“Axe 2 : Favoriser les conditions d'accès et de retour à l'emploi”**

²¹ Conseil départemental du Finistère Direction de l'insertion et de la lutte contre les exclusions, “Programme Départemental d'Insertion 2016 - 2021”, Mai 2017, p 24

- “Consolider les structures de l’insertion par l’activité économique”
- “Développer de nouveaux supports d’insertion par l’activité économique”²²
- “Contribuer au financement des contrats à durée déterminée d’insertion dans les chantiers d’insertion”²³
- “Se mobiliser en faveur des jeunes”²⁴

Ce dernier point n’est pas en lien direct avec les chantiers d’insertion mais il traduit une volonté de favoriser le public jeune. Comme évoqué précédemment, il y a un réel intérêt à se tourner vers ce public jeune sur Quimperlé Communauté.

En outre, le conseil départemental a exprimé **son intérêt pour le projet à travers une lettre d’intention** dans laquelle il s’engage à accompagner financièrement le chantier via une aide au démarrage de **5 000 euros et une subvention de fonctionnement annuelle de 30 000 euros**.

De plus, l’appel à projet du FDI 2021 qui met en œuvre un fonds pour le développement d’emplois en insertion, réserve un fonds supplémentaire pour les projets de mobilité solidaire, tels que le Silo à Vélo.

L’IAE un projet soutenu par les politiques locales :

Quimperlé Communauté et certaines communes semblent favorables au projet de par les indicateurs suivants :

- Quimperlé Communauté finance et accompagne des structures de l’IAE du territoire (IDES, les JSK...)
- Quimperlé Communauté a financé à 50% le poste de chargé d’étude
- La communauté d’agglomération a rédigé une lettre d’intérêt (annexe n°2)
- Clohars-Carnoët a affirmé son soutien à travers une lettre d’intention (annexe n°1)
- Les élu·e·s locaux, Pôle Emploi, la Mission Locale et les CCAS ont confirmé leur soutien lors de diverses rencontres et échanges.

²² Ibid, p 50 et 52

²³ Ibid, p 54

²⁴ Ibid, p 58



B - Le Silo à Vélo un acteur du développement des mobilités douces

1. Les pratiques

En 2019, une enquête sur les déplacements des Français donnait la part d'utilisation de chaque mode de transport²⁵ :

- La voiture : 63,5 %
- La marche : 23,5 %
- Les transports en commun : 9,1 %
- Le vélo : 2,7%

L'utilisation de la voiture est plus importante encore dans les territoires ruraux (79,5%) et dans les petites agglomérations (73,2%)²⁶.

Selon l'Insee, 74% des trajets domicile-travail sont effectués en voiture²⁷, même ceux inférieurs à 5 km (60,3 %) pour seulement à 5% à vélo. Pourtant, la marche est le mode de transport le plus efficace pour les trajets de moins de 1 km, et le vélo pour ceux de moins de 5 km²⁸.

La question de la mobilité recoupe de nombreux enjeux sociétaux que ce soit en termes de santé publique, d'écologie ou encore de problématique sociale.

Mobilité et environnement

Selon l'ADEME, les transports produisent 1/3 des gaz à effets de serres (GES) en France, dont 80% via la circulation routière. Sur Quimperlé Communauté, les transports sont responsables de 22% des émissions de gaz à effet de serre²⁹.

²⁵ Site du ministère de la transition écologique, Données et études statistiques, "Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l'enquête mobilité des personnes", publiée le 16/09/2020, [en ligne], consultée le 13/04/2021, URL : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes>

²⁶ Ibid

²⁷ Insee, "La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour des courtes distances", dans Etudes et Statistiques, n°1835, paru le 19/01/2021, [en ligne], consulté le 13/04/2021, URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868>

²⁸ Site du ministère de la transition écologique, "Le vélo et la marche des modes de transports vertueux avantageux", mis à jour le 23/04/21, [en ligne], consulté le 02/06/2021, URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche>

²⁹ Quimperlé Communauté, "Plan Climat Air Energie Territoire, Synthèse", p 9

Mobilité et santé

La sédentarité est la **première cause de “mortalité évitable”**³⁰. Elle concerne une grande partie de la population et toutes les tranches d'âge. L'ONAPS (L'Observatoire National de l'Activité Physique et de la Sédentarité) estime qu'1 adulte sur 3 et 4 enfants sur 5 ne suivent pas les recommandations officielles. La sédentarité augmente entre autres le risque de maladies cardiovasculaires, d'obésité et de diabète.

Mobilité et travail

Le transport est un poste de dépense conséquent dans le budget des ménages français. Il représente 21% du budget pour les ménages en milieu rural avec une dépense annuelle de 7 000 euros³¹.

En 2016, une étude³² a été menée par le Laboratoire de la Mobilité inclusive qui met en évidence que la mobilité constitue un frein pour l'accès à l'emploi :

- 23% des français ont déjà refusé un travail à cause de problèmes de mobilité. Ce taux s'élève à 90% chez les 18-24 ans.
- 86% des Français estiment que les problèmes de mobilité quotidienne sont un frein à l'emploi (90% chez les 18-24 ans)
- 43% des français ont des difficultés occasionnelles dans leurs déplacements quotidiens

Une récente étude d'Audélor sur les difficultés de recrutement sur le pays de Lorient fait le même constat : *“l'accès géographique difficile est considéré par les chercheurs d'emploi comme la deuxième cause des difficultés de recrutement”*³³. Cela est aussi partagé par les employeurs qui voient leurs possibilités de recrutement restreintes à une zone géographique réduite.

Bien que posséder le permis ne signifie pas être mobile, sur Quimperlé Communauté, **58%** des jeunes inscrit·e·s à la mission locale n'ont pas le permis de conduire. Mme Guiziou, responsable de l'antenne de Quimperlé, relève que la mobilité est un frein à la prise d'autonomie du public qu'elle accompagne.

Le rôle du Silo à Vélo sera donc de travailler sur cette dimension dans l'accompagnement de ses salarié·e·s mais aussi avec les habitant·e·s de Quimperlé Communauté en proposant des solutions vélo.

³⁰ Bretagne Sport Santé, “La sédentarité : état des lieux, son impact sur la santé et comment la combattre” 23/11/2020, [en ligne], consulté le 02/03/2021, URL : <https://bretagne-sport-sante.fr/2020/11/23/sedentarite-etat-des-lieux-impact-sante-comment-la-combattre/>

³¹ Ademe, Programme AVELO, “Développer le système vélo dans les territoires”, Ademe éditions, Février 2021, p 7. Disponible sur : <https://librairie.ademe.fr/cadic/5357/cahier-developper-le-systeme-velo.pdf>

³² Chiffres issus de : Laboratoire de la mobilité inclusive, “Enquête “Mobilités et accès à l'emploi””, publiée le 18 janvier 2017, [en ligne] consultée le 28/04/2021, URL : <https://www.mobiliteinclusive.com/enquete-mobilite-emploi/>

³³ Audélor, “Difficulté de recrutement, regards croisés et pistes d'actions”, dans veille et études économiques #153, Février 2021, p29.

2. La mobilité sur Quimperlé Communauté

Sur Quimperlé Communauté, 70% des actifs travaillent sur une autre commune que celle de leur lieu de résidence et **87,2% des trajets domicile-travail se font en voiture**.

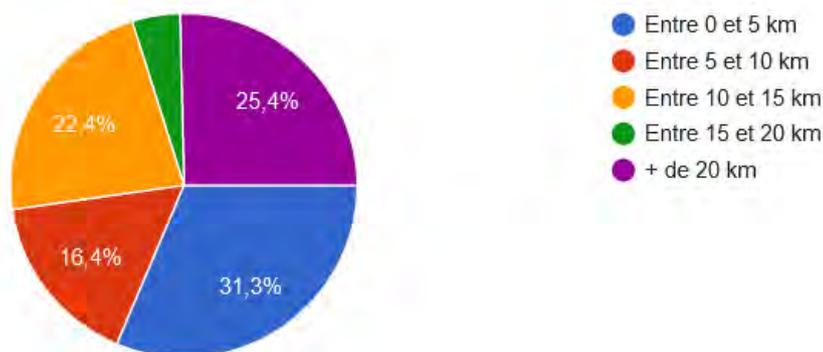
La part modale vélo sur le territoire de Quimperlé Communauté est de 1,1 %³⁴ selon le schéma vélo de la communauté d'agglomération, ce qui est inférieur à la moyenne nationale (2,7%).

Le potentiel de report modal est conséquent car par exemple à Clohars-Carnoët en 2017, 386 trajets domicile-travail étaient en **moyenne de 4 km**. Sur ces mêmes trajets, la part modale était de **84% pour la voiture**, celle du vélo de 3% et celle de la marche de 8%.³⁵

Pour compléter cette étude des pratiques, une enquête a été mise en place sur le territoire de Clohars-Carnoët. Elle a reçu 86 réponses ce qui n'est pas suffisamment représentatif mais indique des tendances. La majorité des répondant·e·s étaient des personnes de plus de 30 ans. Les résultats de cette enquête viennent corroborer les résultats ci-dessus :

Quelle est la distance entre votre domicile et votre lieu de travail ou de formation ?

67 réponses



- Une partie non négligeable des trajets domicile-travail des répondant·e·s se font sur des distances comprises entre 0 et 5 km (31%). Cependant la voiture est quand même le moyen le plus utilisé même pour ces trajets.
- Il y a une pratique du vélo loisir occasionnelle très répandue parmi les répondant·e·s (90,7%)

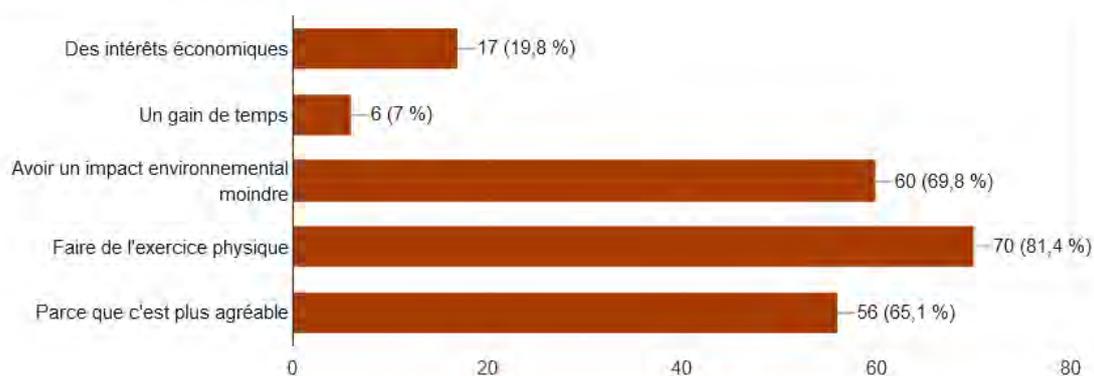
³⁴ Quimperlé Communauté, "Schéma vélo, Synthèse" p1

³⁵ Patrice Nogues d'après Insee 2020, "Liaison domicile-travail 2017", publié le 03/09/2020, [en ligne], consulté le 01/03/2021, URL : <https://public.tableau.com/app/profile/fluxpat3731/viz/Liaisonsdomicile-travail2017/Carte>

- Le premier frein à la pratique du vélo pour les répondant·e·s est le **manque de sécurité** (pistes cyclables, circulations, abris vélos...). Cela correspond aux enquêtes nationales.
- Les solutions qui pourraient permettre d'envisager le vélo comme un mode de transport quotidien seraient la création d'aménagements, davantage d'informations et l'accès à une offre de réparation.
- La motivation première pour se tourner vers le vélo est la pratique d'une activité sportive. En deuxième place se trouve la réduction de l'impact environnemental.

Si vous changiez de mode de transports pour les déplacements doux ce serait pour :

86 réponses



Paroles de Cloharsien·ne·s (extraites de l'enquête):

“La priorité me semble de créer des itinéraires balisés et sécurisés car c'est très dangereux pour des enfants et ados de rouler sur la route.”

“Des pistes cyclables !!!! Le pont saint Maurice avec cette route nationale entre Guidel et Clohars est vraiment trop dangereuse....!! Impossible de rouler avec les enfants. C'est bien dommage”

“C'est une super initiative j'habite sur Clohars et il manque un vendeur réparateur de vélo. La commune devrait avoir plus de pistes cyclables, seule la route pour aller au Pouldu est vraiment signalée”



3. Acteurs et tendances politiques

Acteurs et tendances politiques nationales

Un réseau d'acteurs nationaux œuvre à la mise en place d'un système de vélo efficace sur le territoire. Insufflé dans un premier temps par des acteurs associatifs comme la Fédération des Usagers de la Bicyclette, l'Heureux Cyclage, l'AF3V ou encore le Club des Villes et territoires cyclables, le gouvernement a depuis 2018 pris une part active dans le développement de la mobilité douce sur le territoire, notamment via les actions suivantes :

- **Le Plan National Vélo de 2018** : Le plan annonce l'ambition de passer de **3% de part modale vélo à 9% d'ici 2024**. Il affirme la mise en place de financement à hauteur de **350 millions d'euros pour la construction d'infrastructures cyclables** à travers les fonds Mobilité Active et l'appel à projet Vélo & Territoires diffusés par l'ADEME.³⁶
- **La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)**³⁷ : avec la LOM, c'est une nouvelle répartition des compétences mobilités qui est installée. La loi réaffirme la volonté de développer la part modale vélo et prend plusieurs mesures phares :
 - L'obligation d'instaurer des places vélos dans les nouveaux trains et les cars
 - Développer une culture vélo en inscrivant le droit à la mobilité active dans le code des transports, en favorisant l'apprentissage du vélo avant le collège via le dispositif du Savoir Rouler à Vélo SRAV et en luttant contre le vol.
 - L'obligation pour les vendeurs de marquer les vélos neufs et d'occasion à partir de 2021.

Cette volonté politique se traduit aussi par la mise en place de nombreux appels à projets en faveur du développement d'un système vélo notamment en territoires peu denses comme celui de Quimperlé Communauté. On peut citer l'appel à projet AVELO2³⁸ ou encore l'appel à projet France Mobilité Tenmod³⁹. Cette orientation vers les territoires peu denses montre que la construction du Silo à Vélo s'inscrit dans un élan politique favorable.

³⁶ Ministère de la transition écologique, "*Le plan Vélo et mobilités actives*", publié le 14 Septembre 2019, [en ligne], consulté le 02/03/2021, URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/plan-velo-et-mobilites-actives>

³⁷ LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, visible sur : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574/?isSuggest=true>

³⁸ Appel à projet Avelo 2 : <https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/passera-action/programme-avelo-2>

³⁹ Appel à projet France Mobilité : <https://www.francemobilites.fr/projets/laureat/appel-manifestation-dinteret-france-mobilites-tenmod-edition-2021>

Les politiques locales

Quimperlé Communauté a été lauréate de l'appel à projet porté par l'ADEME "Vélo et territoire" visant à développer la planification d'une politique cyclable dans les territoires de moins de 250 000 habitants⁴⁰. Cet appel à projet a permis de définir un schéma cyclable et de développer les services vélo cités ci-dessous.

En outre, cette tendance se retrouve dans les orientations stratégiques approuvées dans le cadre du SCoT de Quimperlé Communauté (Plan d'Aménagement et de Développement Durable, Plan Climat Air Energie et Territoire).

Cette politique volontariste se retrouve aussi dans la gestion et le développement de plusieurs services qui ont pour but de promouvoir la mobilité alternative à la voiture individuelle :

Le Schéma vélo :

- **Une aide pour la création de pistes cyclables** : Quimperlé Communauté a créé un fonds de concours à destination des communes pour financer la mise en place des pistes cyclables prévues par le schéma vélo, à hauteur de 25% du budget total de l'action.
- **La location de VAE** : Quimperlé Communauté propose une offre de location longue durée (3 mois) qui a permis en 2020 à 62 personnes d'essayer le VAE. Face au succès de ce dispositif, la flotte de vélos a augmenté en 2020.
- **La prime à l'achat de VAE** : Quimperlé Communauté a mis en place une prime à l'achat d'un VAE d'un montant maximum de 150 euros/personne. Elle peut être complétée par les communes qui le souhaitent. En 2020 Cette prime a suscité l'intérêt de 570 personnes et 130 000 euros ont été distribués.⁴¹

Les transports en commun :

Un réseau de bus composé de 10 lignes intercommunales et de 5 lignes urbaines dessert la plupart des communes de Quimperlé Communauté. Le service présente aussi un service sur réservation (Allobus) et un service destiné aux personnes âgées et à mobilité réduite (Mobibus).



Le covoiturage

Sur le territoire, le réseau de covoiturage régional Ouestgo a été mis en place. Quimperlé Communauté est adhérente de ce réseau et participe à sa promotion. Cette plateforme vise à développer le covoiturage quotidien et encourage la solidarité avec le service Ehop solidaire.



Des communes en faveur des mobilités douces

⁴⁰ Appel à projet Velo et Territoire : <https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/passera-action/dossier/alternatives-a-voiture-individuelle/appel-a-projets-velo-territoires>

⁴¹ Quimperlé Communauté, Rapport d'activité, de développement durable et d'égalité hommes-femmes 2020, Mars 2021, p 27

Clohars-Carnoët est très dynamique sur le sujet des mobilités. La nouvelle équipe municipale a défini un poste d'élus dédié à cette question et la commune a été la première à mettre en place une des pistes cyclables prévues par le schéma intercommunal. De plus, d'autres infrastructures ont été construites et la Fête du vélo 2021 a rassemblé près de 150 personnes. Enfin l'animateur sportif de la mairie Vincent Nicol va se former afin de proposer des activités extra-scolaires liées au Savoir Rouler à Vélo. Enfin, la commune est à l'initiative du projet du Silo à Vélo.



Photo fête du vélo à Clohars-Carnoët le 06/06/21
Source : letelegramme.fr

Le projet ne s'arrête toutefois pas à la commune de Clohars-Carnoët et a vocation à rayonner sur toutes les communes de Quimperlé Communauté. Lors de rencontres avec les élus des différentes mairies (Moëlan Sur Mer, Rédéné, Locunolé, Quimperlé, Tremeven) ils et elles ont particulièrement montré leur intérêt pour la mise en place d'un atelier itinérant et d'un service de location.

C - Une réponse à la problématique du gaspillage

1. Le réemploi, une solution pour réduire le gaspillage

En France, on estime à **1,5 millions le nombre de vélos jetés**⁴² chaque année dans les déchetteries. On estime aussi à 9 ou 11 millions le nombre de vélos inutilisés dans les garages⁴³. Le projet du Silo à Vélo vise à réduire ce gaspillage de vélos via le réemploi et le recyclage, qui sont définis ainsi par le code de l'environnement:

- *“Réemploi : toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui ne sont pas des déchets sont utilisés de nouveau pour un usage identique à celui pour lequel ils avaient été conçus”*⁴⁴
- *“Recyclage : toute opération de valorisation par laquelle les déchets, y compris les déchets organiques, sont retraités en substances, matières ou produits aux fins de leur fonction initiale ou à d'autres fins. Les opérations de valorisation énergétique des déchets, celles relatives à la conversion des déchets en combustible et les opérations de remblaiement ne peuvent pas être qualifiées d'opérations de recyclage”*⁴⁵

En France on peut différencier plusieurs acteurs du réemploi :

- Les acteurs de l'économie dite “conventionnelle” (dépôts-ventes, revendeurs et brocanteurs, sites internet...)
- Les acteurs de l'ESS (Recycleries, Ressourceries, Ateliers Participatif et Solidaires...).
- Les collectivités (certaines portent des projets de recyclerie comme Récup'R à Le Fauët)
- Les éco-organismes

⁴² L'Heureux Cyclage, “Pré-étude pour la mise en oeuvre de filières locales de réemploi des cycles, Perspectives de gestions des vélos sur l'ensemble du cycle de vie”, 31 Juillet 2013, p 4

⁴³ Cabinet INDDIGO et VERTIGOLAB, sous la direction de Thomas Courbe « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », Bureau de la communication - DGE, Avril 2020, Les Dossiers de la DGE, p 159

Heureux Cyclage, “Pré-étude pour la mise en oeuvre de filières locales de réemploi des cycles, Perspectives de gestions des vélos sur l'ensemble du cycle de vie”, 31 Juillet 2013, p 4 disponible à l'adresse suivante : <https://www.heureux-cyclage.org/pre-etude-sur-les-filieres-locales.html>

⁴⁴ Legifrance, “article L541-1-1 du code de l'environnement”, [en ligne], consulté le 14/04/2021, URL : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000023248311/2010-12-19

⁴⁵ Ibid

2. Des politiques nationales et locales qui favorisent le réemploi

Plusieurs textes législatifs cadrent l'activité du réemploi et donnent les objectifs :

- La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte
- La feuille de route de l'économie solidaire 2018 qui annonce la création d'une nouvelle filière REP (Responsabilité Elargie des Producteurs) dans le secteur des articles de sports et de loisirs⁴⁶.
- LOI n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire. Elle prévoit notamment le réemploi de 5% du tonnage des déchets ménagers d'ici 2030 et rend obligatoire l'accès des structure du réemploi relevant de l'ESS aux déchetteries pour récupérer des biens destinés à être jetés⁴⁷

3. Le réemploi sur Quimperlé Communauté

La lutte contre le gaspillage et le développement de l'économie circulaire sont inscrits dans le Plan d'Aménagement de Développement Durable (PADD) de Quimperlé Communauté en ces termes :

“Le déploiement d'une économie circulaire avec l'objectif de rechercher l'efficience de l'économie des ressources en produisant des biens et services sur le territoire tout en limitant fortement la consommation et le gaspillage des matières premières et des sources d'énergies non renouvelables”⁴⁸

Sur Quimperlé Communauté, plusieurs structures du réemploi existent déjà. Certaines relèvent de l'économie dite conventionnelle comme Les Puces de Riec ou la Brocante Océane. D'autres sont des acteurs de l'ESS comme la communauté Emmaüs Rédéné et Retritout.

Valcor est le syndicat mixte qui gère les déchetteries. Cette structure a déjà mis en place une convention avec Retritout pour installer des zones de réemploi sur les déchetteries de Quimperlé Communauté. La rencontre avec Mme Khâ (élue à Quimperlé Communauté sur la gestion des déchets) et M. Verhulst (correspondant local de Valcor) a confirmé l'intérêt qu'ils avaient pour ce projet et que la convention avec Retritout n'empêchera pas le Silo à Vélo de profiter de l'accès aux déchetteries. Ce partenariat indispensable sera donc à mettre en place.

⁴⁶ Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, “Feuille de route de l'économie circulaire, 50 mesures pour une économie 100% circulaire”, Avril 2018 p 29.

⁴⁷ Legifrance, “LOI n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, Article 57”, [en ligne], consulté le 14/04/2021, URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000041553759/>

⁴⁸ Quimperlé Communauté, “Schéma de Cohérence Territoriale, Projet d'Aménagement et de Développement Durable”, 19 décembre 2017 p 15

D - Un territoire touristique

En 2020, la Bretagne a attiré plus de 3 300 000 touristes. Le tourisme représente 57 600 emplois (4,8% de l'emploi régional), 6,6 milliards de retombées économiques soit un peu plus de 8% du PIB régional. Le littoral est la partie la plus prisée avec 76% des séjours. Le Finistère et le Morbihan sont les deux départements les plus fréquentés avec respectivement 30% et 34% des séjours⁴⁹

1. Le Pays de Quimperlé



Quimperlé Communauté fait partie de la destination touristique Quimper Cornouaille, l'une des 10 destinations touristiques promues par le Comité régional du tourisme. Selon l'enquête Reflets de 2016, cette destination a reçu **2,3 millions de touristes** soit 15% des touristes en Bretagne. Elle a concentré 14% des nuités, avec des séjours de 6,9 jours en moyenne et une dépense moyenne de 47,2 euros par jour. L'étude d'Audélor précise ce bilan touristique⁵⁰ : la destination Lorient Quimperlé a attiré **1,1 millions de touristes (7,8% du total breton)** et la gare de Quimperlé a accueilli près de 600 000 voyages.

L'intérêt touristique du territoire est reconnu : Scaër est station verte, Moëlan sur Mer et Clohars-Carnoët sont classées stations de tourisme et communes touristiques, Quimperlé est classée Ville Historique et Quimperlé Communauté est labellisée Pays d'Arts et d'Histoire.

En ce qui concerne le cyclotourisme, 2 véloroutes traversent le territoire : la Littorale sur les communes de Riec Sur Belon, Moëlan sur Mer et Clohars-Carnoët et la V7 qui relie Concarneau à Roscoff en traversant Scaër. Les cyclotouristes y sont de plus en plus nombreux chaque année⁵¹. Le Schéma régional des aires d'arrêt et pôle de services cyclotouristiques prévoit d'ailleurs que le Pouldu et Scaër soient des pôles de services principaux et que les bourgs de Moëlan Sur Mer, Riec sur Belon et Doëlan soient des pôles de services secondaires⁵².

⁴⁹ CRT Bretagne, "Les chiffres clés du tourisme en Bretagne 2020", publié par le CRT Bretagne, 2020 disponible à l'adresse suivante : <https://acteurs.tourismebretagne.bzh/observer/>

⁵⁰ Audélor, "Bilan touristique 2019, Destination Lorient-Quimperlé" Observatoire n°6, Veilles et études économiques, #141, Juillet 2020.

⁵¹ Cf, Étude de marché, Le marché de la location de vélo p 59

⁵² Quimper Cornouaille Développement, Destination Quimper Cornouaille Bretagne, "SCHEMA REGIONAL DES AIRES D'ARRET / PÔLES DE SERVICES CYCLOTOURISTIQUES", 21 pages

L'animation touristique du territoire est assurée par l'office du tourisme local (OT) : Quimperlé Terres Océanes. L'OT a entrepris une démarche de développement de la marque Accueil Vélo sur ses Bureaux d'informations de Scaër et Riec sur Belon. Le directeur de l'OT M. Isabel a confirmé son intérêt pour le projet. M. Bodec (élu de Quimperlé Communauté au tourisme) et M. Fouillée (Directeur du service Tourisme et Pays d'Arts et d'histoire à Quimperlé Communauté) ont souligné l'intérêt de mettre en place un système de location sur le territoire de Quimperlé Communauté car les seuls loueurs de vélo sont au Pouldu et à Moëlan sur Mer.



2. Clohars-Carnoët

Chaque année en période estivale, la population de la commune double, atteignant près de 10 000 personnes. Les pratiques de tourisme sont diverses :

- tourisme nature
- tourisme culturel, les trois équipements touristiques de Clohars-Carnoët enregistrent près de 37 000 entrées.
- tourisme sportif (VTT, sports de glisse, randonnées, sports de plage).

Cette dernière est très développée sur Clohars-Carnoët qui concentre un certain nombre d'infrastructures: base nautique communautaire, base de surf, terrain de beach volley.

Une liaison Doëlan/Groix va être mise en place. Le déploiement d'un système de location de vélos permettant de relier Le Pouldu à Doëlan faciliterait l'accès à cette liaison maritime.

Synthèse

L'emploi

- ❖ Un territoire touché par le chômage et notamment le chômage longue durée
- ❖ Une répartition inégale de l'emploi salarié concentré notamment sur les communes de Quimperlé et Mellac
- ❖ Des jeunes de moins de 26 ans en difficulté peu qualifiés et peu mobiles qui ont peu accès aux solutions proposées par les ACI
- ❖ Une couverture de l'IAE sur le territoire en dessous de la moyenne nationale
- ❖ Un réseau d'acteurs sur lequel s'appuyer
- ❖ Un contexte politique local et national favorable au développement de l'IAE sur le territoire

La mobilité

- ❖ Un territoire où les déplacements se font majoritairement en voiture
- ❖ Un fort impact du tout voiture sur l'environnement et la santé
- ❖ Un manque d'aménagements permettant une pratique sécurisée du vélo
- ❖ Un potentiel de report modal vers le vélo sur les trajets de moins de 5 km
- ❖ Des problèmes de mobilité dans l'accès à l'emploi
- ❖ Des politiques locales et nationales favorables au développement des mobilités douces
- ❖ Une volonté citoyenne de développer ces pratiques

Le réemploi

- ❖ Des politiques locales et nationales favorable au développement de l'économie circulaire et de la réduction du gaspillage
- ❖ Un réseau d'acteurs déjà existant

Le tourisme

- ❖ Un territoire touristique notamment sur le littoral marqué par des pratiques culturelles et sportives
- ❖ Un manque de service vélo à destination des touristes sur le territoire
- ❖ Un territoire traversé par des itinéraires régionaux cyclotouristiques dont la fréquentation augmente



Conclusion

L'étude du contexte territorial confirme l'intérêt de mettre en place une nouvelle offre d'insertion sur le territoire. Cela permettrait de faciliter l'accès des jeunes aux solutions proposées par l'IAE et d'assurer une couverture plus optimale du territoire. Le moment est opportun car les politiques locales et nationales sont favorables à la mise en place de nouvelles offres d'insertion, notamment via de nouvelles activités supports.

La mise en place d'un chantier d'insertion autour de la mobilité douce est pertinente dans territoire où la voiture est le moyen de transport dominant. Les problématiques liées à la mobilité tant en termes d'environnement, d'emploi que de santé nécessitent des solutions alternatives à la voiture individuelle accessibles à tous et toutes. C'est dans cette logique que s'inscrit le Silo à Vélo. La dynamique locale et nationale est par ailleurs propice à la mise en place de projets liés au réemploi et à la mobilité douce.

L'analyse du territoire rappelle que les pratiques touristiques sont tournées vers le sport, la culture et la nature, tout particulièrement sur la commune d'implantation du projet. L'ACI pourrait donc permettre de proposer aux nombreux touristes une offre de services correspondant à la pratique locale tout en agissant face aux problématiques du gaspillage et du dérèglement climatique. Le développement du schéma régional des itinéraires touristiques vélos et des pôles de services est aussi un signe positif d'évolution de la pratique cyclotouristique sur le territoire. Le Silo à Vélo est un projet qui ambitionne de participer favorablement à cette dynamique.

V – Le projet social

En France “2 000 000 de personnes sont considérées comme éloignées de l’emploi”⁵³.

Pour remplir le rôle social de l’ACI en termes d’insertion, plusieurs objectifs ont été définis :

- Offrir un cadre de travail permettant une remobilisation progressive des salarié·e·s
- Développer des compétences techniques spécifiques et transversales
- Proposer une offre de formation
- Proposer accompagnement socio-professionnel
- Mettre en place un parcours santé

Le chantier d’insertion ouvrira l’accès à **quatre postes** en Contrat à Durée Déterminée d’Insertion en **26h semaine** de 6 à 24 mois. Il a été choisi de débiter avec quatre postes. C’est le nombre qui paraissait le plus adapté pour un lancement au vu de l’activité. Cependant il sera possible de créer de nouvelles places en fonction de l’évolution du chantier.

A - Recrutement et accueil du public en insertion

1. Le public cible

En ce qui concerne le public recruté par le Silo à Vélo, l’objectif sera d’accueillir :

- **50% de moins de 26 ans** dès 2024.
- **50% de places aux bénéficiaires du RSA.**

Cependant le démarrage du projet se fera avec 80% de bénéficiaires du RSA et 20% de moins de 26 ans.

Un intérêt particulier sera donné à essayer d’atteindre une mixité des genres sur le chantier en visant **50% d’hommes et 50% de femmes.**

⁵³ Conseil de l’inclusion dans l’emploi, “Pacte d’ambition pour l’insertion par l’activité économique, Permettre à chacun de trouver sa place”, 10 Septembre 2019, p 4

2. Provenance des candidatures

Si le pacte d'ambition de 2019 annonce la possibilité de déposer sa candidature via une plateforme en ligne, le choix de continuer à travailler avec les acteurs locaux a été fait. Aussi les candidatures des personnes dirigées via les structures suivantes seront étudiées :

- Pôle emploi
- La mission locale
- Les CCAS
- Le CDAS
- Actife

Le reste des candidatures sera effectué via la plateforme de l'inclusion⁵⁴.

Enfin les candidatures ne pouvant être retenues par les structures du GES (IDES et JSK) seront également examinées.

Une fiche de poste type pour les salarié·e·s en insertion a été créée et est disponible en annexe⁵⁵.

3. Accueil et cadre de travail

Une fois le ou la salarié·e embauché·e, il faudra l'accueillir sur le lieu de travail.

Pour cela un livret d'accueil sera remis à chaque salarié·e.

Ce livret recensera des informations sur :

- Les horaires de travail
- Les conditions de travail
- Le statut du salarié
- Le rôle de chacun·e·s des salarié·e·s permanent·e·s
- Le fonctionnement général du chantier
- Les démarches à effectuer en cas d'arrêt maladie, d'absences diverses...
- Le fonctionnement des congés
- Un récapitulatif de la démarche d'accompagnement
- Des informations sur les documents liés à la vie du chantier (règlement intérieur, Délégation Unique du Personnel, convention collective des ACI...)

⁵⁴ <https://emplois.inclusion.beta.gouv.fr/>

⁵⁵ Cf annexe n°3 p 109

Lors de sa première journée, le·a salarié·e recevra ses équipements de travail :

- Un pantalon de travail
- Une blouse de travail
- Une paire de lunettes de protection
- Une paire de gants de travail
- Des chaussures de sécurité

Des casques anti-bruit seront aussi disponibles.

Le reste du matériel (l'outillage) sera disponible sur place.

Les salarié·e·s auront également accès à une salle de pause (qui sera la salle de pause des services techniques de Clohars-Carnoët dans un premier temps) et à des sanitaires.

4. Horaires de travail

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
Heure de début	8h	7h30	9h	8h	7h30
Heure de fin	13h	13h30	13h	13h	13h30
Nombre d'heure	5h	6h	4h	5h	6h
Activités	Réparations Collecte	Réparations	Activité sportives Rangement Réunions	Réparations Collecte	Marché



B - Le parcours socio-professionnel

1. Entretiens et réunions

Pour définir les parcours d'insertion des salarié·e·s et discuter du fonctionnement du chantier, plusieurs temps d'échanges seront nécessaires.

❖ Une réunion hebdomadaire de fonctionnement avec :

- L'encadrant·e technique
- Le·a conseiller·ère en insertion
- Le·a coordinateur·trice
- Le directeur (occasionnellement)

Cette réunion d'équipe aura pour objectif de discuter du fonctionnement, du ressenti de chacun·e par rapport à la manière dont l'équipe fonctionne. Ce sera aussi l'occasion de faire un point sur les différent·e·s salarié·e·s.

❖ Les comités techniques

Quatre comités techniques par salarié·e·s seront organisés chaque année. Ils regrouperont l'ensemble de l'équipe pédagogique (Encadrant·e technique, CIP, Coordinateur·rice) ainsi que les prescripteurs et le·a référent·e au Conseil départemental.

❖ Une réunion toute les trois semaines :

- Un·e salarié·e
- Le·a CIP

Ce temps avec le ou la CIP sera dédié à faire un point sur l'avancée du parcours d'insertion de la personne. Ce sera aussi l'occasion de définir ses envies pour la suite (renouvellement de contrat, formations etc..) et de soulever les éventuelles problématiques liées au chantier ou à des facteurs externes.

❖ Une réunion mensuelle de toute l'équipe

- Coordinateur·rice
- Encadrant·e technique
- CIP
- Salarié·e·s en insertion



Cette réunion n'est pas une obligation dans les ACI mais il semble important d'organiser un temps où les salarié·e·s permanent·e·s et les salarié·e·s en insertion pourront échanger sur le fonctionnement général du chantier. De plus ce sera un moyen d'impliquer les salarié·e·s en insertion dans l'organisation du chantier dans lequel ils/elles travaillent quotidiennement.

2. L'accès à la formation

L'accès à la formation pour les salarié·e·s sera facilité par les dispositions suivantes :

- Un fonds sera prévu pour la formation. Il sera de **3 000 euros pour 2022 et de 3 800 en 2023.**
- La possibilité de faire appel à l'organisme de formation affilié à IDES (Unis formation) et aux PIC IAE.
- La mise en place de fonds complémentaires grâce à des financeurs extérieurs comme la Région.



Les formations professionnalisantes :

Plusieurs formations seront proposées aux salarié·e·s sur la base du volontariat et suivant leurs parcours d'insertion.

Les formations cycles

- **La formation Opérateur Cycle :**

Dans un premier temps, il sera proposé aux salarié·e·s de participer à la formation Opérateur Cycle dispensée par l'EMBA de Quimper. Cette formation n'est pas diplômante pour le moment mais donne les bases de la mécanique cycle.

Elle se compose de 105 heures de formation et de 35h en situation professionnelle via un stage.

Pour que sa mise en place soit plus adaptée au fonctionnement d'un chantier d'insertion, Valérie Cherrey de l'EMBA (la responsable de la formation) a confirmé la possibilité de diviser les modules en plusieurs sessions qui pourraient se tenir sur le lieu du chantier.

Pour le moment cette formation est financée par l'Etat pour les personnes inscrites à Pôle emploi. Cependant l'Etat va retirer progressivement son financement sur les prochaines années. Des moyens de financer la formation seront donc à trouver.



- La formation CQP Vendeur Technicien Cycle :

C'est la formation actuelle de référence dans le domaine du cycle.

Elle délivre le diplôme reconnu par l'État "Certificat de Qualification Professionnelle Technicien-Vendeur produit sport, option maintenance cycle". Ce diplôme est inscrit au RNCP (Répertoire National des Certifications Professionnelles).

Elle est délivrée à l'EMBA de Quimper (ou au CNPC de Nantes) sur une durée de 291h (8 semaines) mais peut être effectuée en contrat de professionnalisation sur 6 mois.

Plus complète que la formation Opérateur cycle elle permet par la suite d'accéder aux métiers suivants :

- "Vendeur Technicien cycle
- Technicien Atelier cycle
- Mécanicien cycle
- Loueur de cycles"⁵⁶

Formation généraliste

- Le CQP Salarié·e Polyvalent·e

Une réflexion sera nécessaire pour mettre en place le Certificat de qualification professionnelle salarié·e Polyvalent·e créé par le réseau Chantier École (dont le Silo à Vélo sera adhérent.)

Ce CQP a pour but de délivrer un diplôme mettant en avant l'acquisition d'un certain nombre de compétences transversales.

Cette formation pourrait permettre aux salarié·e·s qui ne souhaitent pas s'orienter dans la mécanique de valoriser toutes les compétences, les savoirs faire et les savoirs êtres qu'ils et elles auront développé·e·s sur le chantier d'insertion.

Cette formation dure entre 70 et 250 heures selon le profil de la personne et prévoit des temps de formation en production, en salle et en immersion en entreprise.⁵⁷

⁵⁶ EMBA Quimper, "CQP-Vendeur Technicien Cycle Insertion professionnelle ", [en ligne] consultée le 14/06/2021, URL : <https://www.emba-bs.com/formations-commerce-vente/vendeur-technicien-cycle/>

⁵⁷ Chantier Ecole, Réseau national, "CQP Salarié Polyvalent", [en ligne], consulté le 14/06/2021, URL : <http://www.chantierecole.org/CQP-Salarie-Polyvalent.html>

Les formations courtes :

L'OPCO affilié à IDES, Uniformation, propose un certain nombre de formations qui pourront être mises en place en fonction des besoins des salarié·e·s telles que :

- Gestes et postures
- Premiers secours
- Sauveteur Secouriste du Travail

3. Lien à l'entreprise

IDES est en cours de formation avec SEVE Emploi.

Aussi, la construction du réseau d'entreprises ainsi que les techniques de médiation active seront appliquées : rencontre avec les entreprises, place forte aux PMSMP, incitation à l'embauche.



IDES étant une association intermédiaire, la Mise à Disposition sera proposée pour faciliter les prises de poste.

4. Le parcours santé

Au vu des objectifs du projet en termes d'accès au sport via la recyclerie et l'atelier vélo, il semblait pertinent de prévoir une dimension sportive et bien être dans le parcours des salarié·e·s. Pour construire ce projet, l'expérience du CIAS du Cap Sizun qui porte deux ACI et a intégré un parcours santé dans son projet social, a été particulièrement utile.

Les objectifs :

- Travailler sur l'hygiène de vie.
- Travailler sur la santé.
- Travailler sur le moral.
- Proposer un parcours de découverte : cette pratique permettra à des personnes en situation de précarité d'essayer des sports, des activités auxquelles elles n'avaient peut-être pas accès.

Mise en œuvre :

Chaque semaine, 2h seront consacrées à ce parcours santé. Ces heures seront comprises dans les 26h de contrat des salarié·e·s.

La pratique des activités sera permise grâce à la mairie de Clohars-Carnoët qui laissera accès à son complexe sportif. Les salarié·e·s pourront alors participer aux séances de sports proposées par les animateurs sportifs de la mairie et les associations locales.

Il sera aussi possible de faire appel à des intervenants extérieurs pour proposer d'autres activités comme :

- Le cyclo club de Quimperlé : pour proposer des initiations vélos (VTT, Vélo course).
- La Kerou Beach Association : c'est une association Cloharsienne qui anime des événements autour des sports de glisse. Avec les bénéfices de leurs événements elle finance des cours de surf pour les personnes ayant des problèmes financiers. Un partenariat avec cette association est envisageable notamment pour proposer des cours de surf aux salarié·e·s.

C - L'équipe encadrante

Le binôme encadrant technique/ CIP travaillera ensemble à l'évaluation des salarié·e·s en situation de travail, à la levée des freins et à leur progression socioprofessionnelle. Le ou la CIP proposera des entretiens individuels, des outils pour définir le projet professionnel et des séances de Techniques de Recherche d'Emploi (TRE)

1. Un·e encadrant·e technique

L'encadrant·e technique qui sera embauché·e sur le chantier à raison de 0,5 équivalent temps plein (etp) aura pour rôle d'accompagner les salarié·e·s au quotidien. Il ou elle devra être attentif à leur bien-être au travail et sera la personne référente en termes de savoir être et savoir-faire.

Le·a l'encadrant·e technique devra posséder des connaissances en mécanique vélo ainsi qu'une fibre sociale. Il ou elle sera la personne qui encadrera l'activité support avec les salarié·e·s

Selon la grille de convention des ACI⁵⁸ proposée par Synesi le Syndicat national pour les employeurs des Ateliers et Chantiers d'Insertions l'encadrant·e technique sera rémunéré à hauteur de **1 975,75 euros brut/mois**.

2. Un·e Conseiller·e en insertion Professionnel (CIP)

Un·e CIP sera embauché·e à raison de 0,2 etp.

Le·a conseiller·e en insertion est l'interlocuteur·rice principal·e concernant la construction du parcours d'insertion des salarié·e·s. En pratiquant des entretiens réguliers le·a CIP oriente les salarié·e·s vers des formations, des PMSMP, des entreprises.

⁵⁸ Convention disponible à l'adresse suivante : <https://synesi.fr/wp-content/uploads/2020/05/CCN-ACI-3016-MAJ-2020-05-14.pdf>

Le·a CIP peut aussi être la personne avec qui le salarié·e va travailler sur ses problèmes sociaux, financiers, de logement.

Pour ce qui concerne la rémunération de ce poste, grille de la convention des ACI la budgète à **1975,5 euros brut/mois ce poste** (en ETP).

3. Un·e Coordinateur·trice

Le ou la coordinateur·trice aura pour rôle de fédérer l'équipe encadrante et de gérer le chantier d'insertion. De plus, il ou elle devra veiller au bon développement de l'activité du chantier d'insertion.

Enfin il ou elle aura aussi un rôle prépondérant sur le Silo à Vélo dans la mise en place du projet immobilier nécessaire à l'implantation du projet au Pouldu sous sa forme définitive.

Au niveau de la rémunération, la convention des ACI préconise pour un·e coordinateur·trice **un salaire mensuel brut de 2 087 euros**. Le poste de coordinateur·trice sera pourvu à hauteur d'un mi-temps.

4. Le rôle du GES

Le Groupe Economique et Solidaire jouera plusieurs rôles dans le fonctionnement de l'ACI.

D'un côté le GES prendra en charge toutes les fonctions liées à l'administration, les ressources humaines, la comptabilité et la direction pour un total de **11 706 euros annuel**.

De plus, le GES pourra avoir une fonction dans la conception des parcours d'insertion. En effet, les passerelles entre les structures d'insertion seront facilitées et il sera possible d'imaginer des salarié·e·s passant de l'ACI vélo au JSK ou encore au service à la personne. Cette facilité est une vraie richesse pour la construction de parcours d'insertion diversifié et complet.

D – Le travail sur la mobilité inclusive

Outre l'insertion, l'un des objectifs du chantier est de permettre l'accès à une solution vélos et à des équipements sportifs pour tous·tes.

1. Le travail sur la mobilité des salarié·e·s

Pour que la mobilité ne soit pas un élément de refus pour les candidat·e·s au chantier, un panel de solutions disponibles sur le territoire a été étudié et pourra être présenté aux salarié·e·s.

- Le Réseau TBK :

- Ligne 5 : Départ de la gare SNCF à 7h45 arrivée à Clohars-Carnoët à 7h56.
- Ligne 9 : Départ Riec Sur Belon 7h41, Moëlan sur Mer 7h48, arrivée à Clohars-Carnoët à 7h56.

- Mobil'emploi/Ti Mouv' :

Ces deux structures ont pour rôle de trouver des solutions de mobilités pour les personnes en parcours d'accès à l'emploi.

Mobil'emploi, située à Quimper, est un partenaire historique d'IDES. Cette structure propose de la location de scooter et de voiture à tarif social. Mobil'emploi propose aussi des navettes via un chantier d'insertion.⁵⁹



Ti Mouv' est la plateforme de mobilité du Pays de Lorient. Elle propose du conseil en mobilité via des ateliers et des entretiens individuels. Le but de cette action est de soulever les freins à la mobilité et permettre aux personnes de gagner en compétences et en autonomie. Elle propose également la location de scooters électriques, d'un quadricycle à moteur et de voitures.⁶⁰



- Le covoiturage solidaire (Ehop)

Cette structure a pour but de mettre en relation des personnes en difficulté avec des personnes qui effectuent des trajets réguliers. Le principe est le même que celui du covoiturage classique sauf que la rétribution monétaire est solidaire : 8 centimes du km au maximum, et dans la mesure des moyens des passagers.⁶¹

⁵⁹ <http://mobileemploi29.net/>

⁶⁰ <https://www.optim-ism.fr/2020/12/ouverture-de-ti-mouv-la-plate-forme-mobilite-du-pays-de-lorient/>

⁶¹ <https://ehopcovoiturons-nous.fr/>

- **Association ASAPI**

L'association ASAPI (Association Solidaire d'Accompagnement des Personnes Isolées) basée à Clohars-Carnoët soutient les personnes n'ayant pas de moyen de locomotion en les transportant de leur domicile à leur destination dans les communes limitrophes (Quimperlé, Moëlan Sur Mer et Guidel).

- **Prêt de vélo :**

Si la solution peut être l'utilisation d'un vélo, alors le chantier d'insertion pourra prêter un vélo aux salarié·e·s. Ce seront essentiellement des vélos classiques même si à terme le chantier d'insertion pourrait s'équiper en VAE pour être plus efficace sur cette offre. En outre, ce prêt de vélo pourra s'accompagner si nécessaire de cours de vélo.

2. Le rôle social du chantier sur Quimperlé Communauté

Le Silo à Vélo proposera plusieurs services :

- **Un service de location sociale :**

La location à courte et longue durée sera organisée via les CCAS des communes de Quimperlé Communauté. Ce service aura pour but de louer à très bas prix des vélos (mécaniques dans un premier temps) pour les personnes ayant des problèmes de mobilité vers l'emploi et la formation (recherches, accès et maintien en poste).

- **La vente de vélos d'occasion et d'accessoires :**

Avec un prix moyen de 60 euros pour les vélos classiques adultes et de 15 euros pour les vélos enfants, cette offre vise le plus grand nombre.

- **Une adhésion sociale :** Pour les habitant·e·s du territoire en situation de précarité. Cette adhésion annuelle d'un euro symbolique permettra :

- D'avoir accès aux ateliers d'auto-réparation pour développer la "vélotonomie", apprendre à réparer soi-même, utiliser les outils de l'atelier et profiter des pièces d'occasion à des prix réduits.
- D'avoir des réductions sur l'offre de réparation.

VI – Etude de marché

Le marché du cycle correspond à plusieurs activités économiques qui visent des pratiques diverses (sportives, cyclotourisme, déplacements quotidien). Cette étude concerne essentiellement le réemploi, la vente, la réparation et la location de cycle.

A - Le marché du cycle : généralités

1. Le marché de la vente de vélos en France

Evolution générale

Depuis quelques années, on constate une forte évolution du marché du cycle notamment par le développement du vélo à assistance électrique.

Le marché a augmenté de 11,7% en termes de chiffre d'affaires entre 2018 et 2019 et a enregistré une nouvelle hausse de 25% entre 2019 et 2020. Ce sont 2 684 800 vélos qui ont été vendus durant l'année 2020 comme le montre le graphique ci-dessous issu de l'observatoire du cycle de l'Union Sport et Cycle .



Graphique évolution du marché du cycle 2018 - 2020 - Source : unionsportcycle.com observatoire du cycle 2020

Ce graphique indique également une augmentation des produits et accessoires (P&A) dont le chiffre d'affaires a augmenté de 20,8 % entre 2019 et 2020.

Ainsi le marché du cycle représentait en 2020 un total de **3 021 Millions d'euros de chiffre d'affaires**.

Le prix moyen des vélos neufs augmente de par les VAE :

Selon l'étude du cabinet Indiggo et Vertigolab, le prix moyen des vélos a connu une augmentation fulgurante entre 2016 et 2017 "avec une augmentation de 36% passant de 337 à 459 €/vélo du fait surtout du doublement du marché du VAE".⁶² Selon l'observatoire du cycle de l'Union Sport et Cycle portant sur l'année 2020, le prix moyen d'un vélo neuf est désormais de 717 € (394 € pour les vélos mécaniques).⁶³

Le graphique ci-contre donne les prix moyens et leur augmentation par type de vélo.



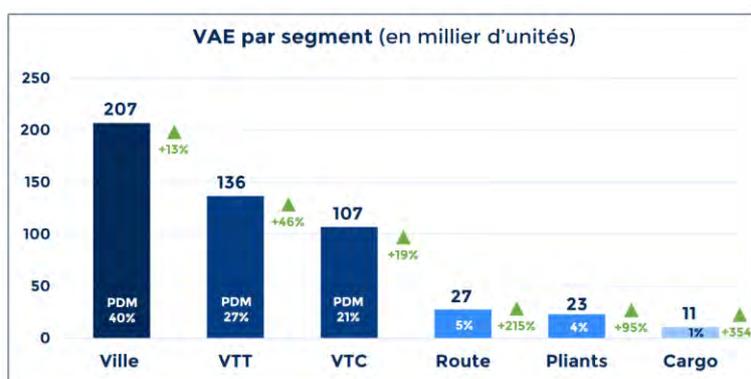
Source : unionsportcycle.com, Observatoire du cycle 2020

Zoom sur les pratiques : Une explosion des ventes de VAE

La vente de VAE connaît aussi une explosion, en 2020 il représente 19% des ventes avec 514 672 unités vendues. Par rapport à 2019 cela correspond à une augmentation de 29% du nombre d'unités vendu et une augmentation de 58% du chiffre d'affaires. En 2020 le VAE représente 56% du chiffre d'affaires. Le prix de vente moyen d'un VAE a augmenté de 21 % pour dépasser les 2 000 €.

On peut noter aussi la nette progression de la vente des VTT électriques (+46%) mais aussi des vélos cargos électriques (+354% pour 11 000 unités vendues).⁶⁴ Cette progression des vélos cargos montrent aussi l'augmentation de la pratique utilitaire du vélo.

Le VAE de ville reste le type de VAE le plus vendu avec 207 000 unités vendues. Ce qui indique une pratique plutôt liée à la mobilité quotidienne et/ou de loisirs.



Source : unionsportcycle.com, Observatoire du cycle 2020

⁶² Ibid, p. 148

⁶³ Union Sport et Cycle "Observatoire du Cycle Marché 2020", 2021, p 16

⁶⁴ Velo et territoire, *Plus dynamique que jamais, le marché du cycle doit s'adapter à l'engouement des usagers*, 18 Avril 2021, [en ligne], consulté le 28/04/2021, URL : <https://www.velo-territoires.org/actualite/2021/04/18/plus-dynamique-jamais-marche-cycle-sadapter-a-lengouement-usagers/>

Les modes de distribution

On distingue plusieurs types de vendeurs de vélo :

- Les détaillants
- Les multisports
- Les sites internet
- Les Grandes Surfaces Alimentaire (GSA)
- Les grandes surfaces diverses

En 2019 les enseignes multisports représentaient le plus grand distributeur en nombre de cycles vendu mais les détaillants sont ceux qui représentent la plus grande partie du chiffre d'affaires sur la vente de cycle. Cela s'explique par un prix moyen totalement différent entre ces types de structures. Le prix moyen d'un vélo dans les enseignes est situé entre 250 et 300 euros contre une moyenne de 1600 euros pour les détaillants

2. Le marché de la location vélo à destination touristique en France

Une pratique très répandue mais occasionnelle et de loisirs

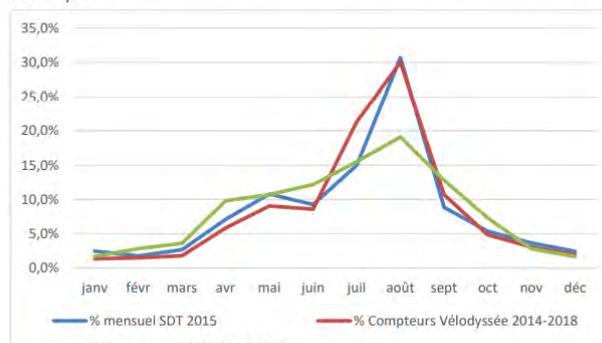
Chaque année ce serait 22 millions de français qui pratiqueraient le vélo pendant les vacances⁶⁵. Cette activité est en majorité occasionnelle et concerne avant tout la pratique loisir.

L'usage touristique du vélo est soumis à une forte saisonnalité. En effet, l'été correspond à 50% des séjours vélo et à 60% des nuitées⁶⁶.

Ci-contre, vous pouvez retrouver un graphique qui représente la saisonnalité de la pratique du vélo.

Il semblerait que les séjours avec une pratique vélo soient plus longs que la moyenne des séjours. En effet, l'étude nous dit que les longs séjours de 4 nuit et plus représentent moins de 50% des séjours des français mais 70% des séjours avec pratique du vélo⁶⁷.

Figure 67 : Saisonnalité des séjours vélo et de la fréquentation sur les véloroutes et voies vertes à forte dominante touristique



Source : Cabinet INDDIGO et VERTIGOLAB « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France » DGE, Avril 2020, Les Dossiers de la DGE p 85

⁶⁵ Etude de INDDIGO et VERTIGOLAB, sous la direction de Thomas Courbe « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », Bureau de la communication - DGE, Avril 2020, Les Dossiers de la DGE. p. 83.

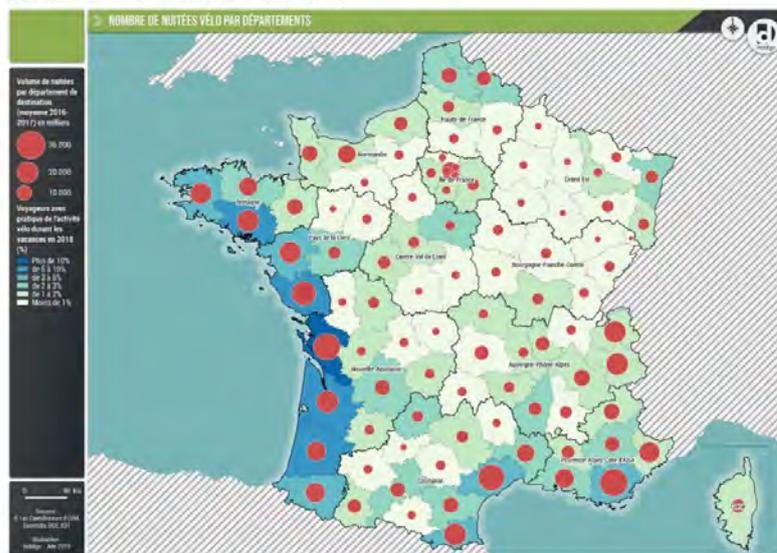
⁶⁶ Ibid

⁶⁷ Etude de INDDIGO et VERTIGOLAB, sous la direction de Thomas Courbe « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », Bureau de la communication - DGE, Avril 2020, Les Dossiers de la DGE. p. 94

Une pratique plutôt effectuée sur le littoral

La pratique des activités vélos est très présente sur le littoral où “38% des séjours et 53% des nuitées de séjours avec activité vélo se déroulent”⁶⁸. Entre 2016 et 2017, le Finistère est le neuvième département français en termes d'accueil de séjours avec activité vélo. Selon la carte ci-dessus, la pratique du vélo lors de l'année 2018 était encore plus forte dans le Morbihan que dans le Finistère et ce sont entre 5 et 10% des vacanciers qui ont pratiqué le vélo pendant leur séjour.

Figure 69 : Carte du taux de pratique du vélo des Français pendant leurs vacances, (Source DGE Abdel Khiati, SDT 2016-2017)



Source : Cabinet INDDIGO et VERTIGOLAB « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France » DGE, Avril 2020, Les Dossiers de la DGE p 87

Une fréquentation des VVV en hausse

En 2018, le CRT annonçait une augmentation de 41% de la fréquentation des cycliste sur les VVV entre 2013 et 2018⁶⁹.

Si l'on se concentre sur les itinéraires locaux, on constate que la V7 qui relie Concarneau à Roscoff en passant par Scaër enregistre une fréquentation annuelle comprise entre 10 000 et 40 000 sorties par an.⁷⁰ Cette fréquentation correspondrait à 6% de la fréquentation régionale et serait composée à 77% de piétons et 23% de cyclistes.⁷¹ En ce qui concerne la V45, aucun compteur n'est présent sur les côtes de Quimperlé Communauté. Cependant la partie entre Guidel et Larmor plage représente plus de 70 000 sorties par an⁷². La V45 concentrerait à elle seule 23% de la fréquentation régionale avec 1,4 millions de sorties comprenant 68% de piétons et 32% de cyclistes⁷³

⁶⁸ Ibid, p 86

⁶⁹ CRT Bretagne, “Les Véloroutes et Voies Vertes de Bretagne, Fréquentations-Retombées économiques”, 2019, p 6, [en ligne], consultée le 25/02/2021 URL : <https://fr.calameo.com/read/00000131529c41830bdfa?page=3>

⁷⁰ Ibid

⁷¹ CRT Bretagne, “Les Véloroutes et Voies Vertes de Bretagne, Résultats par itinéraire 2019”, 2019, [en ligne] consultée le 25/02/2021, URL : <https://fr.calameo.com/read/000001315046abe2c2562>

⁷² Ibid

⁷³ CRT Bretagne, “Les Véloroutes et Voies Vertes de Bretagne, Résultats par itinéraire 2019”, 2019, [en ligne] consultée le 25/02/2021, URL : <https://fr.calameo.com/read/000001315046abe2c2562>

Cependant les sorties sur les VVV ne semblent pas être les plus créatrices de demande de location puisque seulement 4% des sorties se ferait avec des vélos loués⁷⁴.

La location de vélo un marché dur à estimer

Les loueurs de vélo sont regroupés dans la catégorie « Location et location-bail d'articles de loisirs et de sport » représentée par le code NAF 7721Z. Cependant ce code regroupe aussi les loueurs de ski, de surf etc... De plus, d'autres structures qui ne rentrent pas sous ce code font également de la location de vélo (OT, magasins de cycles, Tour opérateur, hébergeur...) ce qui rend très difficile l'estimation du nombre de loueurs de vélos en France.

Cependant les croisements de plusieurs données ont permis d'évaluer le nombre d'acteurs de la location à environ 6700 loueurs en France avec un parc total compris entre 350 à 400 000 vélos. Cette activité atteindrait chaque année environ **178 millions d'euros de chiffre d'affaire** (même si selon l'étude ce chiffre est sûrement sous évalué)⁷⁵.

Selon l'étude d'Inddigo et vertigolab, "Pour 80% des acteurs interrogés dans l'enquête, la location de vélos représente moins de 50% de l'activité. Il s'agit pour la plupart de structures de petites taille, 77% ayant 5 salariés ou moins"⁷⁶. La taille du parc de vélo varie fortement et environ un tiers des interrogés "ont moins de 10 vélos mais 28% en ont plus de 50".⁷⁷

Une estimation dans cette même étude donne un chiffre d'affaire moyen par vélo :

- Un vélo classique (VTC) rapporterait en moyenne **267 € /an**
- Un VAE rapporterait en moyenne **900 € /an**

3. Le marché du vélo d'occasion

Une part importante des modes d'acquisition d'un vélo

En France la vente d'occasion représenterait 23% des modes d'acquisition pour un total de 1,3 millions de vélos vendus chaque année⁷⁸.

Cependant ce chiffre semble sous-estimé. L'étude d'INDDIGO et Vertigolab estime que 1,5 millions de vélos sont vendus seulement sur internet, ce qui montre qu'en prenant la totalité des acteurs de ce secteur, les ventes doivent être beaucoup plus importantes.

Les distributeurs

- Sites internet (leboncoin, Troc Vélo, Ebay...)
- Les vides greniers et brocantes
- Les dépôts-ventes
- Les revendeurs d'occasion
- Les acteurs généralistes du réemploi (Emmaüs, recyclerie...)

⁷⁴ Ibid

⁷⁵ Etude de INDDIGO et VERTIGOLAB, sous la direction de Thomas Courbe « *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France* », Bureau de la communication - DGE, Avril 2020, Les Dossiers de la DGE. p 183 - 187

⁷⁶ Ibid, p 183

⁷⁷ Ibid

⁷⁸ Ibid p. 162

- Les ateliers associatifs
- Les vélocistes ou détaillant
- Certains multisports

Suivant le type de structures, le prix moyen et la qualité des produits évoluent fortement. Sur les sites de mises en relation, on peut retrouver toutes sortes de vélos de différentes gammes, il est donc difficile d'établir un prix moyen.

Les ateliers associatifs

En ce qui concerne le Silo à Vélo, le but est de s'orienter vers un atelier de type participatif et Solidaire. Ces ateliers ont pour rôle de rassembler autour du réemploi de vélo. Certains sont montés en ACI comme Solicycle sur Paris et sa région. Leur particularité est d'avoir à cœur de développer la vélotonomie (l'autonomie vélo) en organisant des ateliers d'auto-réparations et en s'appuyant sur le partage de connaissance. Ils récupèrent chaque année un nombre conséquent de vélos et les remettent en circulation en les vendant à petits prix.

La création de ce type de structure a énormément augmenté ces dernières années. Ils étaient un peu moins d'une vingtaine en 2006 et environ 250 en 2018 . Cette même année, ils ont récupéré un peu plus de 57 000 vélos qui sont allés retrouver un propriétaire où alimenter un stock de pièces détachées.⁷⁹

Le chiffre d'affaires estimé sur ce type d'atelier est de **3 millions d'euros par an**⁸⁰ pour environ 250 ateliers. Il y a une forte disparité dans la taille des ateliers, certains sont montés sur un fonctionnement essentiellement bénévole, d'autres emploient un·e ou deux salarié·e·s tandis que d'autres emploient plusieurs salarié·e·s comme ceux en modèle ACI.

⁷⁹ Heureux Cyclage, "Panorama des ateliers vélos participatifs et solidaires 2019", l'Heureux Cyclage, 2019, p 3. Disponible en ligne à l'adresse suivante : <https://www.heureux-cyclage.org/panorama-2019-des-ateliers-velo-en.html>

⁸⁰ Cabinet INDDIGO et VERTIGOLAB, sous la direction de Thomas Courbe « *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France* », Bureau de la communication - DGE, Avril 2020, Les Dossiers de la DGE p 162

Exemples d'ACI vélos

Dans le cadre de l'étude plusieurs ACI en réparation et réemploi de cycle ont été contactées.

Cette carte donne une liste non exhaustive des ACI vélos en France. L'intérêt de recenser ces ACI est aussi de voir dans quels types de territoires ils s'inscrivent. Il semblerait que les ACI vélos puissent s'implanter autant dans des territoires ruraux que sur de grandes agglomérations.



Carte des ACI vélos - Source : Maël Michon via Openstreetmap

Veloservices Cergy Pontoise

Veloservices est un chantier d'insertion qui emploie 16 postes en CDDI. L'ACI est situé à Cergy-Pontoise sur une agglomération d'environ 200 000 habitants et a été créée en 2010.

Ils ont plusieurs activités liées au cycle :

- La vente de vélos d'occasion

En ce qui concerne la vente de vélos d'occasion, ils vendent en moyenne entre **500 et 600** vélos par an à un **prix moyen de 50 euros** soit un chiffre d'affaires compris **entre 25 000 et 30 000 euros** de ventes de vélos.

- La réparation de cycle

En ce qui concerne la réparation de cycle, il n'a pas été possible d'accéder au chiffre d'affaires exact. Cependant le chantier d'insertion opère en moyenne **3 500 réparations par an**. A leur début, ce nombre était aux alentours de 800 opérations de réparations par an.

Insercycle

Cet ACI est situé à Le Teich une commune de 8 000 habitants faisant partie de la Communauté d'agglomération Bassin d'Arcachon Sud-Pôle Atlantique qui compte environ 67 000 habitants. Le chantier d'insertion a été créé en 2007. L'association porte plusieurs activités autour du cycle :

- La location de vélo



Insercycle possède un service de location qui vise notamment la clientèle touristique (le bassin d'Arcachon est une région très touristique) mais a aussi une vocation sociale avec des tarifs spécifiques.

Ce service de location a rapporté en 2017 à l'association **19 315 euros**⁸¹

- La réparation de cycle

L'association est aussi spécialisée dans une offre de réparation dite classique. Les salarié-e-s entretiennent des vélos de particuliers mais aussi d'entreprise. Elle a par exemple un partenariat avec la Poste.

La réparation et l'entretien a rapporté en **2017 à l'association 18 920 euros** (dont 6 017 via le partenariat avec Laposte)⁸².

- La vente de vélos d'occasion

Le chantier récupère chaque année de nombreux vélos notamment grâce aux déchetteries qui leur ramènent 50% de la matière première, les particuliers 35% et les entreprises 15%
En 2019 l'ACI a récupéré environ 1 000 vélos.

L'une des spécificités d'Insercycle est d'avoir créé sa propre marque de vélo d'occasion. Il s'agit de la marque déposée Vélo Malin. L'association démonte entièrement ces vélos, les fait sabler puis repeindre à leurs couleurs.



Photo de deux Velomalins
Source : <https://velomalin-bassin.fr/particuliers/>

En tout l'ACI vend entre **350 et 400 vélos par an**.

En 2017 ce chiffre d'affaires correspondait à **10 734 euros** réparti environ à 50% entre des VéloMalins et à 50% des vélos d'occasions classiques.⁸³

4. Le marché du réemploi

Généralité

Selon le Panorama de la deuxième vie des produits en France publié par l'ADEME en 2017⁸⁴, le volume de matériaux remis en circuit par les structures de réemploi a augmenté de **30% entre 2014 et 2017**.

⁸¹ Insercycle, "Rapport d'activités 2017", [en ligne], consultée le 03/02/2021, p13 URL : https://insercycles.files.wordpress.com/2018/11/rapport-d_activites-2017.pdf

⁸² Ibid

⁸³ Ibid

⁸⁴ ADEME, Christophe MARQUET ; Deloitte Développement Durable, Véronique MONIER, Anne-Claire IMPERIALE, Florent MACCARIO, Rafael BASCIANO, Pierre BEURET, Philippe KUCH ; eco BTP, Emmanuel JAYR. 2017. Panorama de la deuxième vie des produits en France – Réemploi et réutilisation - Actualisation 2017. 193 pages.

Les structures de l'ESS ont généré en 2017 **370 millions de chiffres d'affaires** en mettant en circulation 209 000 tonnes de biens.

Cependant les structures de l'ESS qui emploient plus de 21 000 ETP ne semblent pas avoir créé plus d'emplois entre 2014 et 2017.

En comparaison, on peut jeter un regard sur l'augmentation considérable qu'effectue le réemploi dans le secteur dit conventionnel. En effet voici les chiffres que nous donne l'ADEME :

- **“1 170 M€** de chiffre d'affaires au titre du réemploi et de la réutilisation en 2017, soit 49 % d'augmentation par rapport à 2014
- 802 000 tonnes de biens vendus au titre du réemploi et de la réutilisation en 2017, soit 38 % d'augmentation par rapport à 2014.
- Environ 13 000 ETP en 2017”⁸⁵

Les recycleries et ressourceries spécialisées dans le Sport

Selon le réseau des ressourceries, il semblerait qu'en moyenne **8%**⁸⁶ des ventes soient faites dans la catégorie jouets et articles de sport et de loisirs. Cependant, si l'on parle de sport il faut bien noter qu'une partie des ventes concerne des textiles (maillots, jogging, short...) qui sont classés dans les 23% de vente que représente le textile.

Le Hangar du sport (Ustaritz)

La recyclerie ouverte depuis 3 ans se situe dans un village d'environ 6000 habitant·e·s situé à 20 minutes de Bayonne.

- Selon un article trouvé sur internet, les produits phares sont les skis et les vélos avec des sommets à “50 ventes de vélos/mois lors de la haute saison”⁸⁷.
- En 2019 ils ont vendu **environ 1100 articles de sport**.
- Ils récupèrent entre **6 et 8 tonnes d'articles par an**



Photo du Hangar du Sport
Source : <https://ecolosport.fr/blog/2020/12/19/le-hangar-du-sport-la-recyclerie-sportive-du-pays-basque/>

L'équipière (Rennes)

La recyclerie sportive de Rennes a ouvert très récemment. Pour estimer son potentiel de vente elle s'est référée à d'autres recyclerie sportive ou non. En voici les résultats :

- Un chiffre d'affaires de 6 €/m²/jour sur une surface de 100 m², avec 3 jours d'ouverture/semaine sur 47 semaines avec un panier moyen de 15€ soit un estimatif de **84 600 euros** de CA par an.

⁸⁵ ADEME, “Panorama de la deuxième vie des produits en France - Réemploi et réutilisation - Actualisation 2017” , Infographie, collection faits et chiffres, Février 2018.

⁸⁶ Réseau national des Ressourceries, “Observatoire des ressourceries, données 2019”, 2020 p 14

⁸⁷ Ecolosport, “Le Hangar du Sport, La recyclerie sportive du Pays Basque” publié le 19 Décembre 2020, [en ligne], consulté le 28/04/2021, URL : <https://ecolosport.fr/blog/2020/12/19/le-hangar-du-sport-la-recyclerie-sportive-du-pays-basque/>

- Un potentiel de collecte de **10 Tonnes en 2e année**

La recyclerie Sportive

La recyclerie Sportive est l'acteur le plus important en termes de recyclerie spécialisé dans le domaine du sport. Située en région parisienne, elle y possède deux magasins de ventes solidaires. De plus, elle s'est implantée dans la région Bordelaise à Mérignac et à Marseille. Trois nouveaux projets sont en cours de création à Lyon, Boulogne Billancourt et Chambéry. L'accès à son rapport d'activité (à l'époque seul les deux antennes de la région parisienne étaient ouvertes) a permis de trouver des informations :

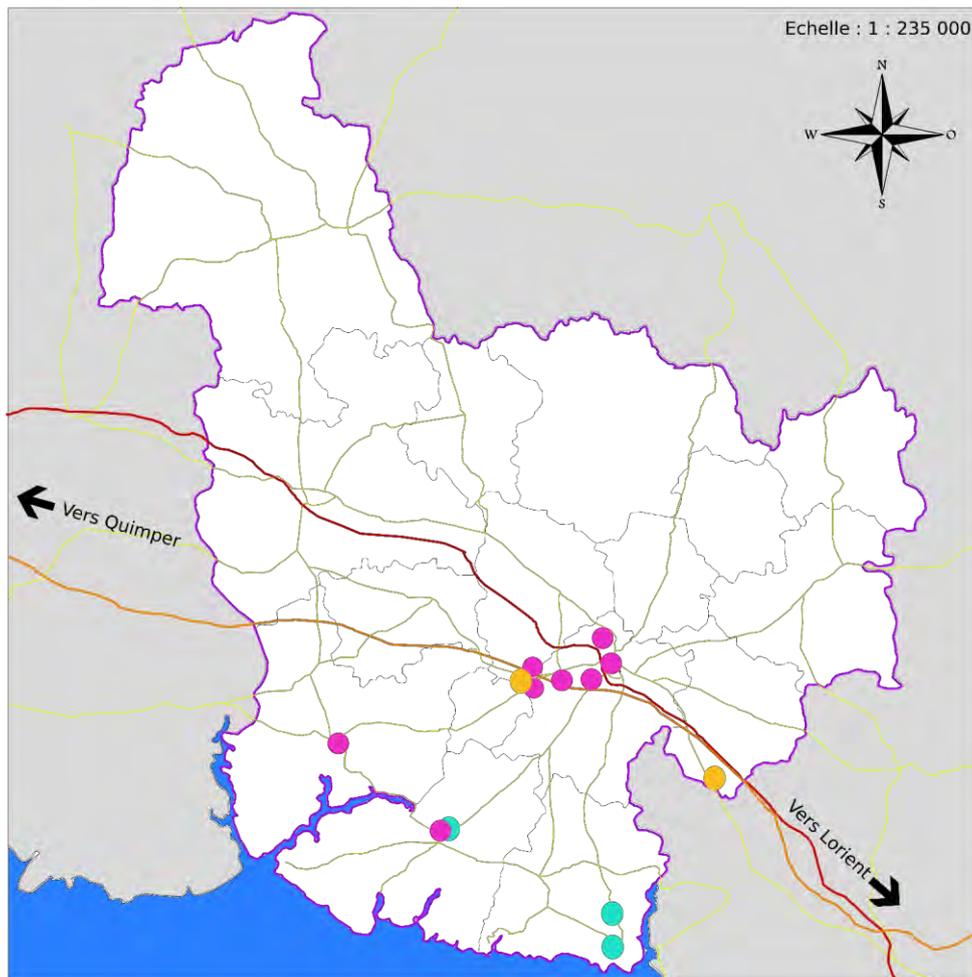
- **“70 tonnes collectées en 2019.** À leur ouverture en 2015 ils avaient récupéré **5 tonnes.**
- **75% des matières récupérés sont réparés**
- Un panier moyen de **15 euros 25** et 8 000 ventes sur 2019 soit **122 000 euros** de chiffres d'affaires.”⁸⁸

⁸⁸ Recyclerie Sportive, “*Rapport d'activité 2019*”, [en ligne], consulté le 07/04/2021, URL : <http://recyclerie-sportive.org/wp-content/uploads/2020/12/Rapport-dactivite-2019-avec-Hyperliens.pdf>

B - Enquête et diagnostic du marché local

1. Le marché local : acteurs et politique tarifaire

Ci-dessous la carte des acteurs du cycle sur Quimperlé Communauté.



Légende

- Limite Quimperlé Communauté
- Limite communes
- Réparateur/vendeur
- Loueurs
- Vendeurs d'occasion (Emmaüs/Retritout)
- Voie ferrée
- N165
- Route départementale principale



Des loueurs implantés sur les communes côtières :

La communauté d'agglomération compte 3 loueurs officiels de vélo.

Il faut tout de même préciser que plusieurs campings et un village vacances sur la commune de Clohars-Carnoët font aussi de la location de vélo mais seulement en interne pour leur propres clientèles.

Le camping du Pouldu :

Il loue des vélos à assistance électrique, des vélos mécaniques, des remorques et des sacoches. Il possède une flotte d'une trentaine de vélos. Les deux gérant·e·s du camping ont été rencontré·e·s à plusieurs reprises pour leur présenter le projet. Ils étaient inquiétés par la mise en d'une activité éventuelle de location touristique et voyaient cela comme de la concurrence déloyale.

Kap Breton :

Kap breton est un ensemble de gîtes sur le Pouldu qui propose aussi un service de location ouvert toute l'année et à tous et à toutes. Le couple de gérant·e·s possède une flotte équivalente à celle du Pouldu. Au même titre que le Camping du Pouldu, plusieurs rencontres ont été organisées pour leur présenter le projet. Son service de location comprend des vélos mécaniques, électriques, des tandem, des remorques enfants et des sièges enfants. Il livre les vélos si besoin. Au même titre que les gérant·e·s du camping du Pouldu ils étaient inquiets de la mise en place d'une éventuelle offre de location touristique.

Nicolas Gouyec :

Nicolas Gouyec est un réparateur/loueur historique du territoire. Présent à Moëlan sur Mer depuis plus de 35 ans, il procède à toute réparation. Ce qui n'est pas le cas de tous les vélocistes. Il vend également des vélos mécaniques, électriques ainsi que des scooters. Il ne vend que quelques vélos d'occasion. Il fait également de la location et loue une flotte de vélo d'occasion de récupération ainsi que deux vélos électriques. Il loue surtout des VTT et est très soumis à la saisonnalité.

En ce qui concerne la réparation, Nicolas Gouyec travaille à un taux horaire de **43 euros**. Le gérant est inquiet par rapport à l'installation d'une activité éventuelle de location touristique.



Photo du magasin de Nicolas Gouyec
Source : Maël Michon

Bykee

Bykee est une entreprise lorientaise qui loue des vélos à 60 km autour de Lorient. Ils livrent leurs vélos électriques de marque O² feel (marque lilloise) en camion et les récupèrent selon la volonté du client. Il ne font pas de location en dessous d'une durée de deux jours. Ils louent aussi des sacoches, des sièges enfants ainsi que des assurances tout risques.⁸⁹

⁸⁹ Bykee, contact@bykee.bzh, 02 97 84 16 62, <https://bykee.bzh/>

Les réparateurs et vendeurs :

Plusieurs réparateurs avec des spécificités différentes sont présents sur le territoire⁹⁰.

Quimperlé concentre quatre vélocistes et deux enseignes multisports :

Sam's bike

Sam's bike propose de la réparation et de la vente de cycles. Il vend des vélos mécaniques et électriques. Il vend également des vélos d'occasion. Cependant ces derniers sont des vélos d'occasions haut de gamme. De même pour le reste des vélos proposés, les vélos sont plutôt situés dans le haut de gamme.

Cycle Nicolas

Le magasin de cycle Nicolas est aussi une entreprise implantée de longue date sur le territoire. Il est présent sur Quimperlé depuis une quarantaine d'années. L'entreprise est basée sur la vente et la réparation de vélos mécaniques et électriques, de scooters, ainsi que de tondeuses et autres engins. M. Nicolas vend aussi quelques vélos d'occasion mais là aussi ce sont des vélos sélectionnés. Il effectue l'entretien de la partie des VAE seulement sur les VAE des marques qu'il vend.

Son taux horaire est de **60 euros de l'heure**. Sa zone de chalandise s'étend sur Quimperlé Communauté et au-delà jusqu'à Plouay, Guisriff⁹¹

Barber cycle

Le magasin de cycle Barber se situe dans la zone de Kervidannou. Il vend des vélos électriques et mécaniques et fait de la réparation de cycle ainsi que de scooters et motos.

Gosport

Go sport est une enseigne multisports installée sur la zone de Kervidanou. Elle vend des vélos et propose des services de réparation. Les vélos vendus sont en majorité des entrées et des milieux de gamme (même si quelques vélos vendues peuvent faire partie du haut de gamme). Ainsi on peut retrouver dans leurs offres des vélos de villes entre 125 et 839 euros, des VTT entre 200 et 4800 euros et des VTC entre 159 et 700 euros⁹²

Un contact téléphonique a permis de constater que l'enseigne n'est pas hostile à l'arrivée du Silo à Vélo sur Clohars-Carnoët et serait même intéressée par l'idée d'un partenariat (devenir sponsor).

⁹⁰ Cf carte répartition des loueurs et réparateurs

⁹¹ Ouest France, "Commerce. Depuis 60 ans ça roule pour les Cycles Nicolas", publié le 26/09/2016, [en ligne], consulté le 12/02/2021, URL : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/quimperle-29300/quimperle-depuis-60-ans-ca-roule-pour-les-cycles-nicolas-4518166>

⁹² Gosport, "Vélos Homme Femme et enfant", [en ligne], consulté le 18/02/2021, URL : <https://www.go-sport.com/sports/cycle/velos/?src=mm>

Intersport

Intersport et l'autre enseigne multisports du secteur. Le fonctionnement au niveau du cycle est assez similaire à celui de go sport et si les marques de vélos ne sont pas les mêmes, les tarifs restent dans la même échelle. Ainsi on peut compter entre 200 et 300 euros pour un VTC, 200 et 1200 euros pour un VTT et 120 et 300 euros pour un vélos de ville⁹³

Sur le reste de la communauté d'agglomération, on retrouve deux autres réparateurs et vendeurs de vélos :

Nicolas Gouyec (cf p 64)

Jean Luc le Dez

Établi depuis une trentaine d'années à Riec sur Belon, il possède une boutique dans laquelle il vend des vélos électriques et mécaniques. Il est partenaire de la marque GIANT et ne répare que les vélos électriques de cette marque. Il est sélectif sur les réparations et ne répare pas le "tout venant". Enfin, il vend quelques vélos d'occasion mais de manière très anecdotique.

Les vendeurs d'occasion

Retritout

Retritout est une recyclerie généraliste de Quimperlé Communauté. Elle vend quelques vélos d'occasion et à récemment investi dans un atelier de réparation plus complet. Plusieurs fois lors de la période de cette étude nous avons essayé de les rencontrer pour discuter de leur position par rapport au projet et envisager un partenariat. Malheureusement nous attendons toujours de leur nouvelle. Une rencontre devrait être organisée entre Retritout, Valcor et Mme Khâ (élue de Quimperlé Communauté à la gestion des déchets) pour trouver une entente nous permettant l'accès aux déchetteries.

Emmaüs

Emmaüs participe aussi au réemploi des cycles sur le territoire. La structure récupère environ **5 à 7 vélos par semaine**. Seulement aucun compagnon n'est formé à la mécanique et seul un bénévole vient ponctuellement réparer quelques vélos. La structure amasse des vélos et n'en vend pas autant qu'elle en récupère. Aussi, un partenariat possible a été imaginé. Une fois approuvé par les instances décisionnelles des deux structures, ce partenariat permettra de recevoir une aide au démarrage d'Emmaüs sous la forme d'un nombre de vélos à définir. En échange l'ACI pourrait former un ou deux des compagnons à effectuer des réparations mécaniques. Enfin ce partenariat pourrait se poursuivre par des dons de vélos et de pièces détachées ponctuels suivant les stocks de chacune des structures.

2. Estimation des gisements

⁹³ Intersport, "vélos", [en ligne], consulté le 18/02/2021, URL : <https://www.intersport.fr/sports/cycle/velos/>

Estimation du gisement vélo

Une étude a été menée par Emmaüs Action Ouest⁹⁴ qui avaient envisagé la création d'une filière de réemploi cycle en Bretagne en 2016. En se basant sur la méthode qui avait été utilisée, un estimatif du potentiel de récupération a été effectué.

Méthode 1 : Extrapolation par le nombre d'habitants

Cette méthode consiste en un simple produit en croix pour estimer le nombre de vélos jetés par an par rapport à la démographie du territoire.

Unité géographique	France	Quimperlé communauté
Population	67 400 0000	57 291
Nombre de vélos jetées	1 500 000	1 275

Méthode 2 : Extrapolation par rapport au poids de la collecte en déchetterie

En France, ce sont **14, 5 millions de tonnes** qui sont collectés en déchetterie⁹⁵.

En moyenne un vélo pèse entre 10 et 15kg (suivant le type de vélo, les matériaux du cadre etc...). Prenons une moyenne de 12,5 kg. Si l'on considère toujours que 1 500 000 vélos sont jetés par an, cela correspond à une masse totale de 18 750 000 kg.

La masse des vélos dans le poids total des déchets collectés en France est alors d'environ 0,13% ($18\,750\,000 / 14\,500\,000\,000 = 0,13\%$).

En 2019, selon VALCOR, les déchetteries de Quimperlé communauté avait récupéré 14 194 tonnes de déchets⁹⁶ soit 14 194 000 kg de déchets.

Si l'on estime que la part de vélo récoltés dans ces déchets est identique à la moyenne nationale, on obtient le poids de 18 452 kg de vélos.

Cela correspond à **1 476 vélos jetés**. Ce qui correspond à peu près au résultat lié à la population.

Extrapolation des vélos inutilisés sur Quimperlé Communauté :

⁹⁴ Morgane Kerdraon, "Réemploi Vélo Etude de faisabilité pour la création d'une activité d'insertion", Emmaüs Action Ouest, Août 2016

⁹⁵ ADEME, "Déchets Chiffres-clés édition 2020", ADEME, 2020, p 38

⁹⁶ VALCOR, "Rapport annuel sur le traitement des déchets" 2019, p 11

On estime qu'il y a environ 10 millions de vélos qui dorment dans les garages des 67 400 000 Français.

Selon le même procédé de la "Méthode 1" expliqué ci-dessus il y aurait environ **8 500 vélos inutilisés** sur Quimperlé Communauté.

Ces 8 500 vélos sont un vivier potentiel pour de la récupération ou de la réparation sur l'atelier.

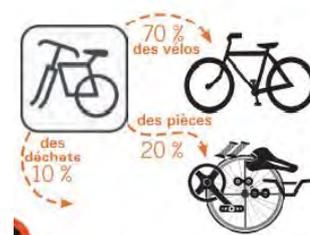
Répartition entre les structures

La communauté Emmaüs récupère entre 5 et 7 vélos par semaine. Ce qui correspond à un total approximatif de 312 vélos/an. Si l'on considère que Retritout en récupère le même nombre, cela signifie que les structures de réemploi déjà présentes sur le territoire récupèrent 624 vélos/an sur les 1 275 estimés. Ce qui indiquent qu'ils restent potentiellement **651 vélos à récupérer/an**.

Si l'on part du principe que le Silo à Vélo ne pourra pas tout récupérer pour diverse raison mais qu'il est possible de récupérer les $\frac{2}{3}$, alors le potentiel de récupération est de **430 vélos par an**.

Taux de crème

Selon l'expérience des ateliers participatif et solidaire, 70% des vélos récupérés peuvent être revendus, 20% viennent constituer un stock de pièces détachés et les 10% restants sont retournés à la déchetterie ou vendus pour la matière (métal).



Source : l'Heureux Cyclage dans Panorama des ateliers vélos participatifs et solidaires 2019

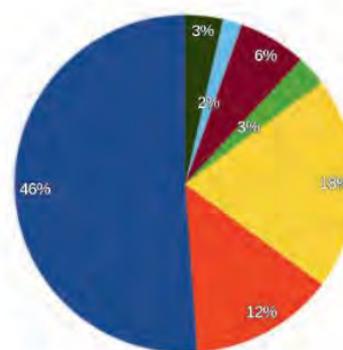
Suivant ces taux, il est possible d'espérer vendre **301 vélos par an**.

Canaux de récupération

Si l'on se réfère à l'expérience des ateliers participatif et solidaire du réseau de l'heureux cyclage plusieurs canaux de récupération sont possibles.

Cependant ils semblent que les deux canaux à privilégier soit le dons particuliers et l'accès aux déchetteries qui sont les parts les plus importantes des apports.

Provenance des vélos récupérés



- Apport particuliers
- Collecte à domicile
- zone de réemploi
- voirie
- vélocistes
- flottes professionnelles
- structures partenaires

Source : l'Heureux Cyclage dans Panorama des ateliers vélos participatifs et solidaires 2019

Les particuliers

L'étude annuelle de l'heureux cyclage montre toutefois que les apports de particuliers est la source principale de récupération (46% en 2019)⁹⁷. C'est donc une source à privilégier. Il est important d'être bien identifié afin que le Silo à Vélo devienne un "réflexe" lorsqu'une personne souhaite se débarrasser d'un vélo.

Pour faciliter la collecte auprès des particuliers, l'achat d'un fourgon de 15m³ a été budgété. Il permettra de venir chercher le matériel directement chez les habitant·e·s. Toujours selon l'Heureux Cyclage, la part de la collecte à domicile représenterait 12% des apports des ateliers.

Les déchetteries

L'accès aux déchetteries nécessite d'établir une convention avec l'autorité qui gère les déchetteries. Une fois la convention établie, une zone est réservée pour que les utilisateur·rice·s des déchetteries ne déposent pas les vélos dans la benne métal mais dans la zone dite de réemploi. Selon le réseau de l'Heureux Cyclage, le volume récupéré en déchetterie correspondrait à environ 18%⁹⁸ du total des vélos récupérés par les ateliers du réseau.

Les services de Police

Une rencontre a eu lieu avec les services de la police municipale de Quimperlé afin de mettre en place un partenariat pour récupérer les vélos abandonnés sur la voie publique.

Les vélos récupérés par les services de police ne peuvent pas être donnés directement, ils doivent d'abord être proposés au "domaine" et si celui-ci ne les accepte pas alors ils pourraient les donner. Ce système pourrait être envisagé dans les services de police de chaque commune.

Les syndicats de copropriété

Les syndicats de copropriété peuvent être des fournisseurs de matières premières. En effet, il arrive que des personnes en déménagement laissent des affaires (leur vélo) dans les caves, dans le local vélo. L'association pourrait récupérer les vélos abandonnés pour les remettre en service.

Les professionnels du cycle

Les professionnels du cycle peuvent être des partenaires des ateliers vélos dans la récupération. En effet, ceux-ci reçoivent parfois des vélos qu'ils ne trouvent pas intéressant financièrement de réparer ou de remettre en état. Ils peuvent alors les donner à l'atelier. Cet échange peut être compliqué à mettre en place par le fait que les vélocistes peuvent voir les

⁹⁷ Heureux Cyclage, "*Panorama des ateliers vélos participatifs et solidaires 2019*", l'Heureux Cyclage, 2019, p 16. Disponible en ligne à l'adresse suivante : <https://www.heureux-cyclage.org/panorama-2019-des-ateliers-velo-en.html>

⁹⁸ Heureux Cyclage, "*Panorama des ateliers vélos participatifs et solidaires 2019*", l'Heureux Cyclage, 2019, p 16. Disponible en ligne à l'adresse suivante : <https://www.heureux-cyclage.org/panorama-2019-des-ateliers-velo-en.html>

ateliers associatifs comme une forme de concurrence déloyale.

Estimation du gisement pour la recyclerie sportive

Pour estimer le potentiel sur la recyclerie sportive il a été choisi de se baser sur les données de deux recycleries toutes deux situées dans des territoires peu denses.

- La recyclerie Récup'R basée au Faouët est portée par la communauté de commune du Roi Morvan. L'équipe collecte chaque année **48 tonnes et en vend 42**. Parmi ces objets, 9,7% concerne la catégorie sport et cycle soit un total de **4,656 tonnes**.
- Le Hangar du sport à Ustaritz qui a ouvert récemment et perçoit entre **6 et 8 tonnes d'équipements par an**.

Ainsi en comparant ces deux chiffres le potentiel de récupération peut être estimé à environ **5 à 6 tonnes/an**.

Canaux de récupération spécifiques

Pour ne pas répéter ce qui a déjà été expliqué sur les canaux de récupération, il est possible dans le cadre d'une recyclerie sportive de faire appel aux mêmes canaux (particuliers, déchetteries) que pour la récupération de vélos mais il faut ajouter deux acteurs spécifiques.

Les magasins de sports

Les enseignes multisports ont un grand rôle dans le fonctionnement des recycleries sportives. La collecte auprès de ces professionnels représentait environ 68% des apports 2019 pour la Recyclerie Sportive⁹⁹. Ce type de partenariat sera un atout considérable pour le fonctionnement de la recyclerie.

Il faudra donc très vite mettre en place des partenariats avec les enseignes multisports locales (Go Sport, Intersport...).

Les clubs sportifs et association sportives

Des partenariats avec les clubs et les associations sportives pourraient être mis en place. Ces structures peuvent avoir du matériel inutilisé qui pourraient nous être cédé. A l'inverse, la recyclerie pourrait être une ressource pour leurs adhérent·e·s qui voudraient acheter du matériel à moindre coût.

⁹⁹ Recyclerie Sportive, "*Rapport d'activité 2019*", [en ligne], consulté le 07/04/2021, p.5 URL : <http://recyclerie-sportive.org/wp-content/uploads/2020/12/Rapport-dactivite-2019-avec-Hyperliens.pdf>

Synthèse de l'étude de marché

Le marché du cycle et du réemploi

- ❖ Le marché du cycle neuf est en pleine progression avec une augmentation du prix moyen des cycles poussée par l'essor du VAE
- ❖ Des nouvelles pratiques avec une nette augmentation des Vélos cargos à assistance électrique et des VAE sportifs
- ❖ Un marché de location existant mais dur à quantifier
- ❖ Le marché général du réemploi est en progression ainsi que celui du réemploi de cycle
- ❖ Des expériences solides d'ACI vélos montrant une bonne santé financière.
- ❖ Des recycleries sportives qui émergent même en territoire peu dense

Le marché local

Des loueurs de vélo déjà présents à Clohars-Carnoët et inquiété par l'installation d'une nouvelle activité

- ❖ Des vendeurs/réparateurs cycle majoritairement concentrés à Quimperlé.
- ❖ Des vélocistes proposant des services plus haut de gamme
- ❖ Deux enseignes multisports proposant des articles d'entrée et de moyenne gamme
- ❖ Un vendeur/réparateur sur une commune limitrophe
- ❖ Une absence d'offre de réparation et de vente cycle sur Clohars-Carnoët ainsi que sur 12 autres communes de la communauté d'agglomération
- ❖ Présence de deux structures de réemploi généraliste sur le territoire
 - Un partenariat fortement envisageable avec Emmaüs
 - Des difficultés de contact avec Retritout
- ❖ Un gisement vélo potentiel conséquent
- ❖ Un gisement d'articles de sports et loisirs difficile à quantifier mais existant



Conclusion

L'étude de marché a permis de se rendre compte du dynamisme dans lequel se trouve le marché du cycle ces dernières années. Que ce soit en ce qui concerne la vente de cycle neuf ou d'occasion, les ventes augmentent et le nombre de structures avec.

Le marché de la location plus difficile à cerner semble tout de même être une activité viable surtout sur un territoire côtier. Seulement cela ne peut pas être une activité qui se suffit à elle-même. Si l'on en croit les chiffres, elle devrait s'accroître avec la démocratisation de l'usage du vélo et de la pratique touristique de ce dernier.

De manière générale le marché du réemploi est aussi en pleine expansion même si fortement dominé par les acteurs dits "conventionnels". Il n'en reste pas moins que les acteurs de l'économie circulaire sont de plus en plus visibles et connaissent eux aussi une croissance de leurs structures et de leur chiffre d'affaires.

L'étude d'exemples existants d'ACI vélo ou encore de recycleries sportives dans tout type de territoire est aussi un facteur positif de l'étude. Ces expériences permettent l'accès à des données et des informations issus de structures viables qui sont indispensables pour estimer le potentiel d'un projet tel que le Silo à Vélo.

La rencontre avec les acteurs économiques du cycle sur le territoire a soulevé un problème lié à la concurrence avec les loueurs de vélo déjà existants. Au vu de cette problématique, l'activité de location de vélos à destination touristique a été écartée dans le cadre du chantier d'insertion. Cependant elle n'est pas totalement abandonnée puisqu'elle transparaît comme étant un manque sur d'autres communes. Mais elle pourrait plutôt être portée par une entreprise d'insertion (Cf la partie sur les perspectives de développement).

Sur le reste de l'activité, un gisement de vélos semble être bien présent ce qui permettra de fournir la matière première malgré des structures du réemploi déjà présentes. Ces structures pourront d'ailleurs être des partenaires non négligeables. Le gisement d'articles sportifs est plus difficile à quantifier, même si au vu des expériences d'autres recycleries sportives un potentiel existe. Pour assurer un approvisionnement minimum il faudra particulièrement développer la recherche et la mise en place de partenariat avec les enseignes de sport locales. De même l'accès à la déchetterie semble être un véritable atout pour ce type de structure, il faudra donc veiller à la mise en place d'un partenariat avec Valcor et Retritout.

VII - Etude Marketing

A - Segmentation

Pour effectuer la segmentation, le tableau ici-présent s'inspire de celui présent dans l'étude d'Emmaüs Ouest¹⁰⁰.

Segment de produit	Public cible
Vélos d'occasion et pièces détachées	<ul style="list-style-type: none">- Particuliers<ul style="list-style-type: none">- Locaux- Personnes en difficultés financières (chômeur·se·s, bénéficiaires du RSA, jeunes en difficulté...)- touristes
Matériaux	<ul style="list-style-type: none">- Ferrailleurs- Entreprise de recyclage (caoutchouc....)
Réparation	<ul style="list-style-type: none">- Particuliers<ul style="list-style-type: none">- Locaux- Cyclotouristes- Personnes en difficultés financières (chômeur·se·s, bénéficiaires du RSA, jeunes en difficulté...)- Entreprises<ul style="list-style-type: none">- Campings/gites propriétaire d'une flotte de location (3 campings et un gîte ont exprimés leur intérêt pour ce type de prestation)- Entreprises détentrices d'une flotte de vélo comme la Poste
Location	<ul style="list-style-type: none">- Particuliers<ul style="list-style-type: none">- Touristes- Personnes en difficultés financières (chômeur·se·s, bénéficiaires du RSA, jeunes en difficulté...) (via une prescription des CCAS)
Recyclerie sportive	<ul style="list-style-type: none">- Particuliers<ul style="list-style-type: none">- Touristes- Locaux- Personnes en difficultés financières (chômeur·se·s, bénéficiaires du RSA, jeunes en difficulté...)- Associations sportives
Auto-réparation	<ul style="list-style-type: none">- Adhérent·e·s
Animation/initiation	<ul style="list-style-type: none">- Entreprises- Collectivités- Etablissement scolaire

¹⁰⁰ Morgane Kerdraon, "Réemploi Vélo Etude de faisabilité pour la création d'une activité d'insertion", Emmaüs Action Ouest, Août 2016, p 24

B - Mix Marketing

Le mix marketing correspond à l'étude de ce qu'on appelle les 4P c'est-à-dire le Produit, le Prix, la Place et la Promotion.

1. Les produits

La vente de vélos d'occasion

Le produit phare sera bien sur le vélo d'occasion. Tous types de vélos sont susceptibles d'être mis en vente (VTC, VTT, BMX, vélos enfants,...).

L'activité de réemploi entraînera la composition d'un stock de pièces détachées qui pourra servir à réparer certains vélos mais aussi être vendu.

En ce qui concerne la qualité qui sera proposée, les vélos vendus seront entièrement révisés et les pièces de sécurités seront remplacées par des neuves (patins de freins, câbles...). Comme certains ACI (notamment l'ACI Nantais ATA0 ou Veloservice à Cergy Pontoise), il serait possible de mettre en place une garantie sur l'achat du vélo.

Il faudra vérifier que les vélos vendus rentrent dans le cadre légal donné par le Décret n° 2016-364 du 29 mars 2016 fixant les exigences de sécurité concernant les bicyclettes dont les principales sont¹⁰¹ :

- ❖ *“1. Les bicyclettes ne doivent comporter aucune arête coupante susceptible de présenter des risques de lésion ou de coupure, excepté les pédaliers et la roue libre.”*
- ❖ *“4. Les bicyclettes doivent être munies d'au moins deux systèmes de freinage indépendants agissant chacun sur une roue différente.”*
- ❖ *“5. Les dispositifs de freinage doivent permettre un arrêt dans des conditions raisonnablement prévisibles pour éviter tout obstacle imprévu, y compris en conditions humides.”*

Depuis janvier 2021 le marquage des cycles neuf est obligatoire. A partir de Juillet 2021 cette obligation sera étendue au vélo d'occasion comme le dit le décret n°2020-1439 du 23 Novembre 2020 relatif à l'identification des cycles¹⁰². Pour répondre à cette obligation légale un partenariat avec le prestataire Paravol¹⁰³ sera développé. Paravol propose des stickers permettant d'identifier les cycles. Ce sticker une fois installé sur le cadre du vélo est scellé chimiquement. Une fois l'opération effectuée, il faudra rentrer les coordonnées de l'acheteur

¹⁰¹ Legifrance, “Décret n° 2016-364 du 29 mars 2016 fixant les exigences de sécurité concernant les bicyclettes”, Annexe II, [en ligne], consulté le 04/01/2021, URL :

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000032304239/>

¹⁰² Legifrance, “Décret n°2020-1439 du 23 Novembre 2020 relatif à l'identification des cycles”, [en ligne], consulté le 04/01/2021, URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000042558926>

¹⁰³ <https://paravol.org/>

dans la base de données nationale gérée par l'Association de Promotion et d'Identification des Cycles (APIC).

La réparation

Aucun diplôme n'est obligatoire pour créer une entreprise de réparation de vélo. Le professionnel doit respecter le cadre légal cité ci-dessus et est soumis à l'obligation d'informer le consommateur sur les éventuelles pannes, défauts, vices...

A la base du projet, il avait été envisagé de réparer les VAE. Cette option a pour le moment été mise de côté. En effet, si le diagnostic d'une panne ne nécessite pas beaucoup de matériel et de connaissance, la réparation de la partie électrique nécessite des compétences et des habilitations qu'il serait difficile de mettre en place pour le lancement de ce projet. Cependant rien n'empêchera d'accepter des VAE pour la réparation des parties mécaniques du vélo.

La vente d'articles sportifs d'occasion

La vente d'occasion ne semble pas soumise à des obligations particulières à part celle d'informer. Aussi il sera très important de mettre en place des conditions générales de ventes claires et précises (c'est notamment un conseil de l'équipe de Penthièvre Action à Lamballe).

2. Politique tarifaire

La vente de vélo

Si l'on se base sur les tarifs proposés par les autres structures que j'ai contactées, il y a une véritable différence de politiques tarifaires entre celles-ci.

Des prix légèrement supérieurs à ceux pratiqués dans les ressourceries et recycleries généralistes seront affichés. Cette différence sera justifiée par le fait qu'une partie des pièces seront neuves et que le vélo est entièrement révisé.

Voici la grille tarifaire qui pourrait être appliqué sur le chantier :

Types de vélos	Fourchette de prix
Vélos enfants	entre 10 et 20 euros
Vélos classique adultes/adolescents	entre 50 et 70 euros
Vélos spécifiques	entre 70 et 100 euros

Cette grille est constituée à titre indicatif. Il n'est pas rare de retrouver dans certains ateliers des vélos qui se vendent plus de 100 euros au vu de leur prix de base et de leur qualité.

Aussi la mise en place d'un tarif sur les vélos sera un exercice intéressant pour les salarié·e·s qui devront estimer la qualité du vélo et quantifier le temps de travail qu'ils et elles auront dédié à ce vélo.

Enfin ces prix permettent aussi de se positionner sur un marché accessible au plus grand nombre. En effet, le prix du vélo classique adulte est largement en dessous des entrées de gamme proposées par les enseignes multisports.

La location de vélo

Voici les tarifs qui avaient été estimés pour la location de vélo. Ils se basent sur les prix constatés sur le territoire.

	½ journée	journée
VAE	12 euros	22 euros
Vélo méca	7 euros	12 euros
Remorque	8 euros	15 euros

La réparation

Pour ne pas créer de distorsion de concurrence avec les réparateurs vélo du territoire il a été choisi de se baser sur une moyenne de leurs tarifs pour créer la grille tarifaire. Pour cela un taux horaire à 50€/h a été établi. Seulement, la tarification se fera à l'acte sur le chantier. En effet une tarification horaire dans un chantier d'insertion n'aurait pas de sens et ne représenterait pas les prix réels.

ROUE : (par roue)	
Changement pneu et/ou chambre à air	8,00
Changement pneu ou chambre à air sur roue démontée	6,00
Changement pneu ou chambre à air sur roue à frein tambour et/ou Nexus	16,00
Changement roue avant ou arrière	12,50
Changement roue à frein tambour et/ou Nexus	25,00
Dévoilage roue	10,00
Graissage d'un moyeu de roue	25,00
Changement de rayons	15,00
Changement d'un axe de roue	25,00
Changement des roulements d'un moyeu	33,00



ACCESSOIRES	
Montage d'un accessoire (béquille, porte bidon, stabilisateur, ...)	5,00
Montage garde boue non clipsable / porte bagage	12,50
TRANSMISSIONS	
Changement de pédales	6,00
Changement boîtier de pédalier	21,00
Changement de manivelles	15,00
Changement pédalier ou couronne	21,00
Changement roue libre ou cassette	18,00
Changement galets de dérailleur AR	12,50
Changement de dérailleur AV ou AR	12,50
Changement manette de dérailleur	18,00
Changement ou redressage patte de dérailleur	12,50
Changement de chaîne	8,00
Changement câble et gaine de dérailleur AV ou AR	8,00
Surcoût passage de gaine dans le cadre	4,00
Réglage dérailleur avant ou arrière	8,00
Nettoyage transmission	15,00
FREINS	
Changement câble + gaine de frein AV ou AR	8,00
Changements patins	5,00
Changement câble + gaine + patins de frein	13,00
Changement câble + gaine + patins de frein + levier de frein	21,00
Changement câble + gaine + levier de frein	16,50
Surcoût passage de gaine dans le cadre	4,00
Changement paire de patins ou plaquettes de freins	8,00
Changement levier de freins	12,50
Changement étrier de frein, disque ou frein tambour	21,00
Réglage freins	8,00
Montage kit freins v/brake complet	25,00
Montage frein hydraulique AV ou AR	29,00
Purges frein hydraulique	21,00
DIRECTION et PÉRIPHÉRIQUES	
Changement potence ou cintre VTT VTC	21,00
Montage BAR END sur cintre	8,00
Changement collier de selle, selle ou tige de selle	7,50
Changement carter	8,00
Nettoyage ou changement boîtier de pédalier	16,50
Réglage jeu de direction	6,50



Nettoyage ou changement jeu de direction à billes	18,00
Nettoyage ou changement jeu de direction à roulement	18,00
ECLAIRAGE	
Changement dynamo	10,00
Réfection/ changement circuit éclairage à dynamo	41,50
Changement ampoule AV/AR sans démontage roue	8,00
Changement ampoule AV/AR sans démontage roue	11,00
Changement feu ou ampoule AV/AR avec démontage roue	13,00
Tarif horaire	50,00

La réparation à destination des entreprises

Cette prestation se fera sous un la forme d'un forfait qui comprendra :

- Une révision complète annuelle du vélo (avant le début de saison pour les campings et gîtes)
- La prise en charge de réparations ponctuelles au cours de l'année (il sera nécessaire de rajouter le prix des pièces si un changement est nécessaire).

Pour créer ce forfait, un tarif proposé par Insercycle qui chiffre une révision complète à 32 euros a été pris comme base. Le service de dépannage annuel pour une valeur de 38 euros supplémentaires a été ajouté ce qui fait une prestation totale à **70 euros an/vélo**.

Les animations initiations mécanique

Les animations/initiations auront pour but de proposer à des entreprises, des collectivités, des établissements scolaires de venir intervenir sur leur lieu de travail (ou directement à l'atelier quand le lieu pouvant accueillir du public sera accessible). Selon les retours des ateliers participatif et solidaire du réseau de l'Heureux Cyclage ce type de prestation est facturé entre 40 et 70 euros de l'heure.

Aussi le choix a été fait de se positionner sur un tarif horaire à **40 euros de l'heure**.

Pour une heure d'animation on compte environ une heure de préparation et de déplacements ce qui reviendrait à des forfaits à **80 euros** pour une heure d'intervention.



L'adhésion

Plusieurs tarifs d'adhésions différents ont été défini :

type d'adhésion	Tarif
Classique particulier	10 euros
Social	1 euros
TPE	20 euros
PME	50 euros

L'adhésion permettra de pouvoir participer aux sessions d'auto-réparation.

Elle permettra aussi au détenteur de l'adhésion réservé au minima sociaux d'avoir des réductions sur les tarifs de réparations.

3. Mode de commercialisation (Place)

La mise en vente des produits se fera via plusieurs canaux :

- La boutique physique où les client·e·s pourront venir directement payer par chèque, par carte bancaire et en espèce les articles.
- La boutique en ligne où les client·e·s pourront réserver et payer les vélos qu'ils/elles voudront acheter.
- L'atelier itinérant permettra d'avoir des points de vente mobiles notamment sur les marchés. Sur place des réparations courantes seront effectuées (réglages freins, dérailleurs, changement de câbles et de gaines..) de la vente de vélos sera proposée.
- Des bourses aux vélos. Cet événement ponctuel pourra être proposé dans les différentes communes. L'important sera de bien communiquer en amont sur l'événement.

En ce qui concerne cette partie, il faut prendre en compte que le chantier ne pourra pas arriver dans sa forme définitive avant 2023.

Sur l'année 2021 et 2022 la vente se fera essentiellement via la boutique en ligne, l'atelier itinérant et des événements ponctuels tels que des bourses aux vélos. Il faudra donc avoir une vigilance accrue sur la mise en place du projet immobilier au Pouldu qui devra se monter rapidement. En effet, tant que le chantier ne sera pas dans un local définitif et pouvant accueillir du public, le Silo à Vélo ne pourra pas développer tout son potentiel (économique et social).



4. Stratégie de communication (Promotion)

Le nom

Pour avoir une image attractive, il sera nécessaire de choisir un nom. Pour le moment le nom suivant a été choisi : **Le Silo à Vélo**

Le silo permet d'avoir l'image d'un endroit où se concentre tout ce qui à trait au vélo. En forme d'entonnoir, les masses de vélos rentrent par le haut et ressortent comme neuf en bas du silo d'où ils repartent avec leur nouveau·elle propriétaire.

Le logo

Un logo sera indispensable pour disposer d'une identité visuelle reconnaissable.

Les Canaux de diffusion

- ❖ Communication digitale
 - Sites internet de promotion des acteurs du déplacement doux de la communauté d'agglomération
 - Réseaux sociaux
 - Mailing clientèle IDES et Pennti Services

- ❖ Communication Médias
 - Journaux locaux (Ouest France, Télégramme...)
 - Radio (radio Océane, radio Balises, France bleu Breizh Izel, radio Harmonie...)

- ❖ Communication Print
 - Affiches
 - Flyers (distribution dans les paniers JSK, campings, hôtellerie, association, Office du tourisme)
 - Bulletins municipaux
 - Mag 16

- ❖ Communication événementielle
 - Marché
 - Halles de Quimperlé, boutique de JSK
 - Événements ponctuels (bourses aux vélos, fête du vélo...)



VIII - Etude de moyens

A - Le lieu

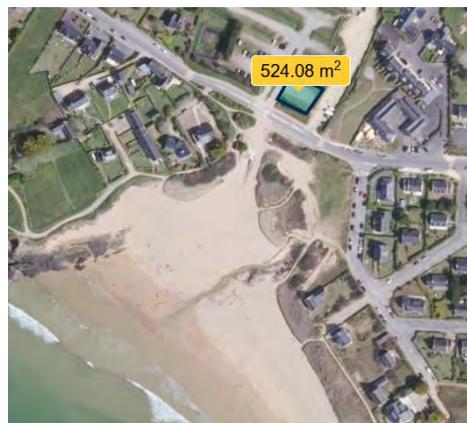
Une période de transition sera obligatoire car en l'absence de lieu définitif, l'ACI sera hébergé par les services techniques de la ville de Clohars-Carnoët.

Il est très important que cette période soit **provisoire**.

Ce lieu comportera plusieurs espaces :

- un atelier mécanique
- un espace de stockage
- une boutique
- une salle de réunion
- un bureau
- des vestiaires et sanitaires

La totalité devra faire au minimum 400m² pour avoir assez d'espaces pour stocker, réparer et exposer. Pour le moment, le terrain qui a été prévu par la mairie pour l'implantation de ce lieu fait environ 500 m² et se situe sur le parking de la plage de Bellangenêt au Pouldu. Il faudra aussi prendre en compte la nécessité de disposer d'un parking, et d'une zone assez large pour effectuer les manœuvres de déchargement.



Vue aérienne du futur lieu d'implantation du chantier
Source : geoportail

Le hangar mis à disposition par les services techniques :



Photo du hangar mis à disposition au service technique de Clohars-Carnoët - Source : Maël Michon

En photo ci-dessus, le hangar qui sera mis à disposition par les services techniques de la ville comme solution intermédiaire. C'est un hangar de 450 m² dont le Silo à Vélo disposera en partie. Dans un premier temps il sera possible d'aménager la moitié du hangar à savoir 225 m² environ. Cette surface sera suffisante pour débiter le stockage et le travail de revalorisation des dons de vélo. Une séparation entre les deux parties pourra être mise en place.

Au sein de ce hangar, l'électricité est disponible et toutes les normes de sécurité sont remplies.



Photo de l'arrivée d'électricité
Source : Maël Michon

En ce qui concerne l'accès à des sanitaires, les salarié-e-s auront la possibilité de profiter de ceux des services techniques ainsi que de la salle de pause.

En outre, il sera possible de récupérer des étagères et de demander aux services de la mairie la mise à disposition de rangements.

B - L'atelier

L'atelier sera le lieu principal, où les salarié·e·s apprendront la mécanique vélo et remettront en état les vélos et articles qui seront ensuite exposés en boutique.

Un atelier mécanique performant doit comporter des outils particuliers indispensables à la réparation de tous types de vélos.

Pour l'outillage le choix a été fait de s'orienter vers VAR une entreprise française d'outillage spécialisée dans le cycle.

L'ensemble de l'atelier comprenant l'outillage, le mobilier, des rangements vélos et un stock de pièces détachées a été estimé à **29 331 euros**.

1. Les outils spécifiques vélos

L'outillage spécifique aux vélos compose un investissement conséquent. Un devis de **9 200, 68 euros** a été établi avec VAR. Ci-contre une photo d'un ensemble d'outils vendu par le fabricant. Les détails de la commande se retrouveront dans le devis disponible en annexe¹⁰⁴.

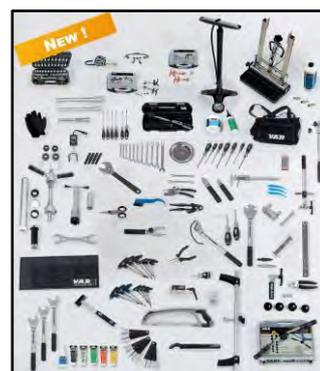


Photo du kit d'outillage "kit atelier professionnel"
Source : vartools.com

2. L'outillage

générique

À cela, il faut ajouter un ensemble d'outils plus générique (la liste suivant n'est pas exhaustive mais est donné à titre d'exemple):

- Une perceuse à colonne
- Une perceuse visseuse
- Une meuleuse
- Des clefs, brosses...

Cet outillage non spécifique au vélo a été estimée à environ **2 323 euros**

¹⁰⁴ Annexe n° 4 p 111

3. Pièces détachées et consommables

Enfin il est nécessaire d'avoir une base de pièces et de consommables (huiles, dégraissant, câbles...).

Les pièces détachées seront toutes les pièces neuves que nous prendrons pour avoir une base de produit au cas où nous n'aurions pas ces pièces en occasion.

Un compte sera ouvert chez un grossiste spécialisé dans l'approvisionnement d'atelier cycle. Il s'agit de la Grande Armée.

4. Le mobilier

Pour effectuer le travail dans de bonnes conditions, il est nécessaire d'avoir des établis fonctionnels ainsi que des pieds de réparations. Un devis a été effectué avec VAR pour le mobilier.

Le hangar des services techniques comporte déjà un certain nombre d'étagères qui pourront être utilisées pour stocker et ranger le matériel.

A cela il faudra aussi ajouter des bacs de tri et des caisses de rangement pour les pièces de récupération.

C - La collecte et l'atelier itinérant

En ce qui concerne la collecte, une camionnette sera nécessaire (fourgon de 15m³). Un devis de **30 600 euros** a été effectué avec Peugeot. Ce fourgon permettra d'aller récupérer des vélos et articles chez les particuliers et en déchetterie. L'achat du véhicule sera accompagné de l'achat d'une remorque permettant de transporter une quinzaine de vélos. Elle permettra d'emmener un stock de vélos pour les ventes sur les marchés et lors des bourses aux vélos. Cette remorque a été chiffrée à **2 853 euros**.



Photo de la remorque porte vélo
Source : remorques-dauphine.com



Photo du boxer L3H3 Peugeot
Source : Peugeot

Une fois la récolte effectuée, il faudra alors décharger et entreposer les biens dans l'attente de leur reconditionnement. En tant qu'acteur du réemploi, il serait judicieux de quantifier la récupération de dons en pesant les articles grâce à un transpalette peseur. Un devis a été fixé avec BPS Métrologie une entreprise Finistérienne pour **1 980 euros**.

D - Site internet et logiciel de vente

1. Un site internet

Un des objectifs du projet est aussi de diffuser des informations sur les mobilités sur le territoire. Sur ce site internet il sera possible de donner des informations sur les acteurs du cycle local (réparateurs, loueurs, vendeurs), mais aussi des informations sur la mobilité douce en général (articles, nouvelles lois...)

Pour pouvoir mener des ventes en amont de la construction du local définitif, une boutique en ligne sera mise en place via ce site. Pour l'élaboration d'un site internet fonctionnel et attractif, il a été décidé de faire appel à un·e professionnel·le.

La création de ce site a été budgétée à **4 000 euros**.

2. TF Shop

TF Shop est un logiciel utilisé par le secteur des recycleries et des ressourceries pour effectuer le traçage d'arrivée et de sortie des dons. C'est aussi un logiciel de vente.

Il semblait important d'utiliser ce logiciel pour faciliter le travail de quantification des tonnages traités et vendus. De plus, un logiciel de vente sera nécessaire pour la recyclerie sportive.

Enfin TF Shop permet de créer des modules de ventes en lignes ce qui permettra d'avoir une vitrine virtuelle en attendant l'installation dans les locaux définitifs.

L'achat de ce logiciel a été quantifié **14 220 euros**.

Cette somme comprend :

- L'installation des modules de bases
- Le matériel informatique (ordinateurs, imprimantes, caisses...)
- L'installation des modules de ventes en ligne
- La formation à l'utilisation du logiciel

L'utilisation de TF Shop nécessitera de déboursier chaque année **900 euros de suivi**.

3. Matériel informatique

Une partie du matériel informatique est compris avec l'achat du logiciel TFshop. Cependant il faudra que le chantier s'équipe :

- D'un appareil photo performant (pour les photos de la vente en ligne)
- D'un ordinateur portable pour le·a coordi·neur·trice
- D'un ordinateur fixe pour le·a encadrant·e technique
- De deux téléphones portables

E - L'assurance

Pour prévoir au mieux l'assurance qui couvrira les activités du chantier d'insertion, les expériences des différents ACI contactés ont été prises en compte. La seule spécificité qui a été indiquée est liée à la réparation de vélo. En effet pour se couvrir il faut alors bénéficier d'une assurance type "garage" qui permet de se prévenir contre tout risque lié à d'éventuels vices cachés.

IDES étant affilié à Groupama un estimatif a été fait pour l'extension d'activité avec l'ouverture du chantier d'insertion.

Ces extensions permettront d'accéder à :

- La responsabilité civile nécessaire à l'exercice du chantier
- La couverture spécifique à la réparation de vélos
- La couverture du véhicule et de la remorque (qui aura sa propre carte grise)
- La couverture du bâtiment

Cet estimatif donne un total de prime d'assurance correspondant à environ **1 400 euros/an**.



XIX – Etude financière

A – L'investissement et plan de financement

L'investissement

Le démarrage de l'activité du chantier d'insertion nécessite un investissement de départ conséquent. Dans la partie précédente, les moyens indispensables pour débiter l'activité ont été définis, l'investissement consistera à se doter de ces moyens.

En voici le récapitulatif :

- L'atelier cycle (outillage + mobilier + pièces détachées) : 29 331 euros
- Véhicule camionnette 15m3 : 30 600 euros
- Remorque vélos : 2 853 euros
- Site internet : 4 000 euros
- Informatique : 2 000 euros
- EPI salarié·e·s : 1 169 euros
- Transpalette peseur : 1 980 euros
- logiciel de gestion et de ventes (matériel compris) : 14 220 euros

Ainsi pour débiter l'activité il faudra investir **86 153 euros**

Plan de financement

Aussi une demande d'aide à l'investissement et au démarrage de **91 956 €** sera effectuée. Selon le plan de financement qui a été créé, les aides se répartiront comme suit :

Subventions d'investissement :

- FDI 3 axe 2 : 51 956 €
- Appel à projet Ademe Réemploi : 25 000 €¹⁰⁵

Aides au démarrage :

- Clohars-Carnoët : 5 000 €
- Conseil Départemental du Finistère : 5 000 €

Appels aux fondations :

- CMB : 5 000 €

¹⁰⁵ Appel à projet Réemploi - Réutilisation : aide aux investissements pour les collectivités, associations et entreprises, <https://agirpourlatransition.ademe.fr/entreprises/dispositif-aide/20210520/reemploi2021-113>

B - Estimation du potentiel de vente

1. La vente de vélos d'occasion

Pour estimer le potentiel de vente de vélo, les données récoltées au cours de l'enquête ont été croisées.

Le potentiel maximal qui avait été estimé était d'environ 300 vélos par an.

Aussi en partant d'un prix moyen de vente d'un vélo (moyenne basse) à **40 euros** et en comptant sur une montée progressive des ventes, le potentiel a été chiffré comme ceci (le potentiel maximal de 300 vélos par an pourrait être atteint 2025/2026) :

	2021	2022	2023
Nbr vélos vendus	8	125	188
CA	320 €	5 000 €	7 520 €

2. Les prestations de services

La réparation classique de cycle :

Pour construire ce chiffre d'affaires, une moyenne des tarifications proposées par la grille tarifaire (cf p 70-72) a été effectuée.

Cela correspond à un acte moyen à **14 euros 50** (ce qui dans le commerce correspond à environ un quart d'heure de travail).

Il a été évalué la possibilité d'effectuer **625 actes** de réparations en 2022 (soit environ 13 actes à 14 euros 50 par semaine sur 47 semaines.) Pour un vélociste professionnel, cela correspondrait à environ à 3h15 de réparation par semaine.

Cette projection donne un chiffre d'affaires de **9 062 euros** (pour 2022).

	2021	2022	2023
Nb d'actes	26	625	700
CA	377 €	9 062 €	10 150 €



L'entretien et la réparation de flottes d'entreprise

En proposant des services aux campings, gîtes du secteurs et entreprises qui possèdent des vélos, un chiffre d'affaires d'environ **2 450 euros** en 2022 pourrait être atteint. Pour rappel, le forfait est de **70 euros**.

	2021	2022	2023
Nb forfaits	0	35	45
CA	0 €	2 450 €	3 150 €

Animation Réparation :

N'ayant pas d'estimation du potentiel de cette offre sur le territoire, nous n'avons budgéter que 6 interventions à 80 euros sur l'année 2022.

	2021	2022	2023
Nb intervention	0	6	9
CA	0	480	720

3. La recyclerie sportive

Pour estimer ce chiffre d'affaires correspond la formule utilisée par l'Equipièrre de Rennes (6 €/m²/jour sur une surface de 100 m², avec 3 jours d'ouverture/semaine sur 47 semaines avec un panier moyen de 15€) a été adaptée.

En gardant le même panier mais en estimant que le rapport chiffre d'affaires/surface serait beaucoup moindre du fait d'une fréquentation moins élevé, la formule a été modifié pour devenir :

3€/m²/jour sur une surface de 100 m² avec 2 jours d'ouverture/semaine sur 47 semaines soit **28 200 euros de bénéfice potentiel**

Cependant pour ne pas surestimer le potentiel, il a été prévu une montée progressive de l'activité.

Pour l'année 2022 le chiffre d'affaires a été évalué à **8 000 euros** (la boutique ne sera pas ouverte toute l'année ce qui explique ce chiffre d'affaires assez bas).

Puis pour l'année 2023 il a été estimé à **14 000 euros**.



Total des produits :

A noter que la partie prestation de services à été arrondie à 12 000 en 2022 et 14 000 en 2023. La partie ventes de vélos a été elle arrondie à 7500 euros en 2023.

	2021	2022	2023
70 - Ventes de produits finis, prestations de services, marchandises	1 024 €	18 110 €	31 200 €
70 - 1 Ventes de produits finis (vélo)	320 €	5 000 €	7 500 €
70 - 2 Marchandises (recyclerie)	-	-	8 000 €
70 - 3 Prestations de services (réparations et animations)	377 €	12 000 €	14 000 €
70 - 4 Adhésions	286 €	1 000 €	1 500 €
70 - 5 Vente métal	41 €	110 €	200 €



C - Charges et subventions d'exploitation

1. Charges de fonctionnement :

	2021 (Septembre - Décembre)	2022	2023
60 - Achats	1 000 €	8 600 €	20 000
605 - Achat de matériel (pièces détachées, outillages)	1 000 €	8 600 €	12 100 €
606 - Achats de fournitures non stockés (charges électriques/gaz...)			7 900 €
61 - Charges externes	833 €	2 500 €	3 600 €
615 - entretiens réparations (provision pour réparations véhicules/machines)	300 €	900 €	2 000 €
616 - Primes d'assurances	500 €	1500 €	1 500 €
618 - Documentation	33 €	100 €	100 €
62 - Autres charges Externes	1 634 €	7 300 €	8 300 €
622 - Formations	-	3 000 €	3 800 €
623 - Publications	300 €	900 €	900 €
624 - Transports et déplacements	800 €	1 800 €	2 000 €
626 - Frais Télécom et Postaux	200 €	600 €	600 €
627 - Services bancaires	34 €	100 €	100 €
628 - Divers (abonnement TF Shop)	300 €	900 €	900 €
64 - Salaires et charges	33 805 €	113 121 €	114 134 €
Gestion administration (GES)	-	11 706 €	11 706 €
Accompagnement social emploi formation	1 999 €	5 997 €	6 057 €
Encadrement technique / coordinateur	10 926 €	32 778	33 105 €
Salarié·e·s en insertion	20 880 €	62 640	63 266 €
TOTAL CHARGES	37 272 €	131 521 €	146 034 €

En 2023 7 900 € apparaissent dans l'achat de fournitures non stockés ce qui correspond aux charges liées à l'arrivée dans les locaux définitifs.

Le reste de l'augmentation des charges est dû au développement de l'activité qui implique davantage d'achat de pièces détachées, outillage, frais de carburant...



2. Subventions d'exploitation

	2021 (Septembre - Décembre)	2022	2023
74 - Subventions d'exploitation	30 445 €	135 267 €	115 267 €
Etat : Aides aux postes	20 445 €	61 335 €	61 335 €
Conseil Départemental 29 (Accompagnement + fonctionnement)	10 000 €	30 000 €	30 000 €
FSE	-	23 932 €	23 932 €
Quimperlé Communauté	-	20 000 €	-

Sur l'année 2021, il n'a pas été budgété de participation du FSE car il sera impacté par le financement FDI.

3. Budget prévisionnel total (investissement et fonctionnement)

Charges				Produits			
	2021	2022	2023		2021	2022	2023
60 - Achats	1 000 €	8 600 €	20 000 €	70 - ventes de produits	1 024 €	18 110 €	31 200 €
61 - Services externes	833 €	2 500 €	3 600 €	74 - Subventions d'exploitation	30 445 €	135 267 €	115 267 €
62 - Autres charges externes	1 634 €	7 300 €	8 300 €	Subvention d'investisseme nt et aides au démarrage	91 956 €		
64 - Charges de personnel	33 805 €	113 121 €	114 134 €				
Investissements	86 153 €						
Total charges	123 425 €	131 521 €	146 034 €	Total produits	123 425 €	153 377 €	146 467 €
Résultat	0 €	21 856 €	433 €				



D - Le choix du modèle économique

Le choix d'être sous le modèle juridique des ACI est un choix philosophique mais aussi économique.

En effet, une projection budgétaire pour un démarrage en ACI a été effectuée mais aussi en Entreprise d'insertion. L'EI aurait permis de se positionner sur le champ concurrentiel et donc de mettre en place un service de location de vélos. Cependant, débiter tout de suite en EI n'était pas viable le modèle des ACI a été retenu.

Simulation du modèle EI

En partant du principe que des fonds pour financer l'investissement nécessaire auraient pu être trouvés et que Clohars-Carnoët aurait soutenu l'implantation en subventionnant le prix d'un local (ce qui serait moins probable en tant qu'entreprise). Voici le budget prévisionnel pour une EI comportant un·e salarié·e·s en insertion à 35h et un·e encadrant·e technique.

L'estimation de chiffre d'affaires pour la location de vélo a été ajoutée en se basant sur une flotte de 10 VAE et de 20 vélos mécaniques. Les chiffres de ventes de vélos et de réparation ont été gonflés en estimant que le fonctionnement en entreprise permettrait de faire davantage de ventes (en comptant 10 000 euros de chiffres d'affaires en vente de vélos en 2022 et 16 000 de chiffre d'affaires en réparation). Dans ce budget, la recyclerie a été mise de côté. Il semble en effet très compliqué à deux salarié·e·s de gérer un atelier de vente/réparation vélos et une recyclerie.

Charges				Produits			
	2021	2022	2023		2021	2022	2023
60 - Achats	1 667 €	10 000 €	12 100 €	70 - ventes de produits	10 000 €	46 610 €	56 200 €
61 - Services externes	4 266 €	12 800 €	13 300 €	74 - Subventions d'exploitation	7 584 €	22 751 €	22 751 €
62 - Autres charges externes	735 €	2 200 €	2 450 €				
64 - Charges de personnel	19 592 €	58 778 €	59 105 €				
Total charges	26 260 €	83 778 €	86 955 €	Total produits	17 584 €	69 361 €	78 951 €
Résultat	- 8 676 €	- 14 417 €	- 8 004 €				



X - Calendrier prévisionnel

Déroulement du projet prévu en 2021	
La Direction d'IDES élabore les dossiers concernant les financeurs (Etat et CD29), diffuse l'offre pour les CDDI, met en place le site internet et passe les premières commandes de matériel	Août 2021
Début de contrat de l'encadrant technique/coordonateur (à la charge d'IDES, non comptabilisé dans le budget) pour l'installation et le recrutement + campagne de communication dans les médias	A partir du 23 Août 2021
Ouverture du chantier et accueil des salarié·e·s	06 Septembre 2021
Début de la mise en place du projet de construction (Rencontre élu·e·s, services d'urbanisme, membres du CA, architectes...)	Octobre 2021
Récupération et réparation de vélos, communication de l'ouverture du chantier au grand public	06 Septembre au 31 Décembre 2021
Début de l'installation sur les marchés (communication + ventes + réparations)	Novembre 2021
Première Bourse aux vélos	Décembre 2021
Déroulement du projet prévu en 2022	



Marchés et Bourses aux vélos + poursuite des rencontres avec les élu·e·s des communes de Quimperlé Communauté (travail dans la perspectives de la création de l'entreprise d'insertion) + dynamisation du site internet et de la boutique en ligne	Toute l'année
Mise en place du projet de construction (recherche de financements, étude architecturale, plans...)	Janvier 2022 – Octobre 2022
Mise en place d'animations dans le cadre de l'événement Mai à Vélo	Mai 2022
Animations dans le cadre de la Fête du vélo	Premier dimanche de Juin
Mise en place d'un lieu de vente, de réparation et de présentation du projet sur le lieu du futur local	Juin 2022
Semaine de la mobilité	Septembre 2022
Début de la construction du local	Octobre 2022
Déroulement du projet prévu en 2023	
Fin de la construction et installation dans les nouveaux locaux au Pouldu	Mai 2023
Ouverture de la recyclerie sportive et de l'atelier d'auto réparation vélo	Mai 2023



XI - Perspectives de développement

Le chantier d'insertion a été imaginé comme une première étape dans le développement plus large d'un système vélo local.

A - L'implication citoyenne

Le rôle du ou de la coordinateur·trice sera aussi de développer une action citoyenne par un groupe de bénévoles qui pourrait mettre en place plusieurs actions.

1. La vélo-école

Elle s'adresse à plusieurs types de public :

- La vélo-école enfants

Dans le cadre du Savoir Rouler à Vélo, les membres de l'association pourraient organiser des cours de vélo dans les établissements scolaires et/ou lors des temps d'activités périscolaires.

Cette action a notamment pour but de développer une culture vélo commune et de permettre à chaque enfant de savoir se déplacer en sécurité à vélo avant l'entrée au collège.

Des temps de vélo école pour les collégiens qui n'ont pas encore pu profiter de ce dispositif pourraient aussi être prévus.

- La vélo-école adulte

Savoir faire du vélo n'est pas si évident et une partie de la population n'a pas forcément eu accès à cet apprentissage. Des sessions d'apprentissage pourraient donc se faire pour permettre à tous et toutes d'apprendre à utiliser un vélo que ce soit à un niveau débutant·e·s ou pour des remises en selles.

Pour que cet apprentissage soit accessible à tous, un partenariat avec les acteurs sociaux du territoire (CCAS, CDAS) pourrait être mis en place pour proposer des cours à moindre coûts aux personnes les plus démunies.

En ce qui concerne le montage de cette activité, il sera possible de s'appuyer sur le manuel dédié et réalisé par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).¹⁰⁶ De même, permettre à des bénévoles, voire des salarié·e·s en insertion qui le souhaitent de participer à des sessions de formation de L'IMV (Initiation Moniteur·rice Vélo) dispensées par la FUB serait envisageable.

2. Actions de promotion et de sensibilisation des mobilités douces

Ces animations pourraient se faire via un groupe de citoyen à travers plusieurs actions :

¹⁰⁶ https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Veloecoales/ok_guide_methodo_velo_ecole_juillet2020.pdf

- Des animations de sensibilisation aux problématiques des mobilités (environnement/santé/travail) dans les entreprises/collectivités/établissements scolaires.
- Des actions de promotions lors d'événements ponctuels comme la fête du vélo, la semaine du développement durable, Mai à Vélo...
- La promotion et la valorisation des modes de déplacements actifs via le site internet du chantier d'insertion en partageant de l'actualité, des réflexions...

3. Les promenades en triporteurs

Depuis quelques années, plusieurs projets de balades en triporteur ont émergé en France. On a pu voir cette activité se lancer récemment à Brest¹⁰⁷ ainsi qu'à Lorient avec le collectif Syklett qui propose cette offre depuis plusieurs années¹⁰⁸.

Ce service a pour but de se tourner vers les Ehpad, les centres médico-sociaux ou toutes personnes à mobilité réduite pour offrir une offre de promenade aux moyens d'engins adaptés. Ces triporteurs (photo ci-contre) permettent de transporter une ou deux personnes voir un fauteuil roulant pour certains.



Photo du triporteur T-chat
Source : evol-mobilités.com

Ces excursions aident les personnes âgées à retrouver des sensations passées et à construire une relation sociale avec leur chauffeur·euse.

Les Ehpad et les élu·e·s des affaires sociales qui ont été contacté·e·s étaient tous et toutes séduit·e·s par cette idée. Cela semble donc être une perspective tout à fait envisageable que de mettre ce système en place. La grosse contrainte de ces promenades reste le financement des véhicules qui sont des engins onéreux (il faut compter environ 9 000 euros par triporteur et 14 000 euros pour un triporteur pouvant transporter un fauteuil électrique)¹⁰⁹.

4. Essais de vélos adaptés

Le vélo peut se décliner sous de nombreuses formes et il n'est pas toujours actionné par les mollets.



¹⁰⁷ BAPAV, "Offrir aux personnes dépendantes des promenades à vélo triporteur", publié le 24 Novembre 2020 par Michel, [en ligne], consulté le 29/04/2021, URL : <https://www.bapav.org/2020/11/24/offrir-aux-personnes-dependantes-des-promenades-a-velo-triporteur/>

¹⁰⁸ Syklett, "Happy Syklett", [en ligne], consulté le 29/04/2021, URL : <http://syklett.bzh/happy-syklett/>

¹⁰⁹ Evol-Mobilités, "Tricycles transports", [en ligne], consulté le 04/01/2021, URL : <https://www.evol-mobilites.com/tricycles/tricycles-fauteuils.html>

Un certain nombre de vélos ont été conçus pour être utilisés par des personnes ayant des problèmes de mobilité.

Photo Handbike
Source : pxhere.com

Aussi il serait intéressant de pouvoir faire le lien entre ces entreprises de constructions de vélos adaptées ou d'engins adaptés et les personnes qui en ont besoin. Elles ne sont pas toujours au courant des solutions qui pourraient leur être proposées.

Il serait donc possible d'imaginer devenir une sorte de vitrine de ce type de mobilités en proposant à l'essai ces engins.

5. Construction de vélos utilitaires

Le dernier point de ces pistes de développement "citoyenne" serait de proposer des séances de constructions de vélos utilitaires comme des vélos cargos par exemple.

C'est une expérience qui a été faite par l'association Vel Orient pour construire des vélos cargos (électriques ou classiques) à partir d'un vélo basique. Cette activité permet de réaliser des vélos utilitaires à moindre coût et donc de rendre accessible ce type d'engin au plus grand nombre.

En note de bas de page le lien vers une vidéo réalisée par l'association Vel'Orient qui montre le processus de création¹¹⁰ a été déposé.

B - Vers une entreprise d'insertion

Pour compléter l'offre cycle et créer de nouvelles places en insertion, le Silo à Vélo sera la première étape vers la création d'une entreprise d'insertion. L'ACI restera en place pour continuer de réaliser son travail social mais en parallèle IDES développera, dès que l'activité le permettra, une entreprise qui aura vocation à répondre à plusieurs marchés vélo sur le territoire. Cette EI sera aussi un moyen de proposer une continuité dans le parcours d'insertion des salarié·e·s du chantier.

1. Une offre de location de vélo touristique

L'idée première de location de vélo ayant été mise de côté sur le chantier d'insertion pour ne pas défavoriser les loueurs du Pouldu, l'EI pourra reprendre cette idée. En effet, comme toute entreprise, elle peut se positionner sur le champ concurrentiel.

L'idée de cette activité sera de proposer de la location de vélos électriques et mécaniques sur les communes côtières (Moëlan sur Mer, Clohars-Carnoët, Riec sur Belon) mais aussi sur les communes plus implantées dans les terres qui seraient intéressées par cette offre.

¹¹⁰Youtube, Vél'Orient, "L'Atelier Vélo-Cargo, chic et pas cher", publiée le 17 Septembre 2018, [en ligne] https://www.youtube.com/watch?v=gm4EVFEIH_U

L'idée est donc de créer un **réseau d'antennes** de location qui permettrait de **relier les différentes communes** de la communauté d'agglomération.

Il y a un potentiel touristique sur le territoire et un manque en termes de service de location sur la plupart des communes. Cette activité permettrait de répondre à ce besoin.

2. La création de flottes de vélos d'occasion

Le but de cette activité serait de développer une offre similaire à celle qui a été évoquée dans la présentation de l'ACI Insercycles. Une fois les vélos récupérés, ils sont entièrement démontés, remis à neuf et repeints pour être revendus¹¹¹.

L'EI pourrait donc porter une proposition de vente de flottes de vélos d'occasion au coureur d'un camping, d'une entreprise etc... Cela permettrait à ces partenaires d'acquérir une flotte à moindre coût tout en faisant l'acquisition d'un instrument de communication pour leur structure.

Enfin ce projet permettra d'initier les salarié-e-s à l'utilisation de procédés industriels qui peuvent être demandés dans ce secteur. (sablage, peinture industrielle..).

3. Un service de livraison à vélo

La dernière activité qui pourrait être mise en place à travers cette EI est un service de livraison à vélo.

Les livraisons pourraient être de plusieurs sortes :

- Des livraisons de repas
- Des livraisons de colis en dernier km
- Des livraisons de paniers (par exemple des paniers des JSK)
- Des livraisons de commande pour les restaurants/traiteurs ...

Ce type de service est déjà en place à Lorient via l'EI Feel à Vélo porté par l'association Optim'ism¹¹².

Là encore il y a un potentiel notamment sur Quimperlé puisque aucun service de livraison telle que Deliveroo n'est encore implanté sur ce secteur.

¹¹¹ <https://www.youtube.com/watch?v=VGKDVsuJvuY>

¹¹² <http://www.feelavelo.fr/>

Conclusion

Cette étude vérifie l'intérêt de mettre en place une nouvelle structure d'insertion sur le territoire de Quimperlé Communauté. Elle montre d'une part que ce projet s'inscrit dans une dynamique politique favorable sur de multiples aspects (mobilités douces, réemploi, et IAE). D'autre part, elle souligne qu'il répond aux problématiques d'accès à l'emploi via la création de nouveaux postes en insertion dans un domaine différent de l'offre actuelle, et aux enjeux du développement des mobilités douces sur Quimperlé Communauté.

Le projet social a été pensé en fonction des problématiques territoriales, en se tournant vers les jeunes et les personnes les plus précaires. Au-delà de l'objectif d'insertion professionnelle, le projet se définit par une approche solidaire de la mobilité et vise l'accès de toutes et tous au vélo et au matériel sportif.

L'étude de marché a permis de démontrer la dynamique exceptionnelle dans laquelle se trouve le marché du vélo aujourd'hui. Que ce soit dans le domaine du réemploi ou du neuf, les ventes augmentent et des structures se créent. Des exemples d'organismes ont aussi permis d'illustrer ce vers quoi tend ce projet et de s'appuyer sur leurs expériences pour estimer le potentiel du Silo à Vélo.

La rencontre avec les acteurs économiques a soulevé des questionnements qui ont façonné le projet. L'abandon de la location de cycle pour le chantier d'insertion permettra d'une part de ne pas fragiliser des entreprises locales en pleine diversification et de préserver des relations avec les acteurs déjà bien implantés dans le secteur. Outre cela, ces rencontres ont permis d'affiner les recherches et d'envisager des partenariats futurs.

L'implantation du cœur du chantier à Clohars-Carnoët permettra d'atteindre une clientèle touristique. Cela contribuera à la solidité économique du chantier et facilitera le développement des activités à destination des habitant·e·s et des publics en précarité financière. En parallèle, des services itinérants seront mis en place afin de répartir l'offre sur les différentes communes de Quimperlé Communauté.

Grâce aux informations récoltées lors des 6 mois d'étude, un modèle économique stable a pu être établi. De plus, la forme juridique de l'ACI apparaît comme la plus adéquate pour le lancement de ce projet. Le budget prévisionnel, qui s'appuie sur les données de diverses ACI et recycleries, indique la faisabilité économique d'un tel projet.

Ce projet est envisagé comme la première pierre d'un système vélo plus global. Il vise à consolider l'engouement autour de la bicyclette et à encourager la réalisation des actions présentées dans les perspectives de développement. L'objectif à long terme de ce projet est la création d'une Entreprise d'Insertion, qui viendrait compléter l'offre en postes d'insertion et en services vélo.

Bibliographie

Ressources internet :

- Académie des mobilités Actives, <https://www.mobilites-actives.fr/>
- BAPAV, “Offrir aux personnes dépendantes des promenades à vélo triporteur”, publié le 24 Novembre 2020 par Michel, [en ligne], consulté le 29/04/2021, URL : <https://www.bapav.org/2020/11/24/offrir-aux-personnes-dependantes-des-promenades-a-velo-triporteur/>
- Bretagne Sport Santé, “La sédentarité : état des lieux, son impact sur la santé et comment la combattre” 23/11/2020, [en ligne] , consulté le 02/03/2021, URL : <https://bretagne-sport-sante.fr/2020/11/23/sedentarite-etat-des-lieux-impact-sante-comment-la-combattre/>
- Citycycle, “La loi LOM : en route vers un « système vélo » en France”, publié par Fannie le 21 janvier 2020, [en ligne], consulté le 02/03/2021, URL : <https://www.citycycle.com/58185-projet-de-loi-lom/>
- Clohars-Carnoët, [en ligne], consulté régulièrement entre décembre 2020 et Juin 2021. URL : <https://www.clohars-carnoet.fr/>
- CRT Bretagne, “Les Véloroutes et Voies Vertes de Bretagne, Fréquentations-Retombées économiques”, 2019, p 6, [en ligne] , consultée le 25/02/2021 URL : <https://fr.calameo.com/read/00000131529c41830bdfa?page=3>
- Ecolosport, “Le Hangar du Sport, La recyclerie sportive du Pays Basque” publié le 19 Décembre 2020, [en ligne], consulté le 28/04/2021, URL : <https://ecolosport.fr/blog/2020/12/19/le-hangar-du-sport-la-recyclerie-sportive-du-pays-basque/>
- EMBA Quimper, “CQP-Vendeur Technicien Cycle Insertion professionnelle ”, [en ligne] consultée le 14/06/2021, URL : <https://www.emba-bs.com/formations-commerce-vente/vendeur-technicien-cycle/>
- Evol-Mobilités, “Tricycles transports”, [en ligne], consulté le 04/01/2021, URL : <https://www.evol-mobilites.com/tricycles/tricycles-fauteuils.html>
- FUB, “Fédération des usagers de la bicyclette, le vélo au quotidien”, [en ligne] consulté régulièrement entre le 22 Décembre 2020 et le 21 Juin 2021, URL : <https://www.fub.fr/>
- Ides. «IDES Quimperle Concarneau ». [en ligne], Consulté régulièrement entre décembre 2020 et Juin 2021. URL : <https://www.ides-quimperle-concarneau.org>.
- Inercycle, “Rapport d’activités 2017”, [en ligne], consultée le 03/02/2021, p13 URL : https://inercycles.files.wordpress.com/2018/11/rapport-d_activites-2017.pdf
- Inercycle “association inercycle”, [en ligne], consultée régulièrement entre 22 Décembre 2020 et le 21 Juin 2021, URL : <https://inercycles.com/>



- Laboratoire de la mobilité inclusive, “*Enquête “Mobilités et accès à l’emploi”*”, publiée le 18 janvier 2017, [en ligne] consultée le 28/04/2021, URL : <https://www.mobiliteinclusive.com/enquete-mobilite-emploi/>
- Legifrance, “*LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités*”, Mise à jour le 27 Mai 2021, [En ligne], URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574/?isSuggest=true>
- Legifrance, “*article L541-1-1 du code de l’environnement*”, [en ligne], consulté le 14/04/2021, URL : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000023248311/2010-12-19
- Legifrance, “*LOI n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l’économie circulaire, Article 57*”, [en ligne], consulté le 14/04/2021 URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000041553759/>
- Legifrance, “*Décret n° 2016-364 du 29 mars 2016 fixant les exigences de sécurité concernant les bicyclettes*”, Annexe II, [en ligne], consulté le 04/01/2021, URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000032304239/>
- L’observatoire des territoires, zones d’études CA Quimperlé Communauté (EPCI (2020)), [en ligne] consulté régulièrement entre le 22 Décembre 2020 et le 21 Juin 2021, URL : <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/outils/cartographie-interactive/#c=report&chapter=p01&report=r01&selgeo1=epci2020.242900694&selgeo2=fra.99>
- L’observatoire des territoire, Zone d’étude Clohars-Carnoët (commune (2020)), comparé avec France, [en ligne], consulté régulièrement entre le 22 Décembre 2020 et le 21 Juin 2021, URL : <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/outils/cartographie-interactive/#c=report&chapter=p05&report=r01&selgeo1=com2020.29031&selgeo2=fra.99>
- Ministère du travail, de l’emploi et de l’insertion, “*Atelier et Chantier d’Insertion*”, [en ligne], consulté le 15/02/2021, URL : <https://travail-emploi.gouv.fr/emploi/insertion-activite-economique/article/ateliers-et-chantiers-d-insertion-aci-201158>
- Ministère de la transition écologique, Données et études statistiques, “*Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l’enquête mobilité des personnes*”, publiée le 16/09/2020, [en ligne], consultée le 13/04/2021, URL : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes>
- Ministère de la transition écologique, “*Le vélo et la marche des modes de transports vertueux avantageux*”, mis à jour le 23/04/21, [en ligne], consulté le 02/06/2021, URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche>
- Ministère de la transition écologique, “*Le plan Vélo et mobilités actives*”, publié le 14 Septembre 2019, [en ligne], consulté le 02/03/2021, URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/plan-velo-et-mobilites-actives>
- Ministère de la transition écologique, “*L’organisation de la mobilité en France*”, [en ligne] Mis à jour le 29 Avril 2021, <https://www.ecologie.gouv.fr/lorganisation-mobilite-en-france>
- Ouest France, “*Commerce. Depuis 60 ans ça roule pour les Cycles Nicolas*”, publié le 26/09/2016, [en ligne], consulté le 12/02/2021, URL : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/quimperle-29300/quimperle-depuis-60-ans-ca-roule-pour-les-cycles-nicolas-4518166>

- Patrice Nogues d'après Insee 2020, "*Liaison domicile-travail 2017*", publié le 03/09/2020, [en ligne], consulté le 01/03/2021, URL : <https://public.tableau.com/app/profile/fluxpat3731/viz/Liaisonsdomicile-travail2017/Carte>
- Pôle emploi, Bretagne, Eclairages et Synthèses, "*Bassin d'emploi de Quimperlé, 4ème trimestre 2020*", Statistiques études et évaluations janvier 2021 #66, [en ligne] consultée le 30/03/2021, URL : https://www.pole-emploi.org/files/live/sites/peorg-bre/files/documents/Statistiques/marche_travail/P%c3%b4le%20emploi%20-%20Bassin%20%20%20Quimperl%c3%a9%20-%202020-T4.pdf
- Quimperlé Communauté, consulté régulièrement entre le 22 Décembre 2020 et le 21 Juin 2020, URL : <https://www.quimperle-communaute.bzh/>
- Recyclerie Sportive, "*Rapport d'activité 2019*", [en ligne], consulté le 07/04/2021, URL : <http://recyclerie-sportive.org/wp-content/uploads/2020/12/Rapport-dactivite-2019-avec-Hyperliens.pdf>
- Syklett, "*Happy Syklett*", [en ligne], consulté le 29/04/2021, URL : <http://syklett.bzh/happy-syklett/>
- Velo et territoire, "*Plus dynamique que jamais, le marché du cycle doit s'adapter à l'engouement des usagers*", 18 Avril 2021, [en ligne], consulté le 28/04/2021, URL : <https://www.velo-territoires.org/actualite/2021/04/18/plus-dynamique-jamais-marche-cycle-sadapter-a-lengouement-usagers/>
- Vél'Orient, "*L'Atelier Vélo-Cargo, chic et pas cher*", publiée le 17 Septembre 2018, [en ligne] https://www.youtube.com/watch?v=gm4EVFEIH_U

Etudes et publications

- ADEME, Christophe MARQUET ; Deloitte Développement Durable, Véronique MONIER, Anne-Claire IMPERIALE, Florent MACCARIO, Rafael BASCIANO, Pierre BEURET, Philippe KUCH ; eco BTP, Emmanuel JAYR. 2017. Panorama de la deuxième vie des produits en France – Réemploi et réutilisation - Actualisation 2017. 193 pages.
- ADEME, Programme AVELO, "*Développer le système vélo dans les territoires*", Ademe éditions, Février 2021
- ADEME, "*Déchets chiffres clés, édition 2020*", ADEME éditions Septembre 2020
- ADEME, Service transports et mobilité, "*Transports et mobilité, une stratégie au service de transition écologique et solidaire*", ADEME éditions, Juin 2020
- ADEME, Agnès Jalier-Durand, TERRA SA, Etienne Ageneau, Yves Blanchoz, Mathieu Boulinguez, David Mlodorzeniec, Romain Jeanneau - 2017 - Analyse technico-économique des structures de réemploi et/ou de réutilisation en France – 33 p
- Audelor, "*Difficulté de recrutement, regards croisés et pistes d'actions*", dans veille et études économiques #153, Février 2021
- Audelor, "*Bilan touristique 2019, Destination Lorient-Quimperlé*" Observatoire n°6, Veilles et études économiques, #141, Juillet 2020.



- Cabinet INDDIGO et VERTIGOLAB, sous la direction de Thomas Courbe « *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France* », Bureau de la communication - DGE, Avril 2020, Les Dossiers de la DGE
- Conseil départemental du Finistère Direction de l'insertion et de la lutte contre les exclusions, "*Programme Départemental d'Insertion 2016 - 2021*", Mai 2017
- Conseil de l'inclusion dans l'emploi, "*Pacte d'ambition pour l'insertion par l'activité économique, Permettre à chacun de trouver sa place*", 10 Septembre 2019
- CRESS, "*Réemploi et Recyclage : Quelles perspectives pour l'ESS en Bretagne ?*" Mars 2016
- CRT Bretagne, "*Les chiffres clés du tourisme en Bretagne 2020*", publié par le CRT Bretagne, 2020 disponible à l'adresse suivante : <https://acteurs.tourismebretagne.bzh/observer/>
- DARES, "*L'insertion par l'activité économique : une hausse importante des embauches en 2017*", DARES résultat, janvier 2019, n°001
- Conseil Départemental du Finistère, Direction des routes et infrastructures de déplacement, Service Aménagement et éco-mobilité, "*Plan d'action 2016-2020, Le schéma Départemental Vélo*", Avril 2018.
- Heureux Cyclage, "*Panorama des ateliers vélos participatifs et solidaires 2019*", l'Heureux Cyclage, 2019, 24 pages. Disponible en ligne à l'adresse suivante : <https://www.heureux-cyclage.org/panorama-2019-des-ateliers-velo-en.html>
- Heureux Cyclage, "*Pré-étude pour la mise en oeuvre de filières locales de réemploi des cycles, Perspectives de gestions des vélos sur l'ensemble du cycle de vie*", 31 Juillet 2013, disponible à l'adresse suivante : <https://www.heureux-cyclage.org/pre-etude-sur-les-filieres-locales.html>
- Heureux Cyclage, "*Les Ateliers Vélos et Participatifs et Solidaires en Territoires peu denses, Pourquoi et comment les collectivités peuvent soutenir l'émergence d'un atelier sur leur territoire ?*, Guide de mise en oeuvre", 2020. Disponible sur : <https://www.heureux-cyclage.org/ateliers-en-territoires-peu-denses.html>
- Heureux Cyclage, "*Guide Méthodologique "Récupération de vélos"*", Décembre 2014 13 pages. disponible sur : <https://www.heureux-cyclage.org/guide-de-la-recuperation-de-velos.html>
- Morgane Kerdraon, "*Réemploi Vélo Etude de faisabilité pour la création d'une activité d'insertion*", Emmaüs Action Ouest, Août 2016
- Quimperlé Communauté, "*Plan Climat Air Energie Territoire, Synthèse*", p 9
- Quimperlé Communauté, "*Services publics de prévention et de gestion des déchets ménagers et assimilés, Rapport 2019*", publié le 20 Août 2020
- Quimperlé Communauté, "*Rapport d'activité, de développement durable et d'égalité hommes-femmes 2020*", Mars 2021
- Quimperlé Communauté, "*Schéma de Cohérence Territoriale, Projet d'Aménagement et de Développement Durable*", 19 décembre 2017
- Quimperlé Communauté, Planned & Ecovia, "*Schéma de Cohérence Territoriale, Livret 2 Etat initial de l'environnement*", approuvée le 19 Décembre 2017.
- Quimperlé Communauté, "*Schéma vélo, Synthèse*"



- Quimper Cornouaille Développement, Destination Quimper Cornouaille Bretagne, “SCHEMA REGIONAL DES AIRES D'ARRET / PÔLES DE SERVICES CYCLOTOURISTIQUES”, 21 pages
- Quimper Cornouaille Développement, Destination Quimper Cornouaille Bretagne, “La fréquentation touristique en Cornouaille, Enquête reflet 2016”, 16 pages
- Réseau National Des Ressourceries, “Observatoire des Ressourceries, Données 2019”
- Union Sport et Cycle, “Observatoire du Cycle Marché 2019”, 2020
- Union Sport et Cycle “Observatoire du Cycle Marché 2020”, 2021
- VALCOR, “Rapport annuel sur le traitement des déchets 2019”

Annexes

Annexe n° 1 : Lettre d'intention de Clohars-Carnoët



*Ti-ker Kloar-Karnoed
Ar Pouldu-Dolan*

CLOHARS-CARNOËT, le 26 avril 2021

Jacques JULOUX
Maire,

A

IDES
4 avenue du coat ker
29300 QUIMPERLE

Objet : Lettre d'intention

N/Réf. : JJ/SLF/JJ-4-2021-11508

Madame, Monsieur,

La commune de Clohars-Carnoët est impliquée dans l'action sociale et souhaite développer ses interventions auprès de publics les plus fragiles.

Dans ce cadre elle a confié à l'association IDES (Initiatives pour les Demandeurs d'Emploi par la Solidarité) l'étude liée à la création d'une structure d'insertion qui a pour but de collecter, réparer, vendre et louer des vélos pour contribuer à l'insertion des personnes éloignées de l'emploi et au développement des déplacements doux sur notre territoire communal et inter-communal.

Au regard des envies et des besoins la proposition d'installation d'un chantier d'insertion mené par IDES correspond parfaitement à nos attentes municipales.

Ainsi la commune propose à IDES un soutien au démarrage dès cette année 2021 :

- Par la mise à disposition de locaux provisoires au sein d'un bâtiment des services techniques
- Par le vote d'une subvention d'aide au démarrage de 5 000 € en échange des services à la population.
- Par la cession à titre gracieux d'un terrain constructible pour la réalisation d'un local définitif au cœur de la station du Pouldu.
- Par l'engagement de contribuer à la construction de ce local par l'octroi d'un fond de concours compris entre 30 000 € et 50 000 €.
- Par l'engagement de mettre à disposition les moyens municipaux de communication nécessaires à la réussite de l'opération.

Pour servir ce que de droit,

Le Maire,
Jacques JULOUX



VILLE DE NATURE & DE CULTURE

Mairie de Clohars-Carnoët, 1 place Général de Gaulle, 29360

Tél : 02 98 71 53 90 - fax : 02 98 71 59 83 - mail : mairie@clohars-carnoet.fr - www.clohars-carnoet.fr



Annexe n°2 : Lettre d'intérêt de Quimperlé Communauté



Le Président de Quimperlé Communauté

A

N/Réf. : SM/MFLR/AN/GL/2021-043

Date : mardi 06 avril 2021

Objet : Soutien au projet porté par l'entreprise d'insertion IDES

Affaire suivie par : Aurélie NOGER - Directrice du service Initiatives Sociales et Santé

Madame, Monsieur,

La Communauté d'agglomération de Quimperlé Communauté s'est engagée dans la construction d'un cadre stratégique lui permettant d'inscrire les grands enjeux socio-environnementaux à sa politique globale d'intervention. Que ce soit dans le cadre du Plan Climat Air Energie Territoire (PCAET), du Contrat Local de Santé (CLS), du schéma vélo intercommunal du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) ou du Projet Social de Territoire (PST) en cours de rédaction, les différentes actions que nous menons ont pour objectif convergent de soutenir toute action favorisant l'acceptation de la transition de notre territoire auprès de nos habitants.

Aussi, c'est dans ce cadre que nous avons soutenu financièrement l'étude de faisabilité pour la mise en œuvre d'un chantier d'insertion dédié au vélo sur notre territoire par l'entreprise d'insertion IDES.

Leurs objectifs d'inclusion sociale et professionnelle des personnes en insertion tout en alliant la sensibilisation et la démonstration de la possibilité d'une nouvelle utilisation écoresponsable de nos ressources et outils de mobilité sont bien sûr des éléments que nous ne pouvons qu'intégrer à nos réflexions.

L'étude de besoins réalisée par l'entreprise, couplée aux différents diagnostics que nous avons pu réaliser (Analyse des Besoins Sociaux, PCAET, CLS, ...) confirme le réel besoin sur notre territoire de ce type de structure.

Aussi, par le présent courrier, je vous informe du soutien de Quimperlé Communauté à la candidature de l'entreprise IDES auprès de votre structure.

Dans l'attente d'une réponse qui je l'espère sera positive, je vous prie d'agréer, madame, monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.



Le Président de Quimperlé Communauté

Sébastien MIOSSEC

Quimperlé Communauté, 1 rue Andreï Sakharov, CS 20245, 29394 Quimperlé Cedex // 02 98 35 09 40 // contact@quimperle-co.bzh
Kemperle Kumuniezh, 1 straed Andreï Sakharov, CS 20245, 29394 Kemperle Cedex // 02 98 35 09 40 // contact@quimperle-co.bzh

www.quimperle-communauté.bzh

Annexe n°3 : Fiche de poste pour les salarié·e·s en insertion



Aide-technicien(ne) cycle en insertion

L'aide-technicien(ne) cycle participe à la collecte, à l'entretien courant, aux révisions, à la valorisation et aux réparations de vélos mécaniques. Il ou elle travaille dans un atelier de réparation mécanique. A travers son parcours d'insertion, il ou elle acquière également un savoir-faire dans le domaine de la relation clientèle (accueil, conseil, vente, location) et de l'agencement de rayons...

Les missions

Entretien courant des cycles, assemblage des éléments : il ou elle participe à la maintenance préventive et corrective, à l'entretien courant, aux révisions (contrôles des freins, contrôle de la transmission, contrôle des roues, de la pression des pneus...) à l'assemblage des pièces, à la pose d'accessoires, aux réglages des cycles neufs ou d'occasion.

Diagnostic des causes de pannes et détermination des modalités de réparation : il ou elle participe à l'examen du cycle, à la détection de la cause de la défaillance, à l'intervention et à l'évaluation du temps nécessaire à l'intervention.

Réparation : il ou elle participe au démontage, au remplacement des pièces défectueuses ou usagées. Une fois la pièce montée, il ou elle participe aux essais et aux mises au point. Il et elle manie un outillage, matériel et techniques spécifiques (soudage, ajustage, etc.).

Préparation du cycle avant utilisation : il ou elle participe à la valorisation du cycle avant utilisation (nettoyage, dernières vérification)

Nettoyage : Il ou elle participe au rangement et au nettoyage de l'atelier

Relation clientèle : il ou elle participe à l'accueil, au conseil des usagers/adhérents, dans le cadre de vente et de location.

Il participe à la valorisation de la boutique de vente (agencement des rayons, nettoyage...)

Acquisition des compétences transversales :

- ▶ Travail en équipe
- ▶ Respect des consignes
- ▶ Communication
- ▶ Prévention, Hygiène et sécurité au travail
- ▶ Organisation du travail, individuelle et collective.
- ▶ Respect des consignes et des objectifs de qualité d'une production/d'un produit
- ▶ Autonomie dans la recherche d'emploi et dans le protocole de recrutement d'un employeur

Matériel et outils

- ▶ EPI : tenue de travail ,chaussures de sécurité, lunettes de protections, gants
- ▶ Outils : poste à souder, meuleuse, perceuse à colonne, scie à métaux, divers outils de réparation

Pré-requis

- ▶ Motivation pour la démarche globale d'insertion (travail et accompagnement socioprofessionnel en parallèle)
- ▶ Aptitude physique à tenir les postures liées au métier (à genou, debout, accroupi...). Port de charge limité.
- ▶ Goût pour le travail en équipe
- ▶ Aucune expérience ni connaissance en mécanique cycle.



Annexe n°4 : Devis VAR outillage spécifique vélo

VAR
VARTOOLS.COM

ESPACE EIFFEL - LOT D6
19/21 AVENUE GUSTAVE EIFFEL
28630 GELLAINVILLE
FRANCE

Téléphone : 02.37.33.37.10
N° Intracom : FR 46 622 037 505
Email : contact@vartools.com

IBAN : FR76 1440 6470 0077 8744 4459 395
BIC : AGRIFRPP844

Devis

N°	DATE	CLIENT
398066	01/06/2021	1

Mode de paiement : Paiement avant envoi

Téléphone : 0780586310

E-mail : maelmichon.ides@gmail.com

Société IDES

Maël Michon

N° Siret : 37854113000035

4 Avenue Coat Kaer

29300 Quimperle FRANCE

Durée de validité du document : 15/06/2021

Référence	Désignation	Qté	Prix unitaire	TVA	Montant HT
AP-94302	Gants de mécanicien - taille L	10	2,99	20%	29,90
AP-94500	Lunettes de protection	10	5,85	20%	58,50
BP-30200	Clé contre-écrou de boîtier de pédalier	1	18,08	20%	18,08
CD-04100-06	Jeu 2 tarauds main 6x100	1	13,42	20%	13,42
CD-04100-10	Jeu 2 tarauds main 10x100	1	19,43	20%	19,43
CD-38200-1.370	Porte-tarauds boîte de pédalier 1.370"x24 D&G	1	345,93	20%	345,93
CD-77000	Huile de coupe de haute qualité	4	9,97	20%	39,88
CH-04900-C	Indicateur d'usure de chaîne sur carte	3	6,77	20%	20,31
CH-06400	Pince pour ouvrir et fermer les maillons rapides	2	11,32	20%	22,64
CH-06500	Dérive-chaîne professionnel	4	45,55	20%	182,20
CL-18000-02/08	Jeu de 7 clés mâles hexagonales de 2 à 8 mm	3	32,16	20%	96,48
CR-07600	Centreur de roue professionnel pour cycle	1	286,77	20%	286,77
DR-37300	Chasse-cuvette direction 1", 1.1/8" & 1.1/4"	1	27,23	20%	27,23
DR-37400	Chasse-cuvette direction 1.1/4" & 1.5"	1	27,23	20%	27,23
DR-98200	Clé de direction 30x32x36x40 mm	1	11,07	20%	11,07
DV-04320	Tourne à gauche extensible	1	11,00	20%	11,00
DV-09000-125	Etoupe professionnelle - 125 mm	2	239,00	20%	478,00
DV-11900	Jeu de clé à cliquet professionnel de 42 pièces	3	70,41	20%	211,23
DV-55500-06/17	Jeu de 11 clés professionnelles	4	33,04	20%	132,16
DV-55600	Coupelle magnétique	4	5,41	20%	21,64
DV-56500	Pince multiprise	4	11,73	20%	46,92
DV-56900	Maillet anti-rebond 680 g	1	17,16	20%	17,16
DV-57000	Jeu de 6 clés à pipe débouchées	4	48,34	20%	193,36
DV-71000	Jeu de 6 tournevis professionnels	3	25,04	20%	75,12
FR-07000	Pince coupe câble professionnel	3	27,04	20%	81,12



KO-91421	Kit atelier professionnel - composition catalogue 2021	1	2700,00	20%	2700,00
NL-75300	Dégraissant	4	5,70	20%	22,80
PE-39300	Extracteur manivelle 22 & 23 mm	2	10,80	20%	21,60
PE-65000	Clé à pédale professionnelle	1	27,79	20%	27,79
PE-95000	Clé à cliquet professionnelle 14x15 mm	2	25,79	20%	51,58
PR-90100	Pied de réparation professionnel simple bras	4	514,89	20%	2059,56
RL-00900-C	Fouet à chaîne sur carte	1	7,82	20%	7,82
RL-18600	Démonte roue-libre 2 ergots pour Suntour, Regina et ...	2	8,37	20%	16,74
RL-18710	Démonte roue-libre 2 ergots pour roue-libre mono ...	1	12,47	20%	12,47
RL-18720	Démonte roue-libre 2 ergots pour roue-libre 1/2/3 ...	1	12,12	20%	12,12
RL-18800	Démonte roue-libre 2 ergots Cyclo, Regina 4/5/6 ...	1	8,74	20%	8,74
RL-40500	Démonte roue-libre Normandy	1	11,71	20%	11,71
RL-41100	Démonte roue-libre à cannelures pour ...	1	7,84	20%	7,84
RL-41300	Démonte roue-libre 2 ergots pour Suntour, Sachs Aris ...	1	7,58	20%	7,58
RL-41400-C	Démonte cassette pour Campagnolo, Shimano - sur carte	1	6,04	20%	6,04
RL-97900-C	Démonte cassette pour Shimano Hyperglide - sur carte	1	5,81	20%	5,81
RP-01200	Mors doux professionnel	1	19,31	20%	19,31
RP-02701	Clé à rayon professionnelle 3,2 mm	4	5,63	20%	22,52
RP-02702	Clé à rayon professionnelle 3,3 mm	4	5,63	20%	22,52
RP-02703	Clé à rayon professionnelle 3,5 mm	4	5,63	20%	22,52
RP-06000-13/24	Jeu 11 clés à cônes de moyeu pro de 13 à 24 mm	1	65,50	20%	65,50
RP-06000-14	Clé à cône de moyeu professionnelle de 14 mm	1	5,99	20%	5,99
RP-06000-15	Clé à cône de moyeu professionnelle de 15 mm	1	5,99	20%	5,99
RP-08000	Flacon de 300 billes 3/16" (4,76mm)	1	7,20	20%	7,20
RP-08100	Flacon de 200 billes 1/4" (6,35mm)	1	7,20	20%	7,20
RP-08200	Flacon de 700 billes 3/32" (2,38mm)	1	7,20	20%	7,20
RP-08300	Flacon de 400 billes 5/32" (3,96mm)	1	7,20	20%	7,20
RP-08400	Flacon de 400 billes 1/8" (3,17mm)	1	7,20	20%	7,20
RP-08500	Flacon de 200 billes 7/32" (5,55mm)	1	7,20	20%	7,20
RP-26800	Règle pour les rayons	1	9,04	20%	9,04
RP-42900-C	Jeu 3 démonte-pneus sur carte	2	1,83	20%	3,66
Frais port			0,00	20%	0,00

Poids brut (kg) : 291,349

Total Quantité : 123

Net HT	Montant TVA	Total TTC
7667,23 €	1533,45 €	9200,68 €

