

# Face au boom du vélo, la pénurie guette

Entre la baisse de la production et la hausse de la demande liées au Covid-19, le marché du cycle est grippé

**J'** ai un peu trop tergiversé. Puis, quand je me suis décidé, il n'y avait plus rien en stock. » A la mi-novembre, Quentin Neurohr apprend que le vélo de ses rêves, de la marque espagnole Orbea, ne lui sera livré qu'en avril 2021. Pendant quelques mois, ce Lyonnais va devoir se contenter de son «vieux vélo d'adolescent, qui devient vraiment trop petit». Les quelques naïfs qui imaginent encore placer une bicyclette au pied du sapin devront déchanter.

Voici qui rappelle les années 1950, quand la livraison de la nouvelle automobile était attendue avec impatience. Les professionnels ne bénéficient d'aucun passe-droit. Pierre Dumas, qui tient le magasin de cycles La Via Vélo, aux Angles (Gard), reconnaît des difficultés «à obtenir les vélos commandés, y compris auprès de marques peu connues, en République tchèque par exemple. Quand j'annonce aux clients qu'ils devront patienter quelques mois, ils tournent quelques talons et je rate une vente».

La pénurie touche également les loueurs de vélos, comme Tony Boivin, à Vaulx-en-Velin (Rhône). En principe, il reçoit dès l'automne un stock de bicyclettes neuves qu'il loue l'été suivant. Mais cette année, «le commercial de mon fournisseur exclusif, la marque Lapierre, m'a expliqué que les modèles étaient en rupture». Le loueur s'est alors lancé dans une recherche effrénée auprès des vélocistes de sa région, et espère recevoir quelques modèles à assistance électrique «début février».

## «Effet de ciseau»

Le vélo est devenu une denrée rare. Même si les distributeurs et les fabricants n'osent pas prononcer le mot «pénurie», ils admettent que «la forte demande finit par provoquer un goulot d'étranglement», comme le constate Philippe Barichard, chef de marché du réseau Cyclable, qui compte 54 magasins en France. Cette tendance touche aussi bien l'Europe que l'Amérique du Nord et le Japon. Pour comprendre ces difficultés, il convient de rappeler le paradoxe de la bicyclette : cet objet mécanique est très simple à utiliser, mais sa fabrication nécessite le recours à plus d'un millier de composants différents.

Plutôt que de «fabrication», on parle d'ailleurs d'«assemblage», une activité qui consiste à monter chaque exemplaire à partir des pièces détachées, parfois produites sur place, souvent importées. Les plannings de fabrication, très



Devant un magasin de vélos, à Paris, durant le premier confinement, le 6 mai. CHRISTOPHE ENA/AP

## La fabrication de cet objet simple à utiliser nécessite le recours à plus d'un millier de composants différents

contraints, imposent de prévoir la production près d'un an à l'avance. Les retards actuels s'expliquent par un enchaînement d'événements, conséquences de cette année 2020 si particulière. «Au tout début de l'année, les grèves ont perturbé les ports français, par où transitent des composants», affirme Virgile Caillet, délégué général de l'Union sport & cycle. Puis au moment où l'épidémie de Covid-19 surgissait en Chine, les livraisons de pièces ont été ralenties. En

mars, lorsque l'Europe s'est calfeutrée, les usines ont cessé de produire. Puis, avec le déconfinement, le désir de vélo a explosé, «provoquant un effet de ciseau parfait, offre basse et demande forte», résume M. Caillet.

La demande n'a pas faibli avec l'automne. A Paris, par exemple, la fréquentation des pistes cyclables demeure presque aussi élevée, en ce mois de novembre confiné, qu'en février, moment d'éphémère sursis entre la grève dans les transports publics en janvier et le premier confinement en mars. Au fond, se déplacer à vélo est apparu partout comme une réponse simple et individuelle aux angoisses collectives provoquées par l'épidémie : méfiance à l'égard des lieux bondés, exercice physique, redécouverte de la proximité.

Revenons à nos pièces détachées. «Les difficultés d'approvisionnement touchent l'ensemble des composants, patins de freins,

chaînes, et même les accessoires, comme les casques ou les anti-vols», affirme M. Barichard, chez Cyclable. Les regards convergent vers un élément essentiel, le mécanisme commandant les vitesses, dont 80 % des exemplaires dans le monde sont fournis par la société japonaise Shimano.

## «Flux tendu»

«Nous sommes en flux tendu, comme tous les équipementiers», confirme Mathieu Arrambourg, directeur général adjoint de Shimano pour la France. Les usines du groupe japonais, pour la plupart situées en Asie, n'ont certes connu «que des fermetures partielles, de quelques jours. Mais la demande est en hausse de 30 % à 40 %, du jamais-vu», précise-t-il. Le siège de la société, à Osaka, «a validé des investissements pour augmenter la production», assure-t-il. Mais le groupe, qui emploie plus de 11000 personnes dans le monde, cherche aussi à

éviter, si la demande devait faiblir, les risques de surproduction. Alors, y aura-t-il de la bicyclette à Noël? Rien n'est moins sûr. Les clients pressés ont intérêt à privilégier «les magasins historiques, qui ont établi depuis longtemps des liens avec les fabricants et qui ont du volume», conseille Antoine Repussard, fondateur de Zenride, une société spécialisée dans le «vélo de fonction».

Le marché du vélo d'occasion propose aussi de belles pièces, témoigne Antoine Leplay, à La P'tite Rustine, atelier de réparation à Bron (Rhône) : «Le réservoir de vélos à réparer ne se tarit pas et nous ne manquons pas de pièces détachées, issues des cadavres de vélos que nous dépeçons au fur et à mesure». Les fabricants, distributeurs et équipementiers promettent en chœur un retour à la normale «d'ici un an». Assurément, on pourra consommer de la bicyclette à Noël, mais à Noël 2021. ■

OLIVIER RAZEMON

## LES CHIFFRES

### 2,6 MILLIONS

C'est le nombre de vélos écoulés en 2019, selon l'Observatoire du cycle 2020. Quelque 388 100 vélos à assistance électrique ont été vendus en 2019, en progression de 12,1 % sur un an.

### 2,3 MILLIARDS

C'est le chiffre d'affaires, en euros, du secteur du cycle en France en 2019, selon l'Observatoire du cycle 2020 (1,5 milliard pour les vélos et 820 millions pour les accessoires).

### 117 %

C'est le taux d'augmentation des ventes de vélos entre le 12 mai et le 12 juin, selon l'Union Sport & Cycle.

# Au sud de Nantes, la bataille s'engage contre l'installation d'Amazon

La résistance de collectifs locaux s'organise contre le projet de plate-forme logistique géante à Montbert, soutenu par les maires

NANTES - correspondant

**C**inquante kilomètres. C'est la distance qui sépare, en Loire-Atlantique, Notre-Dame-des-Landes, fief de la lutte menée contre le projet d'aéroport abandonné par l'Etat en janvier 2018, et Montbert, une commune de 3100 habitants située au sud de Nantes, où un nouveau foyer de contestation couve depuis l'annonce du souhait d'Amazon d'y édifier une immense plate-forme logistique. Les opposants à la venue du géant américain aspirent à faire plier le leader mondial de la vente en ligne.

Un millier de manifestants, au bas mot, étaient attendus samedi 28 novembre sur la friche hospitalière convoitée par Amazon. «Un monstre équivalent à vingt stades

de foot va sortir de terre si on ne fait rien», dénonce Alain Thalineau, habitant d'une commune voisine et farouche contempteur «du modèle économique d'Amazon».

Porte-parole du collectif «Amazon ni ici, ni ailleurs», qui regroupe six associations locales, M. Thalineau s'inquiète aussi de la pollution (atmosphérique et sonore) que va générer le surplus de trafic dû à cette implantation, estimé à «220 camions et plus de 3000 véhicules légers par jour». Et il pointe du doigt des infrastructures inadaptées, en dépit de la proximité d'une autoroute. «On ne veut pas de la colonisation américaine», décoche Pascal Frémont, du syndicat Solidaires 44, membre du collectif «Stop Amazon 44» qui fustige les méthodes de la société du milliardaire Jeff Bezos, «syno-

nyme d'évasion fiscale, de sous-traitance et de précarité».

«Nous ne pouvons pas faire l'éloge du commerce de proximité si nous accueillons sur notre territoire une multinationale permettant de presque tout commander en se faisant livrer, et recourant largement au fret aérien», renvoie Guillaume Erceau, de l'Association pour la taxation des transactions financières et pour l'action citoyenne (Attac). Une position défendue par de nombreux écologistes et par des élus de gauche. Le permis de construire du projet a été déposé en avril, en plein confinement, par une filiale d'Amazon. «Il n'y a eu aucune concertation, pourfend Sarah Cadiou-Jaguet, enseignante de 41 ans, qui réside à Montbert. On a tout découvert dans les médias.» Ama-

zon rêve d'un entrepôt régional affichant une surface de plancher de 185000 mètres carrés.

## L'idée d'une ZAD

«Peu importe le nom de l'entreprise», balaie le maire de Montbert, Jean-Jacques Mirallié (sans étiquette), faisant valoir les «1500 emplois promis, même en période creuse», et «le million d'euros» que devrait rapporter la taxe foncière. «Amazon est aujourd'hui une réalité qui cadre avec les modes de consommation de nos concitoyens», soutient Johann Boblin, président (Les Républicains) de la communauté de communes de Grand Lieu, propriétaire du foncier. Si cette plate-forme n'est pas créée ici, elle se fera ailleurs. Pour l'heure, le bassin de vie ciblé demeure relativement épargné – le taux de chô-

mage y est inférieur à 8 % de la population active – mais M. Boblin, également maire de La Chevrolière et conseiller régional, considère qu'il est «impossible de faire fi d'un tel gisement d'emplois» alors que la crise sanitaire frappe de plein fouet l'économie.

«Miroir aux alouettes», rétorquent les opposants, qui citent l'analyse produite par Mounir Mahjoubi, ex-secrétaire d'Etat au numérique, selon laquelle «pour un emploi créé par Amazon, au moins deux emplois dans le commerce de proximité sont détruits». L'idée d'une «zone à défendre» (ZAD) flotte dans l'air. Le nouveau préfet, Didier Martin, s'alarme d'«un risque d'envahissement durable» du site. M. Frémont revendique «une démarche non violente et pacifiste» mais s'amuse de voir «les

services de l'Etat paniquer», relevant : «La lutte démarre. Il y a un large répertoire d'actions à mener, on va tout faire pour empêcher la construction de cet entrepôt inutile.» «On est en ordre de bataille pour soutenir toutes les actions juridiques nécessaires», prévient M. Thalineau. Notre intention est d'aller jusqu'au bout. Jusqu'à ce qu'Amazon retire son projet.»

Le dossier, instruit par les services de l'Etat dans le cadre de la réglementation ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement), fera l'objet d'une enquête publique en 2021. Contacté, Amazon se borne à confirmer «son intention de s'implanter dans le Grand Ouest», mais vise une ouverture d'ici à 2023, selon M. Mirallié. ■

YAN GAUCHARD