

Vélo made in France, la lente renaissance

Le succès de la bicyclette pousse des fabricants à relocaliser une partie de leur production dans l'Hexagone

Vélo fabriqué en France : voici une promesse séduisante, gage de proximité, de qualité et de durabilité. Celui qui acquiert un vélo français non seulement ferait un geste vertueux pour la planète, mais se poserait aussi en protecteur de l'emploi local et en apôtre de la sobriété, soucieux de ne pas importer des marchandises du bout du monde, dans des porte-conteneurs propulsés aux hydrocarbures. Plusieurs marques françaises jouent sur la localisation hexagonale de leur production, comme Mercier, qui vient d'annoncer son arrivée dans les Ardennes, ou l'usine de la Manufacture française du cycle située à Machecoul-Saint-Même (Loire-Atlantique).

Elles espèrent profiter de la forte expansion du marché du vélo, constatée avant même la progression de l'usage observée en 2020. Jusqu' alors, le nombre de vélos vendus, 2,6 millions par an, évoluait peu, mais le chiffre d'affaires du secteur, 2,33 milliards d'euros en 2019, progresse de 13 % depuis 2017. Le prix moyen d'un vélo neuf atteignait, en 2019, selon l'Union sport & cycle, qui représente les intérêts du secteur, 566 euros, soit 245 euros de plus qu'en 2015.

Marché en forte tension

Cette hausse vertigineuse s'explique notamment par la part croissante du vélo à assistance électrique, qui constitue désormais 45 % des ventes en volume. Pour autant, la part de la valeur créée en France, vélos et pièces confondus, ne dépasse pas le quart du chiffre d'affaires, selon une étude de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), parue en 2020.

Dès lors, dans un contexte de forte tension sur le marché, la course à la production de vélos « 100 % français » est lancée, bien aidé par les tarifs douaniers euro-

La plupart des pièces, à commencer par le cadre, généralement en acier ou en aluminium, sont fabriquées en Asie

péens antidumping contre les vélos fabriqués par les groupes chinois, aujourd'hui tout-puissants sur le marché. L'opération est moins simple qu'il n'y paraît. Car l'objet vélo compte plusieurs centaines de composants, en métal, plastique, tissu, caoutchouc, sans oublier les batteries et l'électronique pour les modèles à assistance électrique.

La plupart de ces pièces, à commencer par le cadre, généralement en acier ou en aluminium, sont fabriquées en Asie. Dès lors, les marques françaises ne « fabriquent » pas un vélo de A à Z, mais en conçoivent le design, avant de l'assembler dans leur usine, à l'aide de pièces importées auprès de plusieurs dizaines de fournisseurs. « Ce métier, assembleur, est parfois négligé. Mais il crée beau-

coup de valeur ajoutée et contribue à la fondation d'un écosystème industriel », assure Stéphane Grégoire, qui lance sa marque, Reine Bike, en partenariat avec le constructeur Arcade, en Vendée.

Même les marques qui bénéficient d'une renommée « made in France » doivent impérativement se fournir en Asie. C'est le cas de Moustache, qui a assemblé en 2020 pas moins de 50 000 vélos dans son usine des Vosges. La forte demande a conduit l'entreprise, depuis la fin de 2019, à agrandir de 50 % son unité de production et à embaucher 60 personnes.

Les choix logistiques illustrent « la complexité du métier, comme dit Grégory Sand, cofondateur de Moustache. Les cadres, guidons, garde-boue, systèmes de suspen-

sion sont fabriqués à Taiwan, où se concentre le savoir-faire au niveau mondial, mais sont conçus en France ». En revanche, l'entreprise tient à conserver un contrôle sur ses fournisseurs, en demeurant « propriétaire de l'outillage et des moules », pour autant installés à plus de 9 000 kilomètres.

Le moment de relocaliser la production est-il venu ? « Avec la pandémie de Covid-19, les délais et les coûts de transport augmentent », argumente Jean Bataille, cofondateur de la société O2Feel, qui cherche à se fournir davantage en Europe et à assembler en France. Alors que 22 000 bicyclettes sont sorties, en 2020, d'usines localisées au Portugal ou à Taiwan, la marque ouvrira, en mars, une ligne d'assemblage à Wambrechies, dans la banlieue de Lille, où

seront produits 8 000 vélos. Dix emplois seront créés.

« La crise de croissance de l'industrie du cycle allonge considérablement les délais. Et certains fournisseurs en profitent pour augmenter les prix », regrette aussi Thomas Coulbeaut, cofondateur de Douze Cycles, qui propose des bipoteurs appréciés des artisans qui se déplacent à vélo. L'entreprise, qui assemble à Dijon, « travaille sur un projet de relocalisation en Europe ». Mais cela implique de fabriquer des cadres, « et il faudrait inventer de nouvelles méthodes, de nouveaux matériaux », précise le fondateur.

« Storytelling »

C'est précisément le pari réussi, dans le très haut de gamme, par la marque Coleen, qui a commencé, à l'été 2020, la production de cadres en fibre de carbone à Biarritz (Pyrénées-Atlantiques). « Chaque pièce est fabriquée à la main, à raison de trente-cinq heures par vélo », déclare Audrey Lefort, présidente de Coleen, qui dirige une dizaine de salariés. Une partie non négligeable des autres composants, selles, batteries, écrans, est également produite dans la région, si bien que le produit fini, vendu près de 8 000 euros, « est fabriqué à 90 % en France », affirme la responsable.

La marque Kiffy tente, elle aussi, de relever le défi. Deux industriels, un chaudronnier et un métallurgiste de la région de Saint-Etienne, se sont alliés, en 2015, pour construire des vélos-cargos à assistance électrique, conçus pour transporter des marchandises ou des enfants. S'appuyant sur les compétences industrielles du bassin d'emploi stéphanois, la marque a créé 800 vélos en 2020 et espère en sortir jusqu'à 1 400 par an. De nombreux composants viennent nécessairement d'ailleurs, comme les moteurs Bosch (Allemagne ou Hongrie), ou les freins Magura, fabriqués à Bad Urach, dans le Bade-Wurtemberg.

« Certains fournisseurs en profitent pour augmenter les prix »

THOMAS COULBEAUT
cofondateur de Douze Cycles

Mais les concepteurs du Kiffy ont aussi sélectionné des fournisseurs locaux, « dans l'Ain pour l'éclairage, dans la Loire pour les jantes », précise Thibaud Vignali, directeur commercial de Easy Design Technology, la société qui a lancé la marque. Ces choix délibérés font partie du « storytelling » de la marque, admet-il, car « de plus en plus, les clients demandent où est fabriqué leur vélo-cargo ». La jeune société tient bon, malgré les tentations. « Tous les deux jours, nous recevons des propositions, d'Asie ou d'Europe, de fabricants qui voudraient faire nos vélos », reconnaît le responsable.

La perspective d'une « filière française du vélo » attise en tout cas les convoitises, y compris politiques. Deux députés, Matthieu Orphelin (Ecologie, démocratie, solidarité) et Guillaume Gouffier-Cha (LRM) entendent encourager les industriels. M. Orphelin évoque plusieurs pistes, comme « les exonérations de taxes », voire « la prise de participation dans le capital des sociétés, comme le font les pouvoirs publics dans l'aérien ou les chantiers navals ».

Cette dernière proposition ne déclenche pas, pour l'heure, l'enthousiasme des constructeurs. En revanche, « les pouvoirs publics ont montré qu'ils pouvaient contribuer à amplifier la culture vélo, en développant des infrastructures, en facilitant la réparation ou en accélérant la formation aux métiers », rappelle Jérôme Valentin, président de Cycleurope, qui produit les marques Gitane ou Peugeot, et de l'Union sport et cycle. ■

OLIVIER RAZEMON



Chaîne d'assemblage de la Manufacture française du cycle, à Machecoul (Loire-Atlantique), le 18 mai 2020. JEAN-CLAUDE MOSCHETTI/REA

Dans les Ardennes, Revin mise sur les Cycles Mercier

TEL LE PHÉNIX, Revin cherche à renaitre de ses cendres. Considérée dans le passé comme le poumon industriel des Ardennes, la cité, située à une trentaine de kilomètres au nord de Charleville-Mézières, devait sa réputation notamment aux lavelinge à ouverture haute fabriqués par Electrolux et aux baignoires en fonte, une spécialité de la fonderie Porcher. D'autres entreprises comme Faure et la fonderie Henon renforçaient cette renommée.

Au plus fort de son activité, 5 000 salariés travaillaient dans les différentes usines. Le centre-ville était animé. En 1968, Revin comptait 12 156 habitants. Avec la crise de la sidérurgie dans les années 1970, la ville a plongé. « Les difficultés se sont ensuite aggravées avec la fermeture de fonderies, l'absorption d'Arthur Martin par Electrolux », rappelle l'historien René Colinet. La commune ne compte plus que 6 200 habitants, dont 27 % n'ont pas d'emploi.

Les souvenirs du glorieux passé sont encore visibles à la sortie de la ville. Des bâtiments vides, sans fenêtres, aux toitures en tôles bleues couvrant des murs blanchâtres, s'étaient le long de la Meuse. C'est la friche Porcher sur laquelle les Cycles Mercier veulent réimplanter l'assemblage de vélos.

La marque, détenue depuis le courant des années 2000 par le très discret fonds luxembourgeois Starship Investments, annonce l'investissement de 2,4 millions d'euros dans le projet d'assemblage de vélos mécaniques et électriques, soit sous la marque Mercier, le manufacturier historique de Raymond Poulidor, soit sous celle de distributeurs. Elle promet de créer d'abord 140 emplois, ensuite 270 d'ici cinq ans.

Soulagement

Les travaux d'aménagement du site devaient débuter en mars et les premiers cycles pourraient sortir fin 2021. Un soulagement pour le maire, Daniel Durbecq : « Cette relocalisation a beaucoup d'avantages. L'usine va trouver sur place une main-d'œuvre rapidement disponible, un espace qui répond à ses besoins avec 15 000 m² de bâtiments dans une parcelle de 25 000 m². Notre proximité avec la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne est un atout. »

L'Etat et la région Grand-Est apportent chacun 800 000 euros. En plus, la région prendra en charge la formation des demandeurs d'emploi choisis par la société et une partie des travaux d'aménagement des locaux. L'autre partie incombera à la com-

munauté de communes Ardenne Rives de Meuse. D'autres partenaires se sont engagés à apporter leur contribution : l'Europe, l'agence Ardennes Développement qui a négocié avec Cycles Mercier, la mairie de Revin avec la mise à disposition du site.

Le contact avec Starship Investments s'est noué en octobre 2020. « Deux arguments ont été mis en avant, explique la cheville ouvrière de ce projet, Jean-Luc Warsmann, vice-président d'Ardenne Développement, conseiller régional et député. D'abord, les Ardennes sont une terre de tradition industrielle, ensuite, nous avons un bassin d'emploi à redynamiser. Ce dispositif permet l'allègement des charges sociales des employeurs et l'exonération d'impôts sur les sociétés jusqu'à cinq ans. »

Les Ardennais attendent beaucoup de ce projet. Le président de la communauté de communes Ardenne Rives de Meuse, Bernard Dekens, espère que l'usine fera travailler davantage la sous-traitance locale. Le président de la chambre de commerce et d'industrie des Ardennes, Géraud Spire, encourage ainsi « le retour d'emploi industriel dans le département ». ■

JEAN-FLORENT KEMBAKOU
(CHARLEVILLE-MÉZIÈRES, CORRESPONDANT)