

PERSPECTIVES DE STRUCTURATION DES FILIÈRES LOCALES OU NATIONALES DE RÉEMPLOI DES VÉLOS

CONTRIBUTION DE L'HEUREUX CYCLAGE LE RÉSEAU DES ATELIERS VÉLOS PARTICIPATIFS ET SOLIDAIRES



CHAMP DU GT

À l'heure actuelle, le GT porte sur « **Les perspectives de structuration des filières locales ou nationales de réemploi des vélos** ». La définition du champ d'action est déterminant pour cibler efficacement les mesures qui pourront être discutées. Pour L'Heureux Cyclage, il serait bénéfique de préciser le champ de ce GT.

Considérant que :

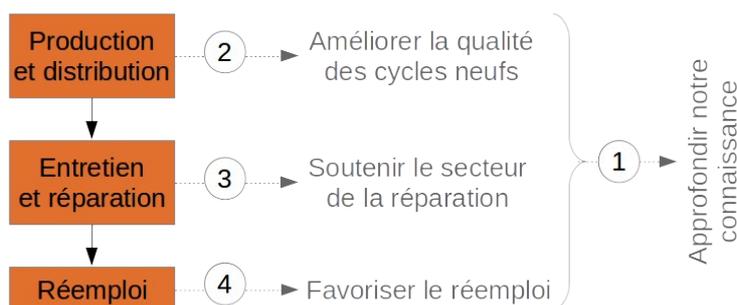
- L'axe 3 du PAMA est « Valoriser les enjeux économiques liés à la pratique du vélo » ;
- Les apports économiques de la filière cycle se situent tout au long du cycle de vie du produit ;
- Les métiers de la réparation constituent un potentiel de création d'emplois considérable ;
- Le réemploi des cycles est indissociable de la qualité des produits, de leur entretien, et de l'offre de réparation ;
- L'allongement de la durée de vie des cycles concerne principalement des acteurs locaux.

L'Heureux Cyclage propose :

- L'ouverture du champ du GT au cycle de vie global du produit, de la production au réemploi ;
- L'appréhension des mesures et propositions de manière chronologique au cycle de vie du produit ;
- L'introduction de la notion de « coordination nationale » dans la conduite des travaux ;
- Le recentrage sur la « structuration locale » dans la définition des mesures opératoires ;
- Le changement d'intitulé du GT en conséquence : « **Les perspectives d'optimisation du cycle de vie des vélos** ».

LES PROPOSITIONS

Partant du constat que le cycle de vie d'un vélo se compose de plusieurs étapes (production, réparation, réemploi, etc.), il est possible d'agir à différents niveaux.



SENSIBILISER LES USAGERS AU BON ENTRETIEN ET À LA RÉPARATION

(objectif n°3 : soutenir le secteur de la réparation)

Contexte

Le bon entretien ainsi que le recours à la réparation des produits demeurent des pratiques méconnues par de nombreuses personnes. On constate : 1/ des cycles peuvent être utilisées dans de mauvaises conditions d'entretien 2/ des cycles sont inutilisés faute d'être en état de fonctionnement dissuadant ainsi l'usage de la vélo 3/ il y a de nombreux abandons de cycles, que leurs propriétaires pensaient irréparables, ou estimaient économiquement désavantageux par rapport à un nouvel achat. La sensibilisation des usagers aux possibilités de réparation et d'entretien permettra : de favoriser la sécurité, développer l'usage du vélo, et prévenir la production de déchets. Par ailleurs, il est aussi nécessaire de réfléchir à l'accessibilité aux services de réparation qui, sur certains territoires, ont presque totalement disparus.

Actions

- Inciter les collectivités à recenser les « points de réparation » de proximité ;
- Lancer une campagne de communication pour inciter à la réparation et promouvoir les bons gestes d'entretien ;
- Promouvoir l'enseignement technique de l'objet vélo au collège (cours de Technologie).

RENFORCER LES ACTIVITÉS D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATION

(objectif n°3 : soutenir le secteur de la réparation)

Contexte

Le développement de l'usage du vélo comme mode de transport est aujourd'hui un état de fait qui s'inscrit dans un contexte particulier. Premièrement, le territoire demeure faiblement doté de vélocistes et de réparateurs, dont le nombre a décliné durant la deuxième moitié du XXe siècle . Deuxièmement, notre modèle sociétal se trouve face au besoin d'une économie juste et localisée. Troisièmement, les citoyens ont le désir de renforcer leur « pouvoir d'agir » permettant de reprendre la maîtrise sur des éléments basiques de leur existence. Les ateliers vélo participatifs et solidaires répondent à ces enjeux. La participation du public est assurée par le cadre citoyen dans lequel naissent ces initiatives, portées par des structures associatives. Le nombre d'ateliers vélo est passé de six en 2005 à plus d'une centaine aujourd'hui. Cela représente une cinquantaine de structures créatrices d'emplois, 115 salariés, 1200 bénévoles et 30 000 adhérents.

Actions

- Participer au développement des ateliers participatifs (soutien aux porteurs de projets ; appels à projets ; etc.) ;
- Inscrire le développement des services de réparation dans une « boîte à outils » des PDU ;
- Inciter les AOM à attribuer une part du versement transport aux ateliers de réparation participatifs ;
- Construire un dispositif facilitant l'accès à des locaux pour les ateliers de réparation participatifs.

METTRE EN PLACE DES FOURRIÈRES VÉLO (objectif n° 4 : favoriser le réemploi des cycles)

Contexte

De nombreux cycles sont abandonnés sur l'espace public : cycles abandonnés après un vol, ou encore vélos dits « épaves ». Dans les deux cas, ce sont les autorités locales qui ont la charge de traiter ces vélos. Cependant, les protocoles mis en œuvre par les pouvoirs publics varient considérablement en fonction des territoires : mise en déchèterie, vente aux domaines, stockage dans un commissariat. Une harmonisation est nécessaire et serait bénéfique : à l'instar de la ville de Genève, la mise en place de fourrière vélo constitue un service au public (qui sait où s'adresser pour retrouver son vélo perdu / volé), et elles permettent aussi de réduire des déchets. Ces lieux peuvent également être des lieux de sensibilisation active à la lutte contre le vol de vélos (conseils, marquage bicycode, etc.)

Actions

- Étude des procédés en cours en France et des procédés dans d'autres pays ;
- Mettre en place un cadre réglementaire sur la mise en fourrière des cycles.

APPORTER UNE LISIBILITÉ SUR LA COLLECTE DES VÉLOS « EN FIN DE VIE » (objectif n° 4 : favoriser le réemploi des cycles)

Contexte

La remise en état de cycles destinés à la destruction nécessite un temps de travail et un investissement faible par rapport à la valeur d'usage produite : le réemploi des vélos constitue une activité utile à la société. Cependant, les personnes qui souhaitent se défaire de leurs cycles les déposent encore très souvent en déchèterie (rarement dotés de plate-formes de récupération). Les alternatives à la destruction existent, mais faute d'information les usagers ne s'en saisissent pas. L'information quant à ces alternatives doit être largement diffusée, permettant ainsi une modification des représentations associées à la fin de vie des vélos. Les points de collecte des cycles en vue de leur réemploi doivent être l'objet d'une communication claire permettant à l'utilisateur de s'y retrouver.

Actions

- Inciter les collectivités à mettre en place une communication spécifique sur les points de collecte des cycles ;
- Soutenir la mise en place de partenariats entre les acteurs du réemploi et les vélocistes (affichage, récupération, etc.) ;
- Introduire spécifiquement la filière cycle dans les politiques de prévention des déchets (PLPD, plan national, etc.) ;
- Changer le logo « ferraille » dans les déchèteries.

PRODUIRE DES DONNÉES SUR LE CYCLE DE VIE DES VÉLOS (objectif n°1 : approfondir notre connaissance)

Contexte

En 2013, L'Heureux Cyclage a publié une *Pré-étude sur la mise en œuvre de filières locales de réemploi des cycles*. Rassemblant des données générales, ce travail constitue une première

étape. Une démarche plus approfondie permettrait d'appréhender les caractéristiques du cycle de vie des vélos, ainsi que les impacts économiques, sociaux et environnementaux liés à la gestion du cycle de vie. Cette démarche permettra l'acquisition d'une meilleure connaissance de la filière dans son ensemble, et conduira ainsi l'identification de mesures clés permettant l'optimisation du cycle de vie des vélos.

Actions

- Lancer une étude détaillée sur le cycle de vie des vélos en France ;
- Étudier les coûts et gains associés à la fin de vie des produits ;
- Étudier la fin de vie des produits liés à de nouveaux usages (VAE, VLS, etc.).

ÉLABORER UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DE LA QUALITÉ

(objectif n°2 : améliorer la qualité des cycles neufs)

Contexte

La qualité des cycles (qualité des matériaux utilisés, qualité des pièces, finesse d'usinage...) influe directement sur la durée de vie des vélos et sur leur réparabilité. Il s'agit de promouvoir une montée de gamme sur le marché du cycle, qui est marqué par un prix de vente en France très bas par rapport à nos voisins européens. Cela reflète d'une part la faible qualité des produits vendus, et d'autre part une faible valorisation économique des activités de production et de distribution. La définition de repères de qualité permettrait ainsi d'inciter les consommateurs à recourir à des achats de qualité pour une meilleure durabilité de leur vélo, et permettrait aux producteurs et distributeurs de valoriser leurs efforts.

Actions

- Définir des critères de qualité sur une base environnementale, sociale, et économique.
- Étudier la faisabilité d'une norme, certification ou label de qualité « supérieure » ;
- Étudier la possibilité d'étendre la durée de garantie ;
- Intégrer dans le dispositif « indemnité kilométrique » le soutien à l'achat d'un vélo neuf

COMMUNIQUER SUR LA QUALITÉ DE LA PRODUCTION ET DE LA DISTRIBUTION

(objectif n°2 : améliorer la qualité des cycles neufs)

Contexte

Le peu d'information à propos de la qualité des produits commercialisés constitue l'un des facteurs explicatif du faible prix d'achat (corrélé à la faible espérance de vie). Les acheteurs de vélo sont parfois peu avertis et l'enseigne de distribution vers laquelle ils se tournent n'est pas toujours spécialisée. L'apport d'information sur la qualité du produit peut alors constituer un critère central d'aide à la décision des acquéreurs de cycles neufs, en faveur d'un achat de meilleure qualité.

Actions

- Lancer une campagne de communication pour sensibiliser le public ;
- Promouvoir les aides à l'achat d'un vélo non électrique neuf de qualité ;