

REVUE DE PRESSE



10 JUILLET 2018

> 27 JUILLET 2018



Mercredi 06 juin 2018 / CCMM

Reportage FR3 - 12/13 Lorraine / Exposition "Pluies, Maisons" de Julian Rivierre

Une équipe de France 3 Lorraine a réalisé un reportage sur l'exposition "Pluies, Maisons" de Julian Rivierre présentée la Filoche dans le cadre du cycle "Habiter" du 16 mai au 07 juillet 2018.

<https://www.la-filoche.fr/video/reportage-france-3-lorraine-exposition-pluies-maisons-de-julian-rivierre>

Mardi 17 juillet 2018 / Chaligny

Vive la nature sur le plateau Sainte-Barbe



L'école Banvoie de Chaligny sur le plateau Sainte-Barbe à Pont-Saint-Vincent

Avant la fermeture de l'école Banvoie, les classes de CE1/CE2 et CE2/CM1 ont pu bénéficier d'une matinée découverte de l'ENS (Espace Naturel Sensible) sur le Plateau Sainte-Barbe à Pont-Saint-Vincent.

Aux portes de Nancy, ce plateau calcaire de 313 hectares domine Pont-Saint-Vincent et la vallée de la Moselle. Encadrés par une animatrice de l'association LOANA (Lorraine Association Nature),

les élèves ont beaucoup apprécié cette animation nature proposée par la Communauté de Communes Moselle et Madon.

Dans un premier temps, ils ont cherché des fossiles dans la forêt jouxtant le plateau et, comme ils en ont trouvé un bon nombre, ils étaient ravis. La deuxième partie de la matinée a été consacrée à la découverte de la faune et de la flore du plateau qui est spécifique. Comme il s'agit d'une pelouse calcaire, on peut y trouver beaucoup d'orchidées sauvages.

Les enfants ont eu la chance également de pouvoir entendre les criquets en pleine période de reproduction.

Une matinée découverte totalement réussie puisque le soleil était également au rendez-vous !



COMMUNES

CCMM

Inauguration de l'espace périscolaire



Les représentants du préfet, de la CAF, de l'Éducation nationale et le maire ont coupé le traditionnel ruban

Mercredi 4 juillet à 18 h 30 s'est déroulé l'inauguration du nouvel espace périscolaire. Sur 3 niveaux le bâtiment complètement rénové, transformé, accueille les enfants depuis la dernière rentrée d'avril dernier. Le rez-de-jardin est réservé à l'accueil, la détente, les jeux. Au rez-de-chaussée se

trouve l'espace restauration, salle à manger, cuisine ; Au 1er la salle multi-activité peut aussi se transformer en salle de réunion pour les associations du village. Partout la lumière naturelle pénètre par les grandes baies vitrées.

Le ruban traditionnel a été coupé avant une visite des 3 niveaux, tous se sont retrouvés dans la cour, commune à l'école et à l'espace périscolaire. Quatre orateurs se sont succédé au micro : Jean Lopes, maire de la commune, Mme Gérardin, vice-présidente de la CAF, représentait Mme Noël directrice de la CAF, M. Castelli inspecteur de l'Éducation nationale représentait Mme Compagnon inspectrice d'académie, M. Hoffmann représentait le préfet. Ils ont salué la qualité de la réalisation, félicitant architectes, entreprises, les élus, et les membres de la commission avec à leur tête Bernard André.

Quelques chiffres

Pour un budget de 1 000 000 d'euros HT, la CAF a participé à hauteur de 277 000€, la préfecture avec la DETR 250 000€, l'ancienne région Lorraine 120 000€, le conseil départemental 49 000€, la région Grand Est 20 000€ et 5 000€ de la réserve parlementaire du sénateur Reiner. Les travaux ont été l'occasion de créer à l'étage une salle plus grande pour le conseil municipal. Un appartement a été créé au-dessus de l'espace multi-activité. Désormais la mairie et les appartements ont une entrée indépendante.

Jeudi 19 juillet 2018 / Neuves-Maisons

Travaux supplémentaires sur le Zublin

Les anciens accus à minerai Zublin, classés monument historique, vont faire l'objet de travaux pour devenir un site touristique. L'EPFL, établissement public, en est chargé, le propriétaire étant la Ville. Une première tranche de travaux s'élève à 1.200.000 €.

Mais l'opération s'avère plus chère que prévu en raison de la présence d'amiante. Un complément de 1.200.000 € s'avère nécessaire, financé à 80 % par l'EPFL et 20 % par la commune, soit 240.000 €. Seul le conseiller municipal Claude Schlegel a voté contre, estimant qu'il y a d'autres priorités (voiries, télésurveillance...). « Vous n'avez pas voté le budget », lui fut-il répondu. « Ceux qui n'aiment pas Neuves-Maisons peuvent déménager ».

Les autres points du conseil municipal ont été adoptés à l'unanimité : subventions aux associations du péri-éducatif, convention d'objectifs avec le tennis de table, participation aux frais de la classe locale pour l'inclusion scolaire, variations dans le personnel communal. Un "groupement de commandes commune/centre communal d'action sociale sur le marché public d'assurances" a été reconduit. Assurances vie ou autres, le texte ne le précise pas.

Jean-Claude Perrin, président du Livre, l'Histoire et l'Obusier se rendra à Moscou en août pour une commémoration.

Vendredi 20 juillet 2018 / Neuves-Maisons

Un pressing géré par l'économie solidaire



60 % des personnes accueillies sortent avec un emploi ou une formation en poche.

La gérante du pressing de la galerie marchande d'Intermarché ayant pris sa retraite, l'affaire a vite trouvé un repreneur. Il ne vient pas des franchises du commerce traditionnel, mais d'un secteur méconnu : l'économie solidaire.

Le Groupement économique solidaire en Moselle et Madon (GESMM) basé au Champ-le-Cerf fédère déjà plusieurs associations d'insertion dont Néoplus, Néobois, Athanor et APIC qui proposent une

multitude de services et spécialités aux entreprises et aux particuliers. Mais c'est la première fois que le GESMM achète un fonds de commerce.

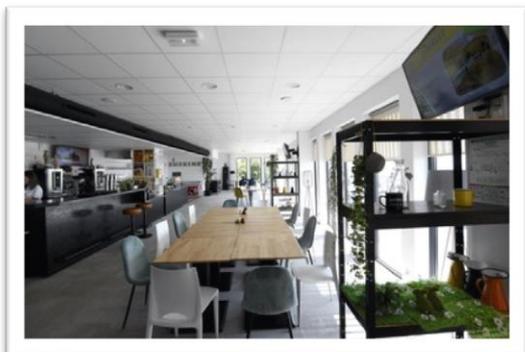
Aide à l'insertion et tremplin vers l'emploi

Le pressing est une activité dont la technique et la législation évoluent vite. On passe du nettoyage à sec à l'aqualavage. Les produits cancérigènes sont bannis. Isabelle, une professionnelle, a été embauchée et « on attend de nouvelles machines », annonce David Leborgne, directeur adjoint de GESEMM.

« Notre cœur de métier c'est l'insertion », précise ce dernier, assisté de Valérie Cunin. Il s'agit d'accompagner les salariés dans la recherche d'un emploi, de débloquer « les freins sociaux » en facilitant les démarches, paperasses, prises de rendez-vous, accès aux informations, transports en attendant le permis de conduire etc. L'APIC recrute tout le temps. C'est possible grâce aux financements de l'État, du Département, de la Région, de l'Europe, des communautés de communes du secteur et de la mairie.

Nouvelle place forte touristique

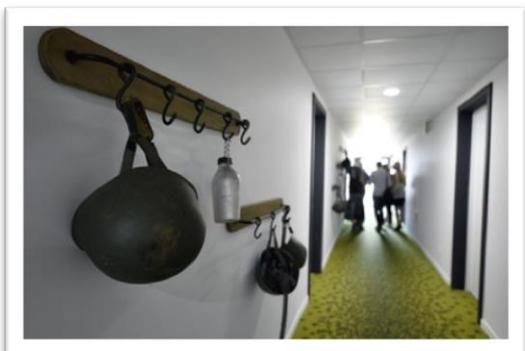
Après le parc de loisirs et la location de salle, Fort Pélissier développe une activité restauration hôtellerie et prépare des formules d'hébergement insolites dans les casemates et une tourelle...



L'auberge abrite des salles modulables ainsi qu'un bar restaurant au rez-de-chaussée toute l'année et tous les jours sauf le lundi.



Le projet d'hébergement «Tourelle» pour 2019.



Le mobilier rétro et l'esthétique renvoient au passé militaire du lieu.



La toute nouvelle terrasse de « l'Auberge du Fort Pélissier » offre une vue imprenable sur la vallée de Charmes.)

À gauche, le plateau de Ludres ; à droite, la colline de Sion et à nos pieds, Bainville-sur-Madon, reconnaissable à son église. La toute nouvelle terrasse de « l'Auberge du Fort Pélissier » offre une vue imprenable sur la vallée de Charmes ou la « trouée vosgienne » comme disaient les architectes qui ont conçu cette place forte après la défaite de 1870, quand « il avait fallu adapter une nouvelle ligne de défense aux nouvelles frontières », explique Arnaud Leblanc, le responsable du site féru d'histoire.

En cette année 2018, Fort Pélissier profite de sa position dominante dans les loisirs et la location de salles depuis 2005 pour investir un segment particulier de l'hôtellerie : l'hôtellerie de « groupe », complémentaire à l'activité séminaires que propose cet établissement très prisé des entreprises ou des équipes sportives adeptes de séjour dédié au « team building ». Au Fort Pélissier, on y fête aussi les anniversaires, les mariages, les enterrements de vie de garçons ou de jeunes filles... « En fait, nous ne faisons que répondre à une demande. Après une soirée, on est toujours réticent à prendre la route pour redescendre. Les premiers hôtels sont à 20 km. », précise Arnaud Leblanc.

Coût de l'investissement : 1,5M€ pour la rénovation des infrastructures d'eau et d'assainissement et pour le raccordement aux réseaux. Mais surtout pour la construction de l'Auberge, un nouveau bâtiment de 700m² sur deux niveaux, sobre, rectangulaire et gris, abritant des salles modulables ainsi qu'un bar restaurant au rez-de-chaussée. L'auberge compte dix chambres aménagées à l'étage pour 2, 4, 6 ou 8 personnes. La capacité d'accueil est de 63 personnes, « c'est la jauge d'un bus ». Le restaurant qui propose une cuisine traditionnelle compte ouvrir toute l'année et tous les jours sauf le lundi.

Si l'auberge est climatisée et connectée à Internet, le mobilier rétro et l'esthétique renvoient au passé militaire du lieu. Des casques militaires cabossés sont ainsi accrochés au mur du couloir central et la « chambrée » est meublée avec des lits superposés métalliques « mais néanmoins confortables ». À terme, les investisseurs (l'ancien président de l'ASNL Jacques Rousselot et le fondateur du groupe Mentor Benoit Michaux) ont prévu d'aménager d'insolites chambres luxueuses « dans les casemates et dans une tourelle de verre et d'acier qui offrira une vue à 360° ». Un palais des congrès de la taille d'un grand hangar agricole est en cours de construction à l'entrée du site, en contrebas.

S.L.

Mardi 24 juillet 2018 / Viterne

Une chaufferie bois collective



Une étude est lancée pour une chaufferie collective (mairie, salle communale et école

Quatre questions figuraient à l'ordre du jour du conseil municipal.

- A l'unanimité, le conseil a donné son aval pour aménager la piste « la chaumière du sanglier » afin de sécuriser la circulation des sorties des camions de la future carrière exploitée par SCL, travaux demandés par le département.

- Il fut de même pour le contrat liant la société Pro

Degres avec la mairie pour l'entretien annuel du climatiseur de l'école à hauteur de 322 €/an.

- L'étude de fiabilité d'une chaufferie bois collective fut plus détaillée. Après discussions sur les divers devis, le conseil opte pour l'entreprise Lorr-Enr pour faire cette étude. La chaufferie collective concernera la mairie, la salle communale et l'école. L'étude revient à 3.744€ TTC (hors subventions). Elle est prévue pour l'automne si la région Grand Est la subventionne.

- Dernier point, l'isolation de la mairie qui concerne les combles et un mur. La société Thomas Contal de Pulligny a été retenue. Les plaques de laine de verre ont été préférées au soufflage.

Ces travaux pourront être subventionnés s'ils sont réalisés et payés avant le 31 décembre 2018. A hauteur de 80 %, il resterait à la mairie une facture d'environ 4.000 €.

Ces deux derniers points furent aussi adoptés à l'unanimité, sachant que Terres de Lorraine aidera administrativement à la constitution des deux dossiers.

Stéphane Bern mène l'enquête

Le spécialiste du patrimoine et acteur principal de la fiction « Meurtres en Lorraine », dont le tournage a commencé le 29 juin à Bitche, a joué sa dernière scène dans une ancienne mine de Neuves-Maisons.



Dans la fiction « Meurtres en Lorraine », réalisée par René Manzor, Stéphane Bern incarne un gendarme dont l'enquête le mène jusqu'à l'ancienne mine de Neuves-Maisons.

Il avait déjà fait de brèves apparitions dans des films, cantonné à jouer son propre rôle, mais n'avait encore jamais incarné un personnage de fiction en tant qu'acteur principal.

Depuis le 29 juin, Stéphane Bern tient le rôle du lieutenant-colonel de gendarmerie Nicolas Muller, pour le téléfilm « Meurtres en Lorraine » réalisé par René Manzor. Une fiction dont l'intrigue a démarré dans la citadelle de Bitche, où a été découvert un cadavre, avant d'évoluer à Meisenthal, Lemberg, Mouterhouse, en passant par le plan incliné de Saint-Louis-Arzviller. Mardi, le tournage s'est poursuivi à Neuves-Maisons, dans l'ancienne mine du Val de Fer, où Stéphane Bern devait jouer une scène avec Joffrey Platel et Lilly-Fleur Pointeaux, deux autres talentueux comédiens de la série.

« J'ai un tropisme qui va vers l'Est »

« Faire le comédien, j'adore ça », confie Stéphane Bern. « J'ai accepté de jouer dans cette série à la condition que l'intrigue se déroule en Lorraine. J'ai vécu à Nancy jusqu'à l'âge de 10 ans et j'ai un attachement particulier pour la région. Sur la route, juste avant d'arriver à Neuves-Maisons, je me suis d'ailleurs arrêté pour voir le château de Lunéville. J'ai un tropisme qui va vers l'Est ». Mis en confiance par René Manzor, l'animateur de « Secrets d'Histoire », a assimilé les codes du cinéma avec fascination et une forte envie de découvrir. « Le plus dur, c'est qu'il ne faut pas regarder la caméra et ne pas projeter la voix », explique-t-il. « Pour ce rôle, je suis dans l'intériorité, d'autant que mon personnage est un homme plutôt sombre, peu souriant ».

À Neuves-Maisons, Stéphane Bern a reçu deux livres offerts par Vincent Ferry, directeur de l'Agence du Patrimoine et de la Culture des Industries Néodomiennes, consacrés à l'histoire des mines du Val de Fer. Un geste qui a touché le « petit-fils d'ouvrier, particulièrement attaché au patrimoine industriel » : « Avec mon loto du patrimoine, je suis actuellement en train de sauver une rotonde ferroviaire dans la Sarthe ».

La dernière scène du téléfilm sera tournée ce mercredi, à Nancy, sur un balcon donnant sur la place Stanislas, sans Stéphane Bern. Lequel a prévu de s'accorder un mois de vacances sur l'île de Paros, en Grèce, avant de reprendre ses émissions, le 28 août. « C'est la première année que je travaille tout le mois de juillet ». La diffusion de « Meurtres en Lorraine » est programmée fin octobre sur France 3.

Jean-Christophe VINCENT



ACTUALITES

DIVERSES

Des bus en renfort pour Brabois



La ligne 8 qui relie le centre-ville à Brabois, en passant par le nord du plateau, sera renforcée avec des bus articulés, ce qui devrait soulager le tram.

Avec la migration de 1.700 étudiants et personnels supplémentaires vers Brabois à la prochaine rentrée, la desserte du plateau va se compliquer. Le Grand Nancy prévoit une série de mesures.

Garantir une desserte parfaite et sans la moindre faille serait irresponsable. Mais nous avons la volonté et nous nous donnons les moyens de faire face à la

demande, sans attendre la solution finale qui arrivera dans quelques années avec le futur tramway ».

Le propos est signé Malika Dati. Au Grand Nancy, la vice-présidente aux transports en commun parle de « plan d'actions » quand on l'interpelle sur la desserte du plateau de Brabois à la prochaine rentrée.

Et pour cause : le tram est déjà sursaturé aux heures de pointe. Or dentaire et pharma migrent du centre-ville vers le plateau pour s'installer sur le campus de médecine.

Infernale saturation

Cette migration « représente un peu plus de 1.400 étudiants et 300 personnels supplémentaires sur un site qui compte 12.000 utilisateurs », indique le Grand Nancy. La part de ce nouveau public qui empruntera les transports en commun est de l'ordre de 300 à 350 personnes ». Ce n'est pas forcément énorme. Mais ces voyageurs se concentreront aux heures de pointe, ne faisant qu'aggraver une situation déjà infernale pour les usagers.

21 rames en pointe

Le Grand Nancy planche sur un renforcement du nombre de rames en pointe à 21 matin et après-midi contre 20 et 19. Cette disponibilité supplémentaire, rendue possible par l'apport des pièces détachées des rames de Caen, suppose un feu vert du SRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés), un service de l'État.

Priorité aux feux

La priorité du tram aux feux est en cours d'optimisation pour améliorer les cadences. Des tests sont déjà en cours, comme au carrefour Semard-Joffre où, avec Nancy Grand Cœur, les conditions du trafic ont évolué. « Une telle optimisation était impossible il y a quelques années ». L'objectif est de grappiller de précieuses secondes.

Ligne 8 musclée

C'est une mesure clé : un renfort en bus articulés est prévu sur la ligne 8 aux heures de pointe. « Deux à trois seront injectés. S'il en faut quatre, nous en mettrons quatre », précise Malika Dati. La ligne 8 fait notamment la liaison directe entre Nancy-Gare et le campus en passant par l'avenue Paul-Muller, de

l'autre côté du plateau. Nous avons déjà réduit son temps de parcours. Elle devient compétitive. Les horaires seront calés avec l'université et ses emplois du temps ».

Ligne 512 mise à profit

La ligne suburbaine 512 qui vient du secteur de Neuves-Maisons et rejoint le Vélodrome sera mise à profit pour faire la jonction avec le plateau où elle remonte jusqu'à présent pratiquement à vide. « Cette liaison est d'autant plus intéressante qu'un tiers des usagers du tram à destination de Brabois monte au Vélodrome ».

Rentrée 2019

« Cette rentrée nous donnera du recul pour adapter 2019 s'il le faut, sachant qu'à partir de décembre, le trafic usagers a tendance à baissé ». Reste à voir dans quelles conditions se passera septembre 2018 !

Ghislain UTARD

La bonne échappée de l'industrie du cycle

La révolution des usages en faveur d'une mobilité moins polluante, couplée à l'essor des vélos électriques, entraîne la renaissance d'une industrie de la bicyclette en France

C'est l'effervescence ! Alors que les 176 coureurs du Tour de France devraient s'élancer samedi 7 juillet de Noirmoutiers pour trois semaines consacrées à la petite reine, la bécane n'a jamais eu autant la cote en France et en Europe. « Nous sommes entrés dans une véritable transition écomobile, relève François Héran, l'économiste spécialiste du vélo n'a cessé de se renforcer dans les déplacements. »

Progressivement, renchérit Virgile Caillat, de l'Union sport & cycles, « les Français ont retrouvé l'utilité de la bicyclette. Si le développement du vélo s'est appuyé depuis cinquante ans sur le sport, puis l'usage de loisir, notamment avec l'essor du VTT, désormais, il retrouve ce côté utilitaire qu'il avait toute la première partie du XX^e siècle. Et l'essor des e-bikes accentue cet élan ». A la fois bénéfique à la santé de citadins de plus en plus sédentaires, et non polluant, le bon vieux biclou a regagné ses lettres de noblesse avec le phénomène des vélos en libre-service. « On peut dater au lancement du Vélo'v à Lyon, en 2005, et du Vélib' à Paris, en 2007, le retour de l'appétence pour la bicyclette en ville, confirme Jérôme Valentin, le patron de Cycleurop (Gitanes, Peugeot, etc.). A partir de cette date, les achats ont rebondi de manière très importante. »

En 2017, les ventes ont ainsi atteint 2,78 millions d'unités, un chiffre moyen en termes de volume, avec une modeste hausse de 0,2 % sur un an, mais qui a explosé en termes de revenus. Pour la première fois de son histoire, le chiffre d'affaires hexagonal du secteur a dépassé le seuil de 2 milliards d'euros. « Cela s'explique aisément, relève Yves Salaün, le patron de la Manufacture française du cycle, à Machecoul (Loire-Atlantique), les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) ont progressé l'année dernière de 90 % à 255 000 unités ! En moyenne, un VAE est vendu à 1 584 euros, contre 339 euros pour un engin classique. »

Ce décollage des ventes de VAE a une explication simple, relativise Grégory Trebaol,

le patron du groupe Easybike (Solex, Matra, etc.) à Saint-Lô, dans la Manche : « L'annonce d'un bonus de l'Etat de 200 euros à l'achat en février 2017, puis l'annonce de son retrait dix mois plus tard, a faussé l'année. Sans ce bonus, la croissance aurait été de 40 %. » « Après un bon début d'année en 2018, la croissance est plus modérée, mais le marché est toujours orienté à la hausse », souligne Jérôme Valentin.

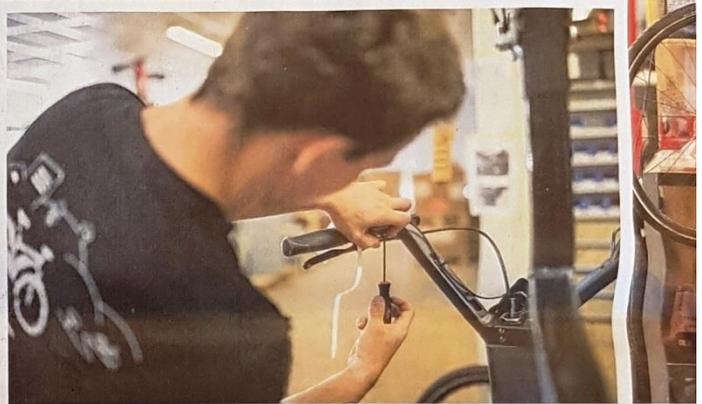
Le retour en grâce du cycle, et l'avènement du VAE, réjouit les industriels du secteur, les marques et les fournisseurs de composants comme Transfil, Mach 1 ou Look. « Depuis cinq ans, tous les signaux sont repassés du vert, commente François Lucas, le patron d'Arcade cycles, à La Roche-sur-Yon (Vendée). Depuis cinq ans, les six usines tricolores restantes ont relancé les embauches. Il y a aujourd'hui, environ 1 000 emplois directs de production. C'est encore faible, mais cela progresse chaque année. »

TAXE ANTIDUMPING

Avec ses 400 000 cycles fabriqués chaque année, la Manufacture française du cycle est le premier site français devant l'usine Decathlon de Mons-en-Barœul, près de Lille, et ses 150 000 unités produites – sur les 4,3 millions qu'il écoule dans le monde. Les quatre autres usines françaises d'assemblage (Arcade, Cycleurop, Moustache et Easybike) produisent chacune entre 15 000 et 100 000 unités par an... En tout, la France a produit, en 2017, 800 000 cycles, contre plusieurs millions encore il y a quarante ans.

A l'époque, Saint-Etienne était la capitale mondiale du cycle et Peugeot ou Motobécane fabriquaient des centaines de milliers de vélos. Entre-temps, la majeure partie de la production est partie en Asie. Au niveau européen, le phénomène a été identique. Malgré la résistance de l'Italie ou de l'Allemagne, la production a quitté le continent. Sur 20 millions de modèles vendus en Europe en 2017, seulement 12 millions y sont encore assemblés.

Face à cette concurrence, l'EBMA, l'association européenne des fabricants de cycles, a obtenu de la Commission européenne la



L'URGENCE EST DE FAIRE REVENIR EN FRANCE LA FABRICATION DE CADRES, CAR DE 90 % À 95 % DE CES ÉLÉMENTS PROVIENNENT DE CHINE POPULAIRE OU DE TAÏWAN

mise en place, dès 1995, d'une taxe antidumping de 48,5 % contre la Chine pour les cycles classiques. « Cela a au moins permis de préserver nos 800 sociétés, pour la plupart des PME, et quelque 90 000 emplois à travers le continent, explique Moreno Fioravanti, le secrétaire général de l'EBMA. De même, nous avons pu investir ces dernières années plusieurs milliards d'euros, notamment pour développer les VAE. D'ailleurs, nous demandons désormais une protection identique par rapport à la Chine pour les VAE. »

La Commission européenne semble ouverte à cette option, et cela se ressent sur tout le secteur, qui bruisse de relocalisation d'activités en Europe. L'urgence est de faire revenir la fabrication de cadres, car de 90 à 95 % de ces éléments proviennent aujourd'hui de Chine ou de Taïwan. « Or le cadre est stratégique. Il demande d'importants investissements pour produire en acier, en aluminium ou en carbone l'ensemble des modèles et des designs des fabricants, explique Jérôme Valentin de Cycleurop. Quand on produit les cadres, toute une filière de fabricants de composants vient s'installer à proximité. »

Le Portugal, l'Italie, la Roumanie sont en train de se doter de telles usines. La France a déjà abandonné. « Le coût de la main-d'œuvre n'est pas assez compétitif, explique M. Valentin. En revanche, nous avons une carte à jouer avec le vélo à assistance électrique. » « Pour les composants comme les batteries et les moteurs, les coûts de la main-d'œuvre sont réduits et la valeur importante. Nous devons absolument attirer des investisseurs afin de rester dans le peloton de tête », ajoute Yves Salaün.

En France, la start-up française EasyLi se prépare. « Etant en Europe, nous pouvons être bien plus réactifs pour imaginer des systèmes d'intégration des batteries sur mesure, explique son patron François Barsacq. Notre force, c'est de pouvoir proposer des volumes limités, qui sont complexes pour des producteurs chinois, qui préfèrent des plus gros volumes. »

Outre les batteries, l'assemblage pourrait également être relocalisé davantage. « La perspective de la taxe antidumping est en train de nous apporter de la charge de travail », confie Grégory Trebaol, qui devrait assembler dans son usine de Saint-Lô des e-bikes pour d'autres marques européennes, qui importent pour l'instant de Chine.

D'autres entrepreneurs veulent jouer la carte du « fabriqué en France ». La société Coleen, créée par un duo d'entrepreneurs en 2014, cherche à lever 300 000 euros pour lancer la production de sa bicyclette au design très soigné et vendu à partir de 4 690 euros. La petite société vise la production de 300 modèles avec une motorisation et des batteries fournies par la française Saft, ce qui représente 50 % de la valeur de la bicyclette.

Tous ces efforts porteront leurs fruits si les pouvoirs publics poursuivent leur soutien à la bicyclette. « Dans le discours politique, le développement de cette pratique est une évidence, remarque Virgile Caillat, mais, quand il faut passer à l'acte et prendre des décisions pour généraliser l'indemnité kilométrique pour les vélos, développer des infrastructures spécifiques comme des voies cyclables ou des parkings spécifiques, il n'y a plus grand monde. Nous attendons beaucoup du plan national promis à la rentrée prochaine par le gouvernement. » ■

Le business du Tour de France, une affaire qui roule

POUR LE MONDE DU CYCLE, c'est une exposition unique au monde. Le Tour de France est le grand événement qui fédère le monde de la petite reine tous les mois de juillet depuis 1903... Et c'est un modèle unique, car l'événement, contrairement à une coupe ou à un grand tournoi, ne peut faire payer directement les douze millions de spectateurs qui viennent se masser le long des 30 000 kilomètres de route.

Amateur Sport Organisation (ASO), qui gère le Tour de France, doit tout de même dégorger un chiffre d'affaires estimé à 150 millions d'euros pour faire tourner cette énorme machine à travers l'Hexagone. « Il y a de fait une billetterie indirecte, explique Lionel Maltese, professeur de management sportif à l'université Aix-Marseille. Ce sont les villes étapes qui financent ASO pour accueillir la caravane du tour. Les tarifs évoluent selon les prestations, mais cela peut dépasser 100 000 euros. » Mieux, une grande part des coûts d'installations techniques, est en grande partie à la charge de ces mêmes collectivités, précise le chercheur. Mais le génie d'ASO, c'est d'avoir permis aux

marques privées de réaliser leur promotion sans en traverser dans l'espace public, une chose autrement quasiment impossible.

3,5 milliards de téléspectateurs

En gros, le tiers des revenus du Tour proviennent des sponsors principaux, comme Skoda, Vitell ou LCL. La marque automobile fait ainsi un chèque d'environ 3,5 millions d'euros pour doter le Tour de ses véhicules et pour le maillot vert du meilleur sprinteur. « Ce n'est pas cher payé pour l'exposition médiatique qu'il gagne, résume le chercheur. Et, tant que cela est amorti par ses ventes de véhicules dans l'Hexagone, il n'a pas trop de raison d'arrêter. »

Le Tour tire également ses revenus de la caravane publicitaire, qui accueille une quarantaine de marques. « C'est du marketing de terrain très populaire, très bien vu, car cela rythme à merveille l'attente des spectateurs, qui auront le droit de voir quelques secondes les coureurs », poursuit M. Maltese. D'autres marques préfèrent investir dans une équipe, afin de se faire une place sur le Tour, mais cela coûte au mini-

mum de 8 à 10 millions d'euros par an pour espérer jouer un rôle important. « Et puis, il faut savoir raconter une histoire et fédérer un public, notamment par le biais du numérique. La FDJ ou AG2R y arrivent plutôt bien », résume le chercheur.

La moitié des ressources de l'événement proviennent des droits de diffusion. France Télévisions signe un chèque de 25 millions d'euros. Les télévisions du monde entier achètent également les droits, car le Tour est diffusé dans 190 pays, auprès de 3,5 milliards de téléspectateurs, selon ASO. « Quand les Allemands et les Américains jouent les premiers rôles, les droits augmentent fortement », relève M. Maltese.

Reste un bémol, si l'organisateur, les chaînes et les marques s'y retrouvent, les cyclistes ne bénéficient pas autant des revenus... « Alors que, dans le foot, les joueurs sont intéressés à hauteur de 45 % des revenus d'une compétition, que les tennismen peuvent espérer un prize money à hauteur de près de 20 % des revenus d'un tournoi du Grand Chelem, les cyclistes sont un peu les laissés-pour-compte », conclut M. Maltese. ■

PH. J.

PHILIPPE JACQUÉ



Le tourisme à bicyclette engendre une activité florissante

Chaque kilomètre aménagé pour les cyclotouristes rapporterait de 17 000 à 30 200 euros par an aux territoires concernés. Commerces et hôteliers s'adaptent à cette nouvelle clientèle

Un défilé incessant. Les dimanches d'été, le long du canal du Loing, dans le sud du département de Seine-et-Marne, les cyclistes se succèdent à un rythme régulier. Voyageurs dont les bagages sont glissés dans des sacs amovibles, sportifs aux maillots multicolores en quête de performances, familles en promenade, il y en a pour tous les goûts.

Le canal du Loing n'est pas une exception. En 2017, la fréquentation des principaux itinéraires cyclables de France a progressé de 8 % par rapport à 2016, selon les chiffres publiés le 3 juillet par Vélo et territoires, une association d'élus qui rassemble 80 collectivités locales engagées dans la promotion de la bicyclette. Depuis 2013, la hausse atteint même 18 %.

Cet afflux de cyclistes sur les routes finit par susciter la convoitise des professionnels du tourisme. Le long des itinéraires, des commerces ouvrent, des loueurs de vélos s'installent, des hôteliers s'adaptent à cette nouvelle clientèle. Sur la ViaRhôna, un itinéraire qui court le long du Rhône entre le lac Léman et la Méditerranée, 65 000 nuitées liées au cyclotourisme ont été enregistrées en 2017, estime le cabinet de conseil Inddigo, qui a publié en mars une étude consacrée à cette voie.

Le label Accueil vélo, développé par les professionnels du tourisme, est aujourd'hui attribué à 3 400 prestataires, contre 2 600 en mars 2017, des offices de tourisme

aux hôtels, en passant par des sites remarquables. Ces opérateurs s'engagent à fournir des services adaptés, tels que des abris sécurisés, le transfert de bagages ou des kits de réparation.

Plus dépensiers que d'autres

L'économie qui se met en place le long des itinéraires se révèle très lucrative. Les touristes à vélo sont réputés dépenser davantage que les autres. Chaque voyageur qui découvre la Loire à vélo, le plus fréquenté des itinéraires de France, avec presque un million de visiteurs par an, consomme en moyenne pour 80 euros par jour. C'est nettement plus que les sommes dépensées, selon diverses études locales, par la moyenne des touristes, tous modes de transport confondus : 40 euros dans le Territoire de Belfort, 46 euros dans l'Hérault, 65 euros sur la Côte d'Azur. Seuls les étrangers qui visitent Paris déboursent davantage, 120 euros par jour.

La dépense supplémentaire peut s'expliquer de plusieurs manières. Le cyclotourisme séduit retraités, les cadres supérieurs, les habitués des grandes villes. Mais, surtout, les touristes à vélo n'ont, par définition, pas besoin de voiture. Or, le transport demeure le principal poste de dépense des vacanciers. Les spécialistes ont calculé jusqu'aux retombées économiques de la manne touristique. Chaque kilomètre aménagé rapporterait ainsi entre 17 000 euros (en Breta-

«L'accueil que nous réservent les élus est infiniment plus enthousiaste qu'il y a quinze ans»

CAMILLE THOMÉ
directrice de Vélo
et territoires

gne) et 30 200 euros par an (le long de la Loire) au territoire.

Ces chiffres encourageants n'ont pas échappé aux collectivités locales, qui se chargent d'aménager des itinéraires. On comptait en France, au 1^{er} janvier, 15 120 km de voies cyclables dûment labellisées, soit 710 km de plus que l'an dernier, et 1 500 km de plus qu'en 2016. «L'accueil que nous réservent les élus est infiniment plus enthousiaste qu'il y a quinze ans», note Camille Thomé, directrice de Vélo et territoires.

La responsable conseille aux impréparés de bien se renseigner avant de se lancer dans l'aménagement d'un réseau. Ainsi, «il existe de nombreuses manières de faire du tourisme à vélo», prévient Nicolas Mercat, du cabinet Inddigo. «Les itinéraires se déplacent en changeant d'hébergement tous les soirs. Certains découvrent la région en rayonnant à partir de leur lieu de séjour. D'autres font du vélo leur principal moyen de déplacement,

une fois sur place. Cela concerne de plus en plus de monde dans les stations du littoral aquitain, très encombrées l'été», dit le spécialiste.

Par ailleurs, ce tourisme ne se développe pas seulement les mois d'été, mais aussi «sur les ailes de saison», comme disent les spécialistes, c'est-à-dire les périodes allant de Pâques à juin, puis de septembre à la Toussaint. Enfin, il s'agit d'un tourisme de proximité. «La majorité des vacanciers habitent à moins de 300 kilomètres», souligne M. Mercat.

Malgré cette batterie de chiffres, les acteurs locaux émettent des réserves. Les hôteliers n'apprécient pas toujours l'hébergement à la nuitée. Les élus hésitent à aménager une véloroute, surtout s'il faut pour cela supprimer l'accès aux véhicules motorisés. Les berges des rivières et canaux dépendent de divers acteurs. Voies navigables de France, communautés de communes, départements, et tous ne se montent pas coopératifs.

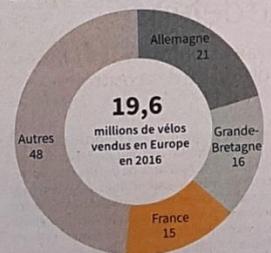
Pour convaincre tout ce monde, M. Mercat propose «des perspectives prévisionnelles, basées sur le bassin de chalandise, la qualité paysagère, ainsi que le type d'itinéraire envisagé, voie séparée ou route départementale à faible trafic, par exemple». Au-delà du raisonnement économique, les élus se révèlent sensibles à un ultime argument : une fois mis en place, les itinéraires consacrés au cyclotourisme serviront tous les jours aux habitants de la région. ■

OLIVIER RAZEMON

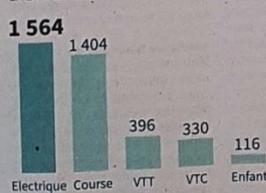
A gauche en haut : calage du moteur d'un vélo à assistance électrique chez Moustache Bikes à l'usine de Golbey (Vosges), en 2017. En bas : mise en place du freinage. Ci-dessus : finition de l'assemblage.

La renaissance du vélo

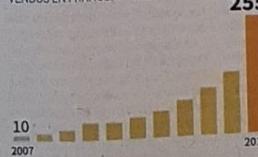
PART DES VENTES DE VÉLOS DANS L'UNION EUROPÉENNE, PAR PAYS, EN 2016. EN %



PRIX MOYEN PAR TYPE DE VÉLO, EN 2016. EN EUROS



NOMBRE DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE VENDUS EN FRANCE, EN MILLIERS



SOURCE : CONEBI, OBSERVATOIRE DU CYCLE
INFOGRAPHIE LE MONDE

Avec Moustache, Epinal s'est fait une place sur la carte du vélo à assistance électrique

En six ans, les ventes de la PME spécialisée dans les bicyclettes électriques haut de gamme se sont envolées, passant de 600 unités en 2012 à 18 000 l'an dernier

REPORTAGE

GOLBEY (VOSGES) - envoyé spécial

Ce qui frappe d'abord, c'est la profusion de cartons et les étagères qui débordent de partout. Visiter l'usine de Moustache Bikes, à Golbey (Vosges), la banlieue d'Epinal, c'est s'adonner à un véritable parcours du combattant. Au bout d'une allée encombrée, une dizaine d'ouvriers assemblent cadres, chaînes, dérailleurs, câbles, optiques, moteurs, batteries et des dizaines d'autres composants pour créer les Lundi, Friday, Samedi et autres Dimanche, les différents modèles à assistance électrique de cette PME spinalienne. «Ici, on passe notre temps à pousser les murs et à se réorganiser», s'excuse Matthieu Richard, le responsable de la production. Il y a trois ans, nous étions sept à assembler des vélos. Désormais, nous sommes 34 pour produire plus de 140 cycles par jour. Le tout, organisé en deux équipes...

«Quand nous sommes rentrés en 2012, nous avons loué 350 m² de cette ancienne usine textile, se rappelle Grégory Sand, le directeur général et un des cofondateurs de cette marque qui s'est fait un nom sur le marché avec son Lundi, un vélo iconique au design très soigné. Et puis, au fur et à mesure que les ventes progressaient, nous avons annexé petit à petit d'autres espaces pour atteindre 2 000 m². Aujourd'hui, nous sommes à l'étroit. Cet été, nous déménageons pour un site trois fois plus grand. Au moins, nous y resterons à l'aise quelques années!»

En six ans, les ventes de Moustache – nom qui fait référence à la forme du guidon des premiers engins de la marque – sont passées de 600 unités en 2012 à 18 000 l'an dernier. Et la PME de 75 personnes vise désormais 26 000 ventes de bicyclettes haut de gamme et élégantes, vendues entre 2 300 et 5 300 euros. Le chiffre d'affaires a bondi de 2,5 millions à 40 millions d'euros en six ans, dont la moitié à l'export... «Et nous avons toujours été rentables», précise M. Sand, qui détient toujours la majorité des actions de l'entreprise avec Emmanuel Antonot, président et cofondateur de la société.

Une image «bobo» assumée

Pour Moustache, tout a commencé chez un expert-comptable. «En 2010, je venais de quitter les cycles Lapierre et je cherchais un partenaire pour développer une marque de vélo à assistance électrique, un marché encore à ses balbutiements, relate Emmanuel Antonot. L'expert-comptable m'a mis en contact avec Grégory Sand, un ingénieur commercial, qui sou-

haitait reprendre une entreprise. Et cela a tout de suite fonctionné.

Ensemble, ils finalisent le premier prototype présenté à l'automne 2011 au Salon du cycle de Paris. Il séduit par son design, son confort et son ergonomie. Les ventes démarrent dans la foulée. «Nous visions 300 ventes en 2012, nous en avons écoulé le double», se remémore M. Sand, qui, à l'époque, démarche un à un les détaillants. «Les commandes se sont ensuite envolées et nous avons dû gérer une croissance phénoménale», reprend M. Antonot.

En quelques années, la PME, qui joue d'une image «bobo» assumée, doit recruter à tour de bras pour développer ses «eBikes» urbains, tout-terrain ou VTT. Le tout avec un œil particulier sur les stocks. «L'essentiel de nos composants est acheté auprès de notre fournisseur à Taïwan», indique M. Antonot. «Quant aux moteurs et aux batteries, tout vient de Bosch. Le fournisseur a été difficile à convaincre, mais quand c'est signé, il s'engage sur certains volumes très longtemps à l'avance, cela veut dire qu'il faut savoir s'organiser en conséquence», ajoute M. Sand.

En 2017, la petite société connaît un coup de chaud. «Nous étions en retard de 2 000 vélos, que nous étions certains de vendre, mais il nous manquait des bras pour les

faire, raconte le directeur général. Un matin, j'apprends que le sous-traitant automobile Streit, à Thaon-les-Vosges, connaît des difficultés. Peut-être pourrions-nous reprendre certains de 53 salariés? Aujourd'hui, 10 anciens de Streit nous ont rejoints. Et nous allons prochainement déménager dans leurs anciens locaux...»

Pour Eric, 55 ans et ex-Streit, l'arrivée de Moustache a été une bénédiction. «Franchement, je m'éclate, dit-il au pied du vélo qu'il assemble. On monte un deux-roues de A à Z. On a le plaisir de tout régler... Et ce n'est jamais le même modèle. C'est assez plaisant.» L'arrivée des nouveaux salariés nous a fait beaucoup de bien, complète M. Sand. Cela a augmenté la moyenne d'âge, qui tournait autour de 25-30 ans, et cela a apporté beaucoup d'expérience industrielle.

Dans ses nouveaux locaux, Moustache entend mieux organiser ses lignes de production, en internalisant la production de nouveaux composants pour réduire ses coûts et être plus flexible. «Faute de place, nous ne pouvions monter nos roues ici, jusqu'à présent, indique M. Antonot. Dans la nouvelle usine, nous le ferons.» Bref, un tout nouveau cycle industriel commence. ■

PH. J.