



L'HEUREUX CYCLAGE

Le réseau des ateliers vélo participatifs et solidaires

PRÉ-ÉTUDE POUR LA MISE EN ŒUVRE DE FILIÈRES LOCALES DE RÉEMPLOI DES CYCLES



Perspectives de gestion des vélos sur l'ensemble du cycle de vie

Contact : Elodie Chabert, coordinatrice de projets

Mail. elodie.chabert@heureux-cyclage.org

Tel. 04 82 53 71 32

Réalisée avec le soutien de l'ADEME

Publié sous licence 

Nous tenons à remercier l'ensemble des personnes ayant participé à la conduite de cette pré-étude et plus particulièrement les bénévoles, les volontaires et les salariés des ateliers vélo qui ont contribué à l'élaboration de ce travail.

Réalisée par L'Heureux Cyclage, cette pré-étude n'aurait pu se faire sans le soutien financier et opérationnel de l'ADEME. Nous remercions tout particulièrement les ingénieurs du service Filières REP et Recyclage qui ont participé – de près ou de loin – à la bonne marche de sa réalisation. De même, nous remercions le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (DGPR/SPNQE/DPGD/BQEP) pour son apport sur des aspects techniques et réglementaires.

De nombreux partenaires ont également accordé de leur temps et nous ont fourni de précieuses données sur les activités de leurs structures. Notamment :

- Julien FORTIN – Réseau des Ressourceries
- Nicolas ALLIOT – Emmaüs France
- Catherine TRACHTENBERG et David OLIVIER – CNPC
- Grégoire Billette – FNCRM
- Adrien BASTIDES et Christelle RIVIÈRE – AMORCE
- Sophie HERING – FUB
- Véronique Michaud – CVTC

SOMMAIRE

RÉSUMÉ.....	4
INTRODUCTION.....	5
1 L'objet de la pré-étude.....	5
a /Les constats.....	5
b /La définition du champ de la pré-étude.....	5
c /La composition d'un vélo.....	5
2 Les sources utilisées.....	7
a /Les enquêtes et études existantes.....	7
b /Les données complémentaires.....	7
3 Le contexte législatif.....	7
a /La prévention des déchets.....	8
b /Le principe de la REP.....	8
PARTIE 1 : ÉTAT DES LIEUX DE LA FILIÈRE CYCLE.....	9
1 Les acteurs de la filière.....	9
a /Les producteurs et commerçants.....	9
b /Les usagers et les détenteurs.....	9
c /Les structures de réemploi.....	10
d /Les organismes intervenant dans la gestion des déchets.....	11
e /Les associations.....	12
2 Les flux de produits.....	12
a /Les flux entrants : de gros volumes pour de faibles valeurs.....	12
b /Les flux internes : la seconde vie des vélos peu développée.....	14
c /Les flux sortants : des destructions disproportionnées.....	16
PARTIE 2 : FILIÈRES LOCALES DE RÉEMPLOI EXISTANTES ET DIVERSITÉ DES CONFIGURATIONS.....	17
1 Les différents modes de collecte des cycles réemployables.....	17
a /Les déchèteries et les structures partenaires.....	17
b /La collecte auprès de structures privées.....	19
c /Les vélos collectés sur la voie publique.....	21
d /Synthèse des collectes de cycles réemployables.....	22
2 Les systèmes économiques locaux.....	23
a /Les structures généralistes de réemploi.....	23
b /Les structures spécialisées dans le réemploi des cycles.....	24
PARTIE 3 : PERSPECTIVES NATIONALES.....	27
1 Les scénarios d'évolution des filières de réemploi.....	27
a /Le statu quo.....	27
b /La coordination des actions de réemploi.....	28
c /La constitution d'une filière REP volontaire.....	29
d /L'instauration d'une filière REP légiférée.....	30
2 Récapitulatif et conclusion.....	31
a /L'évaluation globale des choix possibles.....	31
b /Les suites de cette pré-étude.....	32
BIBLIOGRAPHIE.....	33

RÉSUMÉ

Il existe de nombreuses données sur le marché des cycles neufs et l'usage du vélo en France, cependant aucune étude ne mentionne le cycle de vie d'un vélo, de sa production à son traitement en tant que déchet. De manière empirique, on peut pourtant constater que de nombreuses bicyclettes sont inutilisées (stockées dans les caves) ou destinées à la destruction (jetées en déchèterie), alors même que ces dernières peuvent être en état de marche ou nécessiter quelques simples réparations.

Cette pré-étude vise à évaluer les flux de vélos adultes et à analyser le potentiel de mise en œuvre de filières locales de réemploi des cycles. En 2013, les Français possèdent 26 millions de bicyclettes, dont plus de 9 millions n'ont pas été utilisées dans les douze derniers mois. Chaque année, près de 2 millions de vélos adultes¹ sont achetés neufs en France. Parallèlement, cette pré-étude évalue à environ 1,5 million d'unités le nombre de vélos détruits tous les ans. Le cycle de vie d'un vélo est donc court et peu optimisé.

Face à cette situation, des initiatives locales de réemploi des vélos en fin de vie ont émergées sur de nombreux territoires, portées par des structures de l'Économie Sociale et Solidaire. En coordination ou non avec des acteurs publics et privés, ces structures développent des filières locales de réemploi en exploitant divers gisements (déchèterie, dons de particulier, etc.). Elles reposent donc sur des fonctionnements économiques variés et présentent le potentiel de structuration de filières locales de réemploi des vélos.

Prenant en considération l'état des lieux des flux de vélos ainsi que les diverses configurations locales de leur réemploi, cette pré-étude entend proposer plusieurs choix possibles d'évolution pour optimiser le cycle de vie des vélos. Quatre scénarios sont ainsi présentés : le statu quo, la coordination des actions de réemploi, la constitution d'une filière REP volontaire, l'instauration d'une filière REP légiférée. Évalués sur des critères de faisabilité, d'efficacité environnementale et d'efficacité socio-économique, ces scénarios sont autant d'orientations possibles pour structurer des filières de réemploi des cycles.

1 Pour des raisons détaillées plus loin, nous parlons ici uniquement de vélos adultes détenus par les ménages.

INTRODUCTION

1 | L'objet de la pré-étude

a / Les constats

Cette pré-étude propose de jeter les bases d'une réflexion sur la prise en charge des cycles en fin de vie. Plusieurs constats motivent une telle réflexion :

- bien que ceux-ci soient des objets techniquement simples donc facilement réutilisables, de nombreux vélos sont destinés à la destruction ;
- le développement à prévoir de ce moyen de transport écologique laisse à penser que, dans la configuration actuelle de la filière (beaucoup de ventes et de destructions mais peu de réemploi), l'importance des flux de vélos en fin de vie pourrait s'accroître dans les années à venir ;
- des structures de réemploi s'attellent déjà à la récupération et réparation de vélos, montrant ainsi que la seconde vie des cycles est possible et qu'elle permet par ailleurs de sensibiliser l'utilisateur à l'entretien et à la réparation.

b / La définition du champ de la pré-étude

Les vélos en fin de vie constituent des flux de déchets d'ores et déjà conséquents, très probablement croissants, mais pour autant évitables. Toutefois, il n'existe actuellement aucune étude quantifiant ces flux et évaluant le potentiel de structuration de filières de réemploi des vélos.

En s'appuyant sur la philosophie de la Responsabilité Élargie du Producteur (REP), cette pré-étude entend donc définir les caractéristiques de prise en charge des vélos en fin de vie. Pour ce faire, considérant que la filière cycle concerne des produits à haut potentiel de réemploi, elle s'intéressera particulièrement aux enjeux de la seconde vie des produits au sein d'une filière spécifique de gestion des vélos sur l'ensemble du cycle de vie. Les produits concernés sont donc les cycles en fin de vie, mais également les cycles inutilisés : ceux-ci constituent de potentiels déchets alors qu'ils représentent un gisement de produits facilement réemployables.

Les données et les analyses présentées répondent à une exigence d'évaluation quantitative des flux, mais également à un impératif de compréhension qualitative de la situation matérielle de la filière. L'objectif est donc triple :

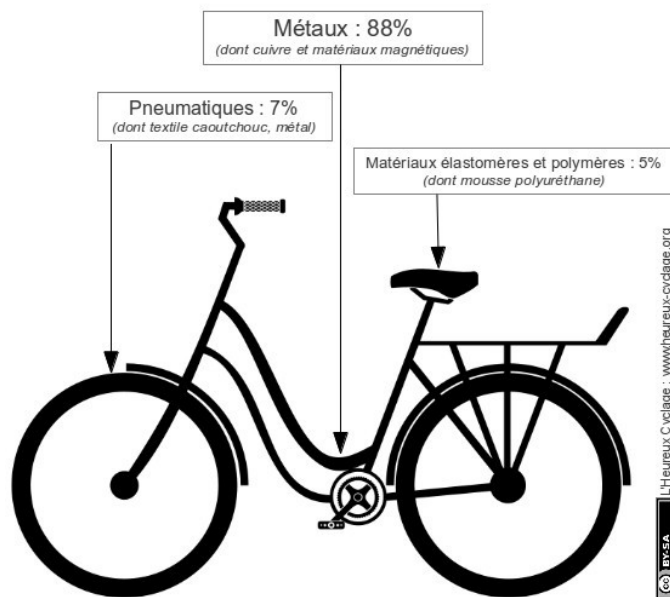
- évaluer les flux d'objets concernés (produits réemployables, en fin de vie, détruits) ;
- établir un état des lieux des acteurs et des configurations du réemploi ;
- envisager des perspectives d'évolution de la filière.

c / La composition d'un vélo

Une bicyclette se compose de plus de 1 000 pièces. De nombreuses opérations d'assemblages sont donc nécessaires à sa construction, pour obtenir un produit final dont le poids est compris en moyenne entre

10 kg et 15 kg. Composé principalement de métal (excepté pour les cadres de cycles en carbone), un vélo est également constitué de matériaux élastomères (caoutchouc) et polymères (matières plastiques), ainsi que de lubrifiants mécaniques difficilement quantifiables². Les données ci-dessous sont extraites de la décomposition d'un vélo de ville adulte et standard pesant 16,64 kg³.

Composition d'un vélo adulte
(répartition du poids selon les matériaux)



LE CAS DES VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

La directive 2012/19/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012, stipule les critères d'inclusion des moyens de transport dans la filière dédiée au déchets d'équipements électriques et électroniques. Les vélos à assistance électrique entrent dans cette catégorie (de même que les systèmes d'éclairage) : dotés d'un moteur et d'une batterie, ils constituent des produits techniquement différents des cycles classiques. En pratique, il faut distinguer les cycles intégrant l'assistance électrique dès leur conception et les cycles équipés d'un kit optionnel (dans le second cas, seul le kit est considéré comme un déchet de la filière). De par leurs caractéristiques techniques, ces vélos ne constituent pas un gisement de produits réemployables au même titre que les cycles classiques. Le récent développement de ces vélos n'engendre pour l'instant pas de problématique de prise en charge des déchets. Cependant, les ventes ne cessent de croître depuis le début des années 2000 (parfois plus de 50 % d'une année sur l'autre) ; cette mutation technique de la filière vélo a des impacts environnementaux sur la gestion de déchets, qu'il convient de prévoir, notamment sur le plan de la collecte spécifique en déchèterie.

² Les dispositifs d'éclairages sont abordés dans l'encadré traitant des vélos à assistance électrique.

³ Source : démontage d'une bicyclette, atelier Dynamo (Nancy).

2 | Les sources utilisées

a / Les enquêtes et études existantes

Les enquêtes et études qui alimentent le présent travail sont celles produites par les acteurs de la filière et par des organismes de recherche public, tant dans le domaine des transports que dans le domaine des déchets.

Les enquêtes nationales transports, réalisées environ tous les dix ans (1982, 1994, 2008)⁴, apportent des données fiables sur le parc de bicyclettes des ménages en France ; la mise en perspective de ces statistiques avec les ventes annuelles de vélos⁵ permet d'envisager un cycle de vie typique. Une étude menée en 2009 sur l'économie du vélo⁶ couvre également une large gamme de données utiles à l'objet de cette publication. Les publications et recherches de l'ADEME apporteront des éléments techniques et socio-économiques plus particulièrement dans le domaine des déchets et de leur prévention.

Enfin, des acteurs du réemploi produisent également des enquêtes : le Réseau des Ressourceries, ou encore L'Heureux Cyclage, mettent à disposition des données sur l'activité de leurs membres.

b / Les données complémentaires

Des recueils de données complémentaires et non exhaustifs ont été réalisés au fur et à mesure auprès des acteurs de la filière. Ces éléments – de nature qualitative et quantitative – sont ceux relatifs aux configurations locales singulières ainsi qu'aux protocoles de collecte et de traitement des cycles en fin de vie. La récolte de ces compléments est constituée de diverses sources : entretiens avec les acteurs, recherche documentaire, recueil statistique, etc. Ces données ont été collectées entre janvier et juin 2013.

Enfin, le recueil de données complémentaires auprès de ces structures a contribué, de manière significative, à faire émerger ou à confirmer l'enjeu de réduction des déchets que représente le réemploi des vélos. En s'inscrivant donc pleinement dans la réalité qu'elle entend étudier, cette pré-étude a également impacté les pratiques et les représentations des acteurs concernés.

UNE ABSENCE DE DONNÉES GLOBALES

La mise en perspective d'enquêtes nationales, ainsi que le recueil exploratoire de données de terrain, donnent des indications et ordres de grandeur contribuant à circonscrire le champ étudié ; mais cela ne permet pas d'obtenir des données consolidées. Dans le but de définir avec précision les impacts liés à la gestion des cycles en fin de vie, une prospection systématique sur les quantités réelles de cycles collectés, détruits et réemployés constituera une source nécessaire à une étude plus complète.

4 Enquête nationale transports et déplacements (ENTD - réalisée en 2008). Cf bibliographie.

5 Observatoire annuel du CNPC. Cf bibliographie.

6 Étude ATOUT France. Cf bibliographie.

3 | Le contexte législatif

a / La prévention des déchets

En fin de vie, les cycles appartiennent à la catégorie des déchets ménagers et assimilés et sont collectés en déchèterie. Les matériaux élastomères et polymères, ainsi que les lubrifiants mécaniques, ne sont pas valorisables sur le plan du recyclage et sont *in fine* traités par incinération ou stockage. D'après la hiérarchie du traitement des déchets, énoncée par la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008, la prévention puis le recyclage doivent prévaloir à l'élimination (incinération ou stockage). Transposée en droit français par les lois Grenelle 1 et 2 – ainsi que par leurs décrets d'application respectifs – cette législation fixe des objectifs de réduction des déchets.

b / Le principe de la REP

Concernant les vélos, les activités existantes de récupération des cycles en fin de vie se situent en amont de l'attribution du statut de déchet aux produits concernés. Récupérés par des dons, par des collectes (vélocistes, bailleurs, etc.), ou par la mise en place de zones de réemploi⁷ en déchèteries, les acteurs de récupération des cycles détournent des flux de produits avant qu'ils ne deviennent des déchets : ils œuvrent ainsi dans le champ de la prévention. Le principe de REP vise principalement à internaliser dans le prix de vente des produits les coûts de gestion de leurs déchets : les opérations de prévention qui concourent à limiter ces coûts peuvent à ce titre constituer un outil de gestion sur l'ensemble du cycle de vie. Il est donc pertinent d'étudier les possibilités de transfert des coûts associés à la prévention et à la gestion des déchets de cycles des collectivités vers les producteurs.

⁷ Bien que situés en déchèteries, ces espaces dédiés collectent des produits et non des déchets ; les zones de réemploi ne sont pas considérés comme des points d'apports volontaires. Cf bibliographie (Lexique).

PARTIE 1 : ÉTAT DES LIEUX DE LA FILIÈRE CYCLE

Afin d'appréhender les enjeux de la structuration du réemploi des cycles, il apparaît essentiel de saisir les divers acteurs agissant au sein de la filière, ainsi que les flux de produits concernés. Ce chapitre propose donc une description de ces acteurs puis une analyse des flux entrants, sortants et circulants.

1 | Les acteurs de la filière

a / Les producteurs et commerçants

Cette catégorie rassemble les acteurs agissant en amont du cycle d'utilisation du produit : les constructeurs et les distributeurs.

Les constructeurs

L'industrie du cycle comprend de nombreuses productions : assemblage de vélos, fabrication de pièces détachées et d'accessoires. Une trentaine de structures professionnelles sont rassemblées au sein du Conseil National des Professions du Cycle (CNPC), qui réunit également des distributeurs et des organismes de formations. Le CNPC représente les intérêts de ses adhérents à l'échelle nationale (dans le cadre des nouvelles réglementations, des normes, etc.), et représente également l'industrie française du vélo en dehors des frontières de la France.

Les distributeurs

La distribution des cycles en France est segmentée en quatre circuits : les spécialistes indépendants et les spécialistes sous enseigne, ainsi que les grandes surfaces multisports et les grandes surfaces alimentaires. Les commerçants proposent également des services d'entretien et de réparation à leurs clients. A l'échelle nationale, deux fédérations représentent les distributeurs de cycles : la Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation des cycles et Motocycles (FNCRM) et la Fédération Professionnelle des entreprises du Sport et des loisirs (FPS). Ces deux structures représentent les magasins spécialisés ainsi que les grandes surfaces multisports.

b / Les usagers et les détenteurs

Le cycle d'utilisation des vélos est le fait de propriétaires individuels, mais il peut également s'inscrire dans des services professionnels.

Les particuliers

L'usage des vélos en France est principalement un usage particulier⁸ : malgré le développement de systèmes de vélos en libre service, les utilisateurs du vélo demeurent majoritairement des personnes

8 Étude du CVTC. Cf bibliographie.

détenant leur propre bicyclette : plus de la moitié des français posséderaient un vélo. En France, de nombreuses associations représentent les usagers : elles sont relayées au niveau national par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) dont l'objet est de promouvoir le déplacement à vélo.

Les propriétaires de flottes de vélos

Des acteurs divers sont également propriétaires de flottes de vélos. A l'instar de La Poste, des entreprises ou des collectivités disposent de flottes de vélos destinées à un usage professionnel (véhicules de service ou de fonction). Par ailleurs, des collectivités délégataires de service public, ou des vélocistes, gèrent des flottes de vélos de location de plus en plus conséquentes destinées à un usage particulier (location de longue ou courte durée, ainsi que système de vélos en libre service).

c / Les structures de réemploi

Si la seconde vie des cycles est favorisée par les opérations de réparation des vélocistes, les filières spécifiques de réemploi sont plutôt exploitées par des structures de l'Économie Sociale et Solidaire (ESS).

Les ateliers et chantiers d'insertion

Le récupération et la réparation de cycleS en fin de vie constituent une ressource pour plusieurs de ces structures : S.A.BI.NE (76600 Le Havre), Lille Sud Insertion (59000 Lille), Sport Solidarité Insertion (67800 Bischheim), Cicérone (27000 Évreux), ATAO (44300 Nantes), Repérages (38600 Fontaine), Ateliers Sans Frontières (94380 Bonneuil-sur-Marne), atelier vélo des Ulis (91240 Les Ulis), Calais Vélo Insertion (62100 CALAIS), Unité Éducative d'Activité de Jour (56100 Lorient). Cette liste n'est pas exhaustive et il est possible que d'autres structures de ce type existent.

Les ateliers vélo participatifs et solidaires

Ces structures ont pour objet de valoriser des cycles par le réemploi et de promouvoir l'usage du vélo ; leur spécificité est de mettre en œuvre ces activités de manière participative : ce sont des lieux d'autoréparation. Les cyclistes accueillis sont accompagnés pour effectuer eux mêmes leurs réparations et bénéficier ainsi d'un apprentissage mécanique. Ces ateliers sont fédérés par le réseau L'Heureux Cyclage qui soutient leur développement et assure leur représentation nationale.

Les recycleries

Les recycleries interviennent dans la collecte et la valorisation des déchets réemployables. Ce sont également des acteurs de sensibilisation. Plus globalement, leurs activités s'inscrivent dans le cadre d'une économie solidaire visant à réduire les déchets et réemployer les objets. En France, la majorité de ces structures est rassemblée au sein du Réseau des Ressourceries.

Les communautés Emmaüs

Les communautés Emmaüs sont des associations qui accueillent de manière inconditionnelle des personnes en difficulté : les compagnons. La vie des communautés est tournée vers des activités de récupération et revente d'objets, qui permettent ainsi aux compagnons de subvenir à leurs besoins et d'organiser diverses actions de solidarité. Les communautés, comme d'autres branches du mouvement, sont regroupées au sein de Emmaüs France.

Autres

De nombreux projets de réemploi des vélos existent également. Ils peuvent être sous forme de petites entreprises⁹, ou d'association bénévoles¹⁰. Cependant, ces initiatives demeurent marginales sur les flux de cycles impactés ; les analyses ne se concentreront pas sur ces acteurs de récupération.

d / Les organismes intervenant dans la gestion des déchets

D'un point de vue opérationnel ou réglementaire, divers acteurs publics ou privés prennent part à la gestion, mais aussi à la prévention des déchets.

Les collectivités territoriales

La gestion des déchets est un service public dont la compétence est assurée par les collectivités. Selon l'article L2224-13 du Code Général des Collectivités Territoriales, « les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale assurent, éventuellement en liaison avec les départements et les régions, la collecte et le traitement des déchets des ménages ». En charge de la gestion des cycles en fin de vie, les collectivités sont des acteurs incontournables du réemploi des vélos : elles animent notamment des programmes locaux de prévention des déchets. À l'échelle nationale, le réseau AMORCE, qui regroupe près de 500 membres, constitue le principal représentant des collectivités sur ce sujet ; le Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC) est également un réseau de collectivités travaillant quant à lui sur le développement de l'usage du vélo.

Les délégataires privés

Les collectivités territoriales peuvent assurer elles-mêmes – et via des établissements publics de coopération intercommunale – tout ou partie des étapes de la gestion des déchets, ou les déléguer à des partenaires privés. Dans ce dernier cas, ceux-ci peuvent alors être en charge de diverses opérations logistiques (collecte par exemple) ou exploiter les installations de traitement.

Le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

Le Ministère est en charge de la réglementation nationale portant sur les déchets. À ce titre, il est responsable de la définition des politiques publiques nationales se rapportant à la gestion des déchets, ainsi que de leur application. Le développement de filières locales de réemploi s'inscrit dans le cadre des politiques de prévention.

L'ADEME

L'ADEME est un établissement public à caractère industriel et commercial, placé sous la tutelle conjointe des ministères en charge de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche. Interlocuteur privilégié des entreprises, des collectivités et des associations, elle participe à l'application des politiques publiques de prévention et de gestion des déchets.

9 À Strasbourg (<http://recycllette.creation-website.com/>), ou à Toulouse (<http://atelier-le-derailleur.blogspot.fr/>).

10 Les Vélos de l'Espoir (Association Vaincre La Mucoviscidose – Nord Pas de Calais), Recyc'LOT (Association NATHUM – Midi-Pyrénées), ou encore LOVÉ (Association LOVÉ – Île-de-France).

e / Les associations

Quelques associations œuvrent à l'échelle nationale pour réduire la production de déchets et optimiser leur prise en charge. Structures généralistes ou spécialisées dans les déchets, ces associations sont des acteurs essentiels du dialogue avec la société civile.

Les Amis de la Terre

Le fédération nationale Les Amis de La Terre est une association généraliste qui œuvre dans le domaine de la protection de l'environnement. Sur la question des déchets, l'association est engagée dans le développement du réemploi des produits notamment via sa campagne « Produits pour la vie ».

France Nature Environnement

Fédération généraliste, France Nature Environnement développe divers projets autour de la réduction et gestion des déchets. Elle anime notamment un site web dédié (<http://preventiondechets.fne.asso.fr/>).

Le CNIID

Le Centre National d'Information Indépendante sur les Déchets est une association spécialisée dans le domaine des déchets. Engagée en faveur d'une réduction à la source de la production de déchets, c'est une structure qui milite pour la promotion du réemploi.

2 | Les flux de produits¹¹

a / Les flux entrants : de gros volumes pour de faibles valeurs

Afin de définir les produits concernés par la gestion des vélos sur l'ensemble de leur cycle de vie, les flux entrants dans la filière doivent être abordés par les volumes consommés mais aussi leur nature (qualité, prix).

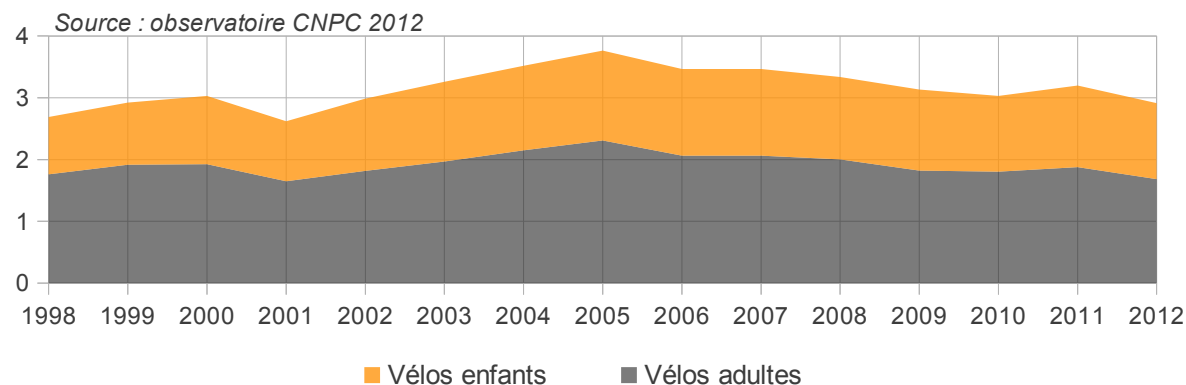
Les ventes annuelles

Tous types confondus, les ventes de cycles se stabilisent autour de 3 millions d'unités par an : en 2012, ce sont 2,9 millions de vélos qui ont été achetés en France. Ces données sont issues d'une enquête portant sur le marché domestique¹², les résultats obtenus concernent donc uniquement la consommation de vélos des ménages. Le marché des professionnels – entreprises ou collectivités – ne fait l'objet d'aucune enquête statistique : l'estimation des ventes annuelles laisse entrevoir que ces flux seraient marginaux : Arcades Cycles, l'un des principaux fournisseurs professionnels en France, estime que ses ventes (variables d'une année à l'autre) à destination des professionnels n'excèdent pas 15 000 unités par an. Par ailleurs, les données recueillies ne comprennent pas les ventes par internet effectuées auprès de distributeurs étrangers, estimées également comme marginales. Pour ce qui est des pièces détachées, la diversité des produits commercialisés ne peut être résumée et nécessiterait d'établir une typologie détaillée.

¹¹ Pour des raisons de disponibilité des données, les résultats ne concernent que les flux de vélos des ménages.

¹² Observatoire annuel du CNPC. Cf bibliographie.

Ventes annuelles en volumes (millions)



Une production nationale en difficulté

Parmi les cycles vendus, très peu sont fabriqués en France. D'après une étude menée en 2009¹³, seulement 36 % de la consommation française est assurée par la production intérieure. Si l'industrie du cycle a été florissante pendant plusieurs décennies, elle s'est effondrée au cours de la fin du XX^e siècle. Au cours des années 2000, le marché a continué d'évoluer au détriment de la production française et les indicateurs économiques (nombre d'entreprises, nombre de salariés, rentabilité) se dégradent. Actuellement, les activités de production industrielle des cycles représentent 3 150 emplois tandis que les activités de commercialisation en représentent 7 350 (sur les 35 000 emplois que génère le secteur du vélo en France de la production au tourisme).

Des produits de basse qualité

D'après la même étude, l'espérance de vie des cycles en France est relativement basse : la durée de vie moyenne du parc de vélos français se situe entre six et sept ans, la plus faible parmi les pays européens. Les tarifs des vélos commercialisés confirment ce diagnostic d'un marché dominé par des produits bas de gamme : un vélo est vendu en moyenne à 250 EUR en France. Ce prix de vente moyen est largement en deçà de ceux d'autres pays européens : aux Pays-Bas ou au Danemark par exemple, un acheteur consacre en moyenne 600 EUR pour l'achat d'un vélo neuf¹⁴.

Enfin, il est à noter que les vélos enfants (dont jouets) représentent une part importante des ventes : près de 40 % des cycles entrants dans la filière. Ces produits ont des caractéristiques différentes de celles des vélos adultes : beaucoup de matériaux en plastique, faible réparabilité, prix de vente bas, etc. Afin de fonder notre propos sur une famille de produits homogènes, nous différencierons pour la suite ce type de vélos¹⁵.

13 Étude Atout France. Cf bibliographie.

14 À l'inverse, les plus bas prix de vente moyens en Europe se trouvent par exemple en Espagne ou au Portugal, avec une moyenne de 200 EUR par vélo.

15 Comprenant les vélos jouet, les VTT 20 et 24" et les autres vélos enfants hors jouet.

UNE DISPERSION ÉLEVÉE DES PRIX DE VENTE

D'après les données actualisées des professionnels¹⁶, le prix moyen d'un vélo se situait en 2012 à 278 EUR. Cependant, cette moyenne se caractérise par des écarts conséquents selon les distributeurs : si le prix de vente moyen des spécialistes indépendants se situe à 587 EUR, celui des grandes surfaces alimentaires plafonne à 101 EUR. De même, le prix varie considérablement en fonction des types de cycles : un vélo de course est vendu en moyenne 1 260 EUR, alors que ce sera seulement 200 EUR pour un vélo de ville.

b / Les flux internes : la seconde vie des vélos peu développée

Les enquêtes nationales portant sur les transports apportent des informations importantes sur le nombre de vélos détenus par les ménages. D'autres sources, sur le vol notamment, informent également le cycle de vie des vélos.

Le parc et l'usage des vélos des ménages

D'après la dernière enquête nationale transports, le parc de vélos adultes a plus que doublé en France entre 1982 et 2008 pour atteindre 26,7 millions d'unités en 2008.

Le cycle de vie des vélos est constitué de diverses périodes d'utilisation. Cependant de nombreuses bicyclettes sont inutilisées ou sortent du cycle d'utilisation classique. Les données de l'enquête nationale révèlent que le parc de bicyclettes inutilisées dans les douze derniers mois est d'environ 9,3 millions d'unités, soit un tiers du parc total.

Parc de vélos des ménages (millions)

Années	1982	1994	2008
<i>Dont utilisées depuis douze mois</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	17,4
<i>Dont inutilisées depuis douze mois</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	9,3
Total parc Vélos adultes	13,10	21,30	26,70

Source : ENTD 2008

Les vols de bicyclettes

Le cycle de vie des vélos est entrecoupé par des vols : un rapport sur le vol de bicyclettes¹⁷ estime à 400 000 le nombre de vélos qui seraient volés chaque année. Parmi ces cycles dérobés, seulement 6 % sont retrouvés par leur propriétaire ; d'autres peuvent être ramassés sur la voie publique par les forces de l'ordre qui sont parfois dans l'impossibilité de restituer l'objet à son propriétaire. Il est difficile de dire avec certitude ce que devient la majorité des cycles volés : il est probable qu'ils soient réinjectés dans la filière par la pratique des voleurs eux-mêmes ou par la revente des vélos volés ; il se peut également qu'une faible partie soit revendue à l'étranger.

La seconde vie des cycles

De manière légale, les flux internes à la filière se composent surtout d'échanges offrant une deuxième vie aux produits. Il est difficile de quantifier avec précision le nombre de cycles qui sont remis en état et/ou

¹⁶ Observatoire annuel du CNPC. Cf bibliographie.

¹⁷ Le vol de bicyclettes. Cf bibliographie.

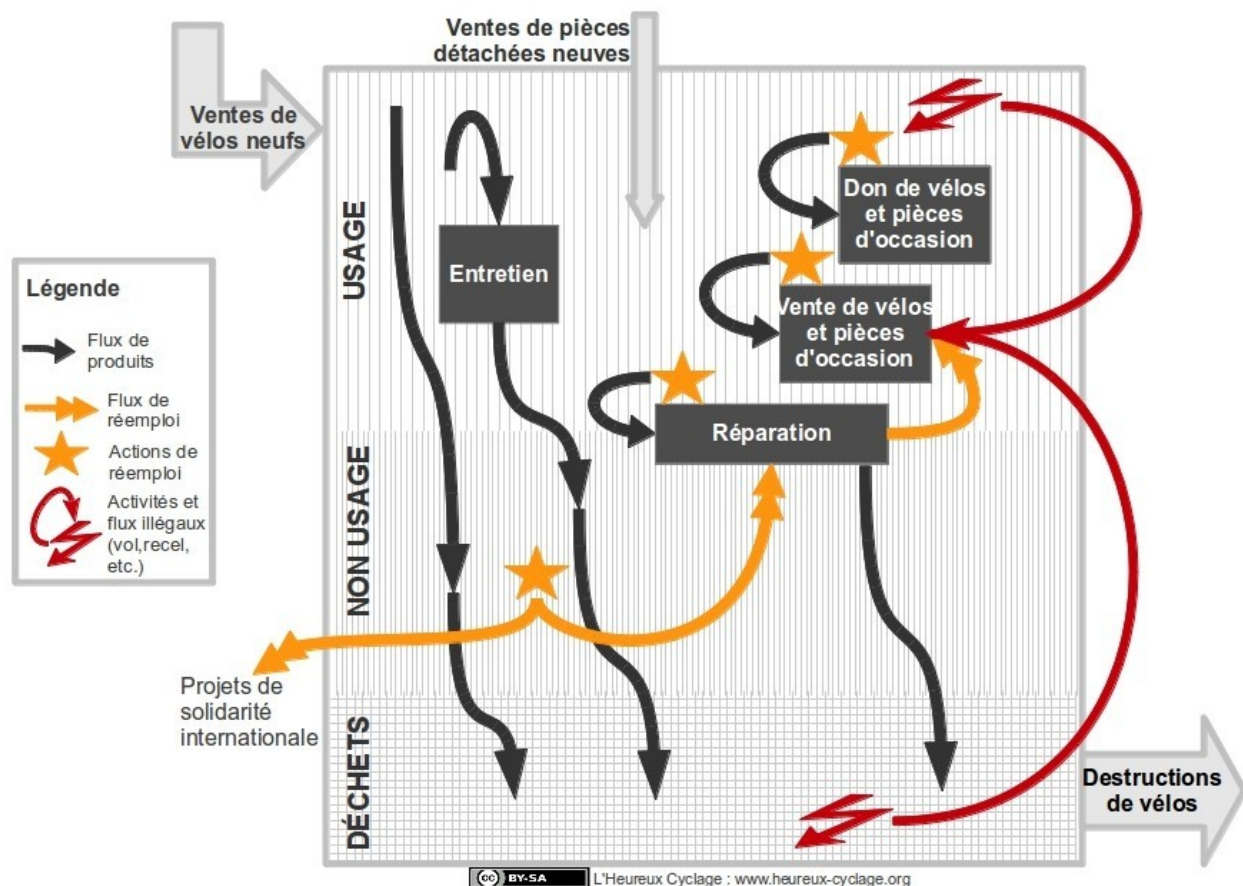
changent de propriétaire chaque année. D'ailleurs, ces changements sont de nature hétérogènes : les activités de ventes d'occasion (site internet ou bourse aux vélos, de particulier à particulier ou avec un intermédiaire, etc.) varient considérablement des activités de récupération des cycles en fin de vie :

→ les activités de ventes d'occasion concernent principalement des produits en état de fonctionnement porteurs de valeur ajoutée, à l'inverse des activités de récupérations qui concernent des produits considérés comme « déchets » (ou en voie de le devenir) ;

→ les activités de récupération sont plutôt réalisées par des acteurs de l'ESS, constitués principalement en structure associative, qui investissent un territoire donné et exploitent des gisements de cycles qui seront ainsi détournés des filières classiques d'élimination.

Bien que les flux internes à la filière englobent les activités de ventes d'occasion ainsi que celles de récupération, les données présentées dans ce rapport se concentrent sur les activités de récupération. Si le champ du réemploi peut être considéré comme vaste, les récupérations de cycles s'inscrivent et agissent directement dans le champ de la prévention des déchets.

Synthèse du cycle de vie d'un vélo



c / Les flux sortants : des destructions disproportionnées

Sur les destructions de cycles, aucune donnée n'est disponible en tant que telle : les enquêtes existantes sur la collecte et la composition des déchets¹⁸ ne comprennent pas une approche par produits.

Une estimation du parc de cycles « sortants »

Le nombre de cycles détruits chaque année n'est donc pas directement accessible, mais nous pouvons en donner une bonne approximation. En tenant compte de l'évolution du parc de bicyclettes d'une période à une autre, et en y ajoutant le nombre de cycles neufs vendus sur cette même période, il est possible de déduire rapidement le nombre de cycles ayant « disparu » du parc. Nous appellerons donc « cycles sortants » de la filière tous les vélos qui ne sont plus présents sur le territoire français à l'issue d'une période donnée.

Nombre de cycles « sortants » (millions)

Parc effectif en 1994	21,30
Ventes cumulées de 1994 à 2008	27,47
Parc de « cycles sortants »	22,07
Parc effectif en 2008	26,70

Sources : ENTD 2008 et observatoire CNPC 2012

La destruction des vélos

En grande majorité, les cycles sortants sont éliminés dans les filières classiques de traitement des déchets, qu'ils soient collectés directement en déchèterie ou via des opérateurs de traitement spécialisés. Chaque année, ce serait environ un million et demi de vélos qui seraient détruits : compte-tenu du poids moyen d'un vélo, les flux de déchets générés par la filière peuvent être estimés entre 15 000 et 22 000 tonnes (chiffre auquel il faudrait ajouter les pièces détachées).

Autre

Une très faible part n'est pas directement détruite. Les cycles peuvent avoir été abandonnés et non retrouvés (par exemple, jetés dans des cours d'eau), ou peuvent aussi être sortis du territoire français (exportation de vélos d'occasion, de vélos volés, etc.). Des structures de solidarité internationale envoient ainsi des vélos vers des pays en développement, mais en volume, cette dernière option est relativement négligeable : le coût du transport, difficilement amorti par la faible valeur ajoutée des vélos, limite ces flux. Au maximum, quelques milliers de cycles seraient envoyés vers des pays en développement chaque année : ces envois demeurent marginaux dans l'ensemble du parc de vélos « sortants ».



L'ESSENTIEL :

- ✓ COMPOSÉ DE PLUS DE 1 000 PIÈCES, UN VÉLO ADULTE EST FAIT DE MÉTAUX, DE MATÉRIAUX ÉLASTOMÈRES ET POLYMÈRES, ET DE PNEUMATIQUES.
- ✓ LE PARC DE VÉLOS ADULTE EST ESTIMÉ À PLUS DE 26 MILLIONS D'UNITÉS DONT PLUS DU TIERS EST TRÈS FAIBLEMENT UTILISÉ. LE NOMBRE DE VÉLOS DÉTRUITS EST ESTIMÉ À 1,5 MILLION PAR AN.
- ✓ SUR UN MARCHÉ FRANÇAIS CARACTÉRISÉ PAR UN FAIBLE NIVEAU DE GAMME, L'ESPÉRANCE DE VIE DES CYCLES SE SITUE ENTRE SIX ET SEPT ANS.

18 Campagne nationale de caractérisation et étude sur la collecte des déchets. Cf bibliographie.

PARTIE 2 : FILIÈRES LOCALES DE RÉEMPLOI EXISTANTES ET DIVERSITÉ DES CONFIGURATIONS

Légalement, la collecte et le traitement des cycles en fin de vie ne sont l'objet d'aucune filière spécifique. Des initiatives éparses existent cependant : elles visent à capter des gisements de vélos, considérés comme ressources d'une activité de réemploi. Les structures spécialisées estiment que 70 % des vélos récupérés pourraient être réparés ; la filière cycle pourrait donc bénéficier d'une grande capacité à détourner les flux de vélos destinés à l'élimination. En s'appuyant sur des exemples précis¹⁹, les paragraphes ci-dessous présentent les filières de réemploi existantes : le schéma en fin de partie rassemble les données exposées (à l'aide des numéros attribués à chaque collecte). Considérées dans leur globalité, ces filières constituent un modèle d'ensemble permettant de penser la structuration du réemploi des cycles.

1 | Les différents modes de collecte des cycles réemployables

a / Les déchèteries et les structures partenaires

La France compte environ 4 560 déchèteries : chacune collecte sur son territoire les cycles considérés comme « en fin de vie ». Sur ces points de collecte, les acteurs de réemploi sont principalement des structures de l'ESS, qui travaillent en collaboration avec les collectivités en charge de la gestion des déchets.

L'inexistence d'un système de valorisation des vélos (1)

La multitude des acteurs de récupération en déchèterie, ainsi que la diversité des flux récupérés, rendent difficile l'estimation du nombre de sites bénéficiant d'un système de récupération des vélos. Vraisemblablement, la majorité des 4560 déchèteries du territoire français accueillent les flux de cycles sans système de récupération ; en l'absence de valorisation par le réemploi, ces produits deviennent donc des déchets, collectés avec la ferraille puis vendus au poids. Parfois, des filières illégales de récupération d'objets ou de matériaux s'installent sur les déchèteries.

Pour les collectivités, les déchets de cycles constituent à la fois des charges (liées à la masse salariale des agents, au matériel, etc.) et des produits (issus de la vente de matériaux). Il n'existe pas de données sur l'équilibre budgétaire propre à la gestion de la ferraille ; cependant, les collectivités supportent en moyenne un coût technique (constitué de coûts fixes et de coûts variables) de gestion des déchets en déchèterie de 119 EUR par tonne²⁰. Les produits de la vente de la ferraille diminuent le montant de ce flux, mais les coûts fixes demeurent élevés.

Les déchèteries constituant le point principal de collecte des déchets de cycles, elles traitent donc des flux estimés entre 15 000 et 22 000 tonnes de vélos (auxquels il faudrait ajouter les pièces détachées). Suite à leur collecte :

19 Les cas mis en lumière proviennent des villes suivantes : Paris, Millau, Romans-sur-Isère, Nancy, Rouen, Arras, Lorient, Dijon, Clichy, Grenoble, Bordeaux, Lyon, Nantes, Genève.

20 Référentiel national des coûts. Cf bibliographie.

- la ferraille (dont cycles) est prise en charge par des opérateurs spécialisés qui assurent le transport jusqu'aux installations de traitement ;
- un premier tri permet de récupérer les métaux ferreux et non-ferreux – valorisés pour matière – tandis que les déchets non-recyclables sont envoyés vers d'autres filières de traitement (incinération, enfouissement) ;
- les métaux subiront diverses opérations (broyage, découpage, mise en paquet) à l'issue desquelles ils constitueront des matières premières secondaires ;
- ces matières seront ensuite envoyées sur des lieux de fabrication des métaux : pour la fabrication de l'acier à partir de matières premières secondaires par exemple, seuls une vingtaine de sites en France sont équipés d'une aciérie électrique ;
- les métaux ainsi produits pourront ensuite être utilisés à la fabrication de divers objets.

Les étapes détaillées ci-dessus permettent une valorisation des matières qui limite le recours aux ressources minières. Cependant, le recyclage nécessite de nombreuses opérations qui mobilisent notamment des ressources énergétiques : le transport, le tri, la transformation de la ferraille sont des processus « énergivores ». Sur le strict plan environnemental, le réemploi bénéficie donc d'un meilleur impact final que le recyclage.

La récupération par des ateliers spécialisés dans l'autoréparation des cycles (2)

Les ateliers vélo se présentent parfois comme des recycleries spécialisées qui mettent en œuvre des partenariats avec les collectivités en charge de gérer les déchèteries de leurs territoires. Collectivités et ateliers vélo contractualisent leurs engagements via des conventions qui fixent les modalités de récupération. Au printemps 2013, on dénombre sept partenariats de ce type en France : deux à Paris (75), un à Millau (12), un à Romans-sur-Isère (26), un à Nancy (54), un à Rouen (76), un à Arras (62). Certaines de ces structures accèdent à la même déchèterie (Paris), d'autres accèdent à plusieurs installations : au final, ces conventions de récupérations spécialisées dans le cycle ne couvrent que huit déchèteries mais ce type de coopération semble avoir un fort potentiel de développement.

L'organisation d'un tel système de récupération se caractérise dans les déchèteries concernées par la mise en place d'un espace de stockage dédié, que l'on peut qualifier de « zone de réemploi ». Parfois partagé avec d'autres structures de récupération, cet espace peut se traduire par l'installation d'un container fermé, ou d'un rail sur lequel attacher les cycles : ces installations visent à prévenir des risques de vol des objets ainsi collectés. Selon les partenariats, la fréquence de la collecte peut être fixe (toutes les semaines) ou variable (en fonction des flux collectés). Les cycles ainsi récupérés représentent environ 1000 vélos par an ; en moyenne, chaque atelier disposant d'un accès aux déchèteries récupère 15 vélos par mois. Cependant, cette moyenne doit être nuancée par une forte dispersion : les écarts s'expliquent, en partie, par la diversité des projets associatifs et des capacités de traitement associées.

La récupération par des structures généralistes de réemploi des cycles (3)

Outre les ateliers vélo qui s'inscrivent dans le champ spécifique de l'autoréparation, de nombreuses autres structures récupèrent des cycles en déchèterie. Les communautés Emmaüs, ainsi que les recycleries, sont parfois associées à la gestion de la déchèterie, leur permettant ainsi d'optimiser la qualité et le choix des objets récupérés. Des ateliers et chantiers d'insertion se sont également développés autour des activités de réparation de vélos : portés par des associations à caractère social, le fonctionnement des chantiers d'insertion nécessite l'accès à des ressources abondantes.

En quantité, ces structures détournent des flux conséquents : à Lorient par exemple, l'atelier et chantier d'insertion de l'Unité Éducative d'Activité de Jour (Lorient) estime à 300 le nombre de cycles qu'elle collecte chaque année en déchèterie. De même, les communautés Emmaüs et les recycleries sont nombreuses à collecter des cycles en déchèterie et peuvent récupérer plusieurs centaines d'unités par an. Cependant, il est difficile de quantifier ce phénomène : il recouvre plusieurs réseaux d'acteurs – dont certains ne récupèrent pas de cycles – et chaque partenariat peut concerner une ou plusieurs

déchèteries. L'évaluation précise et spécifique nécessiterait donc de mobiliser en profondeur les structures concernées.

Plus ou moins spécialisées dans le domaine du cycle, les récupérations de ces structures peuvent être limitées par les compétences techniques dont elles disposent en interne ainsi que par les débouchés pour les vélos réemployés. La ressource de leur activité nécessite le plus souvent des réparations de moyenne envergure (changement de pièces d'usure) et certaines structures excluent les réparations lourdes. Ce choix s'explique par la disponibilité de vélos en meilleur état, ainsi que par la faible demande de vélos dans ces structures généralistes.

Les partenariats entre les ateliers d'autoréparation et les autres structures (4)

Certains territoires se caractérisent par l'existence de plusieurs acteurs de récupération des cycles qui peuvent alors collaborer afin d'optimiser le réemploi des vélos. C'est le cas lorsque l'un des acteurs accède au gisement des déchèteries mais ne souhaite pas – ou ne peut pas – traiter l'ensemble des objets collectés. Concernant les récupérations de vélos, les collectes des structures généralistes de réemploi (Emmaüs, recycleries) peuvent ainsi trouver des débouchés dans les ateliers vélos d'autoréparation. Spécialisés dans le secteur du cycle, ces derniers valorisent les collectes de manière optimale :

- ils sont en capacité de réparer une grande proportion des cycles collectés par leurs compétences techniques ;
- insérés dans les réseaux d'usagers, les ateliers vélo trouvent facilement des acquéreurs pour les vélos de seconde main ;
- les vélos difficilement réparables seront valorisés pour pièces par le biais des permanences d'autoréparation.

À Dijon, l'atelier vélo d'autoréparation La Bécane à Jules travaille en partenariat avec la communauté Emmaüs qui collecte des produits réemployables dans les cinq déchèteries de l'agglomération. En 2012, la communauté Emmaüs a redistribué à l'atelier vélo plus de 350 bicyclettes.

QUANTIFIER LES FACTEURS GÉOGRAPHIQUE ET SAISONNIER

Le cycle de vie d'un vélo n'est pas identique partout en France. Selon les régions, le taux d'équipement des ménages en cycles – ainsi que le niveau de leur pratique – varie considérablement. Cette donnée a un impact sur la quantité et la nature des cycles déposés en déchèterie : c'est la raison pour laquelle il est difficile d'extrapoler à l'ensemble du territoire les données recueillies à l'échelle locale. De même, le dépôt de cycles en déchèterie s'accroît à certaines période de l'année : au printemps, ou après les fêtes de Noël, les flux de cycles collectés augmentent.

b / La collecte auprès de structures privées

Le réemploi des cycles peut également se développer en amont des collectes traditionnelles. C'est notamment le cas lorsque l'utilisation – ou le stockage – des cycles passe par une structure privée qui devient de fait un point de collecte : vélocistes, copropriétés, entreprises, parkings SNCF, etc.

Les vélocistes : des partenaires privilégiés (5)

Les professionnels du cycle sont des acteurs incontournables de la filière vélo par leur fonction de producteurs, mais également de distributeurs. Les vélocistes constituent des points de contact avec les usagers détenteurs : dans le cadre de leurs activités de commerce comme de réparation, ils collectent auprès du public des vélos et des pièces réutilisables. Dans le cadre de leurs services de réparations, certains peuvent être amenés à remplacer des pièces peu usées : il arrive en effet que les clients souhaitent un changement régulier des pneus, de la transmission, ou d'autres pièces de leur vélo. Les pièces détachées issues de ces réparations sont parfois encore en bon état : un contrôle et une vérification rigoureuse de leur viabilité peut leur offrir une seconde vie.

Certains vélocistes mettent en place des opérations spéciales, de type « prime à la casse », pour inciter leurs clients à acheter des vélos neufs (les clients qui rapportent leur ancien vélo se voient attribuer une réduction à l'achat d'un cycle neuf). Lors de ces opérations, organisées principalement par des grandes enseignes spécialisées, chaque magasin peut collecter environ 150 vélos (dont quelques-uns seront revendus d'occasion).

Plus généralement, les vélocistes collectent les cycles dont leurs clients souhaitent se débarrasser : des vélos dont le devis de réparation est trop élevé, des vélos considérés comme « épaves ». Cette prise en charge des vélos est un service offert aux clients alors même que la plupart des magasins de cycles paient l'enlèvement de leur déchets. Des magasins organisent des opérations dépôt-vente (à l'instar de l'enseigne Décathlon et de ses « Trocathlon ») : les clients dont les produits n'ont pas été vendus souhaitent parfois s'en défaire. Au total, on peut estimer que chaque magasin proposant ces services peut collecter entre 10 et 150 vélos par an.

À Clichy (92), l'atelier vélo BicyclAide récupère plus de 200 vélos chaque année grâce à ses partenariats avec deux grandes surfaces multisports qui lui font don des cycles collectés par ces divers circuits.

Les gestionnaires d'habitats collectifs (copropriétés ou bailleurs sociaux) (6)

Parmi les particuliers détenteurs de cycles, certains résident dans des copropriétés équipées de locaux pour les vélos. Lorsque les habitants se succèdent dans ces logements, des vélos stockés sont finalement abandonnés par leurs propriétaires. Les gestionnaires d'habitats, qui ont en charge d'entretenir les locaux, souhaitent parfois débarrasser le local de ces cycles : ils peuvent faire appel à des structures spécialisées dans la récupération des vélos, qui constituent une alternative au recours à un professionnel du déchet. Pour les acteurs de réemploi, ces gisements peuvent être relativement faciles à capter, dès lors que l'activité est connue sur le territoire.

Les modalités opératoires de ces récupérations sont simples. Le gestionnaire prend contact avec la structure de récupération ; il prévient en amont les habitants et leur demande d'étiqueter leur vélo le jour de la collecte. La structure de récupération n'aura plus qu'à prévoir un moyen de locomotion correspondant aux quantités à récupérer et se rendre sur site le jour convenu. Dans les communes à forte densité de population, où une grande part des habitants vivent en habitat collectif, les quantités de cycles ainsi récupérés peuvent être conséquentes.

A Grenoble (38), l'association uN p'Tit véLo dAnS La Tête – née en 1994 et connue du grand public – récupère de cette manière environ 600 vélos chaque année.

Les entreprises et administrations disposant d'une flotte de vélos (7)

A l'instar du groupe La Poste, de nombreuses entreprises et administrations disposent d'une flotte de vélos à l'échelle nationale, régionale ou locale. Ces parcs de bicyclettes, non comptabilisés parmi les vélos des ménages, constituent des gisements ponctuels de réemploi lors des renouvellements de la flotte. Des structures de réemploi des cycles (Emmaüs, recycleries, ateliers vélo) récupèrent d'ores et déjà ces vélos. Ces partenariats, négociés à l'échelle locale, représenteraient un gisement ponctuel de plusieurs milliers de cycles.

c / Les vélos collectés sur la voie publique

Au-delà des systèmes de ramassages et de dépôts dans des espaces organisés à cet effet, de nombreux vélos sont également collectés sur la voie publique. Les origines de ces vélos sont variées : des vélos « trouvés » (suite à un vol par exemple), des vélos déposés en tant qu'encombrants, ou encore des vélos « épaves » qui peuvent être administrativement mis en fourrière.

Les vélos « trouvés » (8)

Non cadenassés et retrouvés sur la voie publique, ces vélos sont souvent volés et sont considérés par les autorités comme des objets trouvés. La police doit alors théoriquement les conserver pendant une période donnée pour en retrouver le propriétaire : soit celui-ci se manifeste, soit les autorités peuvent l'identifier. Parfois, la restitution des vélos volés peut être activement soutenue par les autorités locales : à Strasbourg un site web dédié a été créé²¹. Dans la réalité, très peu de vélos sont restitués : selon les estimations de F. Héran²², environ 24 000 vélos volés seraient restitués à leur propriétaires chaque année, dont seulement 4 000 grâce à la police.

Au vu des 400 000 vélos volés chaque année, on peut donc raisonnablement estimer que plusieurs milliers de ces cycles sont retrouvés sur la voie publique mais ne seront pas restitués à leur propriétaire. À terme, les cycles sans propriétaire seront confiés au service des domaines de l'État ou mis en déchèterie. Des initiatives existent pour optimiser la valorisation de ces cycles : à Bordeaux (33) par exemple, où l'atelier Le Garage Moderne récupère quelques 600 vélos par an auprès de la Police Municipale.

LUTTER CONTRE LE VOL DES VÉLOS

Dans le cas des vélos volés, l'identification des propriétaires serait aisée/facile dans seulement 20 % des cas²³. Une bonne gestion du cycle de vie des vélos passe par l'allongement de leur durée de vie et la lutte contre le vol. Pour ce faire, des moyens de prévention simples et efficaces existent. Les vols de vélos se déroulent dans presque tous les cas pendant le stationnement du cycle : l'installation de parkings protégés et l'utilisation d'antivol de qualité (type U) limite considérablement les risques de vol. Et aussi, dissuasif pour les voleurs, le Bicycode²⁴ permet une meilleure prise en charge des cycles retrouvés : le propriétaire est rapidement et facilement identifiable.

Les vélos « épaves » (8)

De nombreuses villes mettent en œuvre des opérations de nettoyage consistant à retirer les vélos considérés comme des épaves à l'abandon. La collecte de ces cycles est le résultat d'une décision de police établie sur des critères variables (capacité du vélo à rouler, durée de stationnement, lieu d'attache, etc.). Concrètement, les cadenas des vélos sont rompus ; les protocoles de traitement sont ensuite divers : en théorie, ces vélos sont retirés pour cause de transgression du code de la route (stationnement abusif, etc.) et devraient être mis en fourrière. En pratique, ils sont parfois directement apportés en déchèterie.

Du fait de la hausse de la pratique, il est à prévoir que le nombre de ces vélos « épaves » s'accroisse, faisant ainsi augmenter en volume ce gisement. À l'échelle nationale, il n'existe aucune statistique sur le

21 www.velos-trouves.strasbourg.eu

22 Le vol de bicyclettes. Cf bibliographie.

23 Le vol de bicyclettes. Cf bibliographie.

24 Système de marquage antivol des vélos.

nombre de vélos « épaves » que les autorités retirent de la voie publique. Quelques données locales nous informent cependant de l'ampleur du phénomène, et des configurations locales du réemploi.

La Ville de Paris a mis en œuvre depuis 2010 une procédure régulière d'enlèvement des vélos « épaves ». Au démarrage, le protocole de traitement de ces vélos ne répondait cependant pas aux exigences relatives à la hiérarchie des modes de traitement des déchets : immédiatement rompus au cadre, les cycles collectés étaient alors complètement irrécupérables. Les enlèvements de vélos « épaves » représentaient 3 000 à 5 000 unités par an. Aujourd'hui, le protocole de traitement a été amélioré. En vue de favoriser le réemploi avant le recyclage, et à l'instar de la récente filière REP sur les déchets d'éléments d'ameublement, la collecte des cycles doit être pensée comme préservante.

À Clichy (92), l'atelier vélo BicyclAide et la Police Municipale collaborent pour ces opérations : les autorités retirent les vélos de la voirie, et l'atelier vélo les récupère afin de les remettre en état. A l'échelle de cette commune seulement, une vingtaine de cycles sont récupérés chaque année.

UNE FOURRIÈRE VÉLO POUR UNE GESTION COHÉRENTE

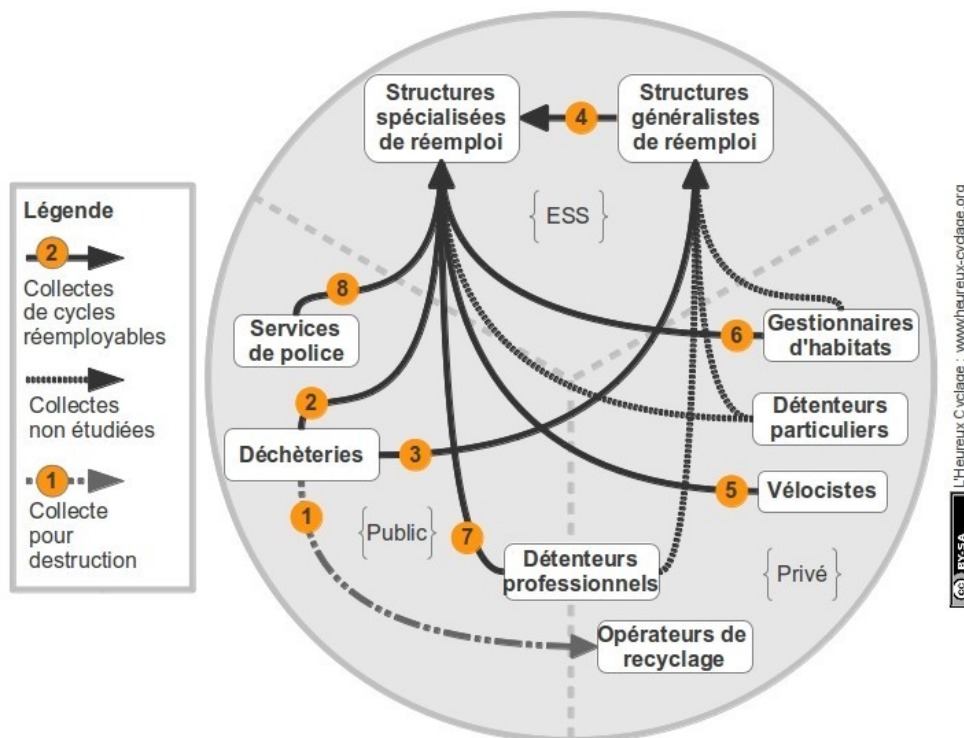
En Suisse, la Ville de Genève et l'association Péclo 13 ont conclu un partenariat pour la gestion des vélos ramassés sur la voie publique. En collaboration avec les agents de police, l'association collecte les vélos : ceux retrouvés (les vélos volés) ou ceux considérés comme des épaves. L'ensemble des cycles ramassés est conduit à la fourrière vélo de Genève : la fourrière vélo, tenue par l'association, tente d'identifier les propriétaires et accueille les personnes à la recherche de leur vélo perdu. Après un délai de trois mois, les cycles sans propriétaire peuvent être revendus par l'association. En moyenne, ce sont 1 000 vélos qui transitent par la fourrière de Genève chaque année. Cette fourrière dédiée aux cycles est exemplaire en terme de gestion des vélos sur la voie publique : facilement compréhensible pour les usagers (lieu unique), économique pour la collectivité, elle est surtout efficace en terme de minimisation des déchets. En France, rien ne s'oppose à la mise en œuvre de ce modèle.

d / Synthèse des collectes de cycles réemployables

Chacun des cas détaillés ci-dessus constitue une filière de réemploi : elle met en action des partenaires qui gèrent les vélos en fin de vie de l'amont (collecte) à l'aval (réemploi). Pris indépendamment, ces exemples forment des initiatives non-coordonnées : certains territoires peuvent être dotés de plusieurs filières, d'autres d'aucune alors même que les gisements existent. Réunis dans une vue d'ensemble, ces filières construisent un système complet et cohérent. Le développement du réemploi des cycles s'appuie sur le potentiel de structuration de ces filières locales : le schéma qui suit reprend et synthétise les cas exposés précédemment :

- (1) L'inexistence de récupération en déchèterie
- (2) La récupération par les ateliers vélo (déchèterie)
- (3) La récupération par des structures généralistes de réemploi (déchèterie)
- (4) Le réemploi en coopération (déchèterie)
- (5) La collecte auprès des vélocistes
- (6) La collecte auprès des gestionnaires d'habitats collectifs
- (7) Les détenteurs professionnels
- (8) La récupération des cycles collectés sur la voie publique

Les filières locales de réemploi par gisements



2 | Les systèmes économiques locaux

a / Les structures généralistes de réemploi

Les structures de récupération et de réemploi sont principalement issues de l'ESS. Ce type de structures fait preuve d'une grande efficacité sur le plan de l'utilisation des richesses à des fins de création d'emplois. Si les structures de l'ESS ne génèrent que 22 % du chiffre d'affaire du secteur (contre 78 % pour les acteurs privés), elles détiennent 77 % des effectifs salariés (contre 23 % pour les acteurs privés)²⁵. Le fonctionnement de ces structures bénéficie donc à la création d'emplois.

Les communautés Emmaüs

Il existe 116 communautés Emmaüs en France, dont la majorité offre une seconde vie à des vélos délaissés par leur propriétaire. Au 31 décembre 2009, les communautés Emmaüs rassemblaient près de 4 000 compagnons et 1 000 salariés. En termes de récupération, leur action est multi-filières, et les vélos constituent l'un des nombreux gisements qui alimentent leur activité. Ces structures sont fondées sur un modèle économique indépendant de toute aide publique : ce sont les recettes liées à l'activité de récupération-réparation-revente des objets qui apportent des ressources à la communauté. Les revenus des compagnons et des salariés reposent donc sur une activité qui s'autofinance en totalité.

²⁵ Panorama de la deuxième vie des produits en France. Cf bibliographie.

Les recycleries

Les recycleries sont des structures qui ont pour but de collecter et de valoriser des objets, et de faire de la sensibilisation à l'environnement. Depuis 2000, la majorité d'entre elles sont fédérées au sein du Réseau des Ressourceries. Elles valorisent les objets récupérés par le réemploi ou par le recyclage, et elles trient les matériaux non valorisables. En moyenne, les encombrants (dont vélos), les DEEE (déchets d'équipements électriques et électroniques) et les TLC (textiles d'habillement, linge de maison et chaussures) sont valorisés par le réemploi à hauteur de 34 %.

Économiquement, les recycleries ont des fonctionnements divers fondés sur des ressources variées. Leurs recettes sont issues : de la collecte et la revente (d'objets ou de matières), de prestations de sensibilisation, et d'aides à l'emploi. En 2012, le Réseau de Ressourceries compte environ 1 300 emplois (930 emplois en équivalent temps plein) dont 71 % sont des emplois d'insertion dans les structures organisées en chantier d'insertion. Deux modèles économiques coexistent :

- les ateliers et chantiers d'insertion, qui se caractérisent par des produits issus à plus de 60 % des aides à l'emploi et subventions publiques ;
- les structures d'emplois pérennes, dont plus de 50 % des recettes sont issues de la vente liée au réemploi et à la réutilisation : les aides à l'emploi et les subventions représentent en moyenne un tiers de leurs produits, ces structures bénéficient donc d'une large part d'autofinancement (64%).

Les matières premières de leurs activités proviennent de gisements variés (déchèteries, collecte à domicile, entreprises, etc.) mais il est à souligner que plus de la moitié des ressourceries exercent une activité de collecte en déchèterie.

b / Les structures spécialisées dans le réemploi des cycles

Les ateliers vélo participatifs et solidaires

Depuis les années 1990, des ateliers vélo d'autoréparation se développent un peu partout en France. Les premiers ont été créés à Lyon (Le Recycleur) et Grenoble (uN p'Tit véLo dAnS La Tête). Plus récemment, beaucoup d'ateliers sont nés sur un fonctionnement similaire : plus de 25 ateliers employeurs sont recensés à ce jour. En associant réemploi, apprentissage de l'auto-réparation et promotion du vélo, ces structures sont parvenues à définir un modèle économiquement viable. Leur développement est très rapide depuis 5 ans, elles emploient à présent plus de 80 salariés en France.

Leur activité consiste avant tout à permettre aux usagers de réparer eux-mêmes leur vélo. Ils mettent à disposition des outils, des pièces détachées et offrent des conseils techniques. Lorsque les bicyclettes récupérées ne sont pas réparables, l'activité de réemploi spécialisée permet de constituer un stock de pièces détachées qui seront utiles aux adhérents pour leurs réparations personnelles. Des activités « hors les murs » sont proposées : spécialisés dans l'autoréparation, ces ateliers ont une bonne connaissance de la pédagogie à mettre en œuvre pour animer des événements ponctuels. Ils peuvent être soutenus par les collectivités pour leurs actions d'intérêt général en termes de promotion des transports doux, de réduction des déchets et de cohésion sociale ; ils peuvent également bénéficier d'aides à l'emploi pour la création d'un poste qu'ils pérennisent ensuite.

La forte capacité d'autofinancement des ateliers vélo repose sur :

- les adhésions des cyclistes aux projets associatifs. Pour bénéficier de l'accès à l'atelier, l'adhésion à l'association – en moyenne 20 euros – est nécessaire : à l'échelle de la structure, qui comprend parfois jusqu'à 2 500 adhérents, les cotisations sont une ressource précieuse. À l'atelier grenoblois uN p'Tit véLo dAnS La Tête par exemple, les adhésions constituent environ un tiers du budget de l'association.
- le développement d'une recyclerie spécialisée. En moyenne dans les ateliers employeurs, plus d'un tiers du temps de travail des salariés est consacré à la récupération, au démontage et au remontage de vélos. La revente des vélos permet de maintenir un fort niveau d'autofinancement : au Recycleur (Lyon) par exemple, les ventes d'occasion constituent environ 20 % des produits d'exploitation de l'association.

→ les prestations fournies à des partenaires publics ou privés. Ils développent des services au public : en 2012 par exemple, la Cyclofficine de Paris obtient plus de 20 % de ses produits via son offre de prestations. D'autres partenariats liés à une offre de services peuvent également procurer aux ateliers des recettes d'autofinancement, à l'instar des services de location de cycles, comme par exemple à Nantes avec l'atelier Vélocampus.

→ quelques financements publics : l'aide des collectivités et de l'État est particulièrement utile au démarrage car elle permet à l'association de s'équiper du matériel nécessaire, d'embaucher ses premiers salariés qui pourront ouvrir l'atelier et lancer ainsi l'activité. Les ateliers qui disposent d'un modèle économique éprouvé, à l'instar des ateliers lyonnais et grenoblois, ne reçoivent pas plus d'un quart de financements publics, toutes sources confondues.

LA SENSIBILISATION À L'USAGE ECO-RESPONSABLE ET CITOYEN

Une gestion des vélos sur l'ensemble du cycle de vie nécessite de prendre en charge les flux destinés à la destruction, mais également de prévenir l'usure prématurée des produits. L'usage eco-responsable constitue à cet égard un enjeu clé de la gestion intégrée du cycle de vie des vélos. Les ateliers participatifs ont la spécificité de sensibiliser les usagers en transmettant les connaissances mécaniques de base nécessaires à l'entretien et à la réparation. Ces ateliers ralentissent ainsi la dégradation des vélos et allongent leur durée de vie. Selon une enquête menée par L'Heureux Cyclage²⁶ :

- sur l'entretien courant : les adhérents des ateliers vélo ressentent plus souvent le besoin régulier (au moins une fois par trimestre en moyenne) d'entretenir leur bicyclette ;
- sur la réparation de problèmes mécaniques : les adhérents des ateliers vélos attendent en moyenne deux fois moins de temps que les non-adhérents pour résoudre le problème.

Les ateliers et chantiers d'insertion

Les acteurs de récupération de cycles peuvent également prendre la forme de structures d'insertion par l'activité économique. C'est d'ailleurs le cas de certaines recycleries, de quelques ateliers vélo et de groupes du mouvement Emmaüs également. Les personnes en insertion constituent une équipe de salariés en capacité de récupérer, réparer, et revendre de nombreux vélos. Ces structures fonctionnent principalement grâce aux aides à l'emploi, qui peuvent représenter jusqu'à la moitié de leur budget.

Les initiatives bénévoles

Il existe aussi des initiatives bénévoles très pertinentes. Premièrement, parce qu'elles constituent parfois une étape charnière avant la professionnalisation de l'activité. Deuxièmement, parce que ces initiatives peuvent constituer un maillage territorial dense, dans des régions où l'activité de réemploi ne pourrait pas forcément être économiquement viable. Par ailleurs la multiplication de ce type d'initiatives peut impacter une part non négligeable de flux : à l'instar de la Véloration Paris, un atelier bénévole peut récupérer environ 100 vélos par an.

26 Enquête mécanique vélo. Cf bibliographie.

UNE FILIÈRE POUR SOUTENIR L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

La filière dédiée aux textiles d'habillement, linge de maison et chaussures est l'objet d'une législation REP depuis 2007. La fin de vie des ces produits a été l'objet d'une réglementation dans le but de soutenir les entreprises de tri et de collecte historiquement ancrées dans l'ESS. De même que pour les vélos en fin de vie, la récupération des textiles concentrent des activités économiques dans le champ de l'ESS ; depuis 2007, ces activités d'intérêt général sont financées en partie par le biais de la contribution des metteurs sur le marché.



L'ESSENTIEL :

- ✓ DE NOMBREUSES INITIATIVES LOCALES EXISTENT POUR PERMETTRE LE RÉEMPLOI DES CYCLES. ELLES S'APPUIENT SUR DIFFÉRENTS GISEMENTS ET IMPLIQUENT DE NOMBREUX ACTEURS.
- ✓ LE CHAMP DU RÉEMPLOI EST INVESTI PAR DES STRUCTURES DE L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE – GÉNÉRALISTES OU SPÉCIALISÉES – QUI PEUVENT RÉPARER OU ÉGALEMENT FAVORISER « L'AUTORÉPARATION ».
- ✓ AU NIVEAU LOCAL, UNE COORDINATION DES ACTEURS PERMET DE RÉDUIRE LES DÉCHETS ET FAVORISER LE RÉEMPLOI DES VÉLOS ; TOUTEFOIS, IL N'EXISTE AUCUN CADRE DE RÉFÉRENCE.

PARTIE 3 : PERSPECTIVES NATIONALES

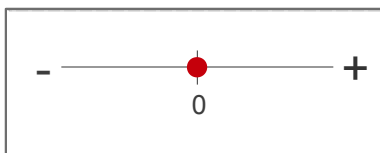
La gestion des vélos sur l'ensemble de leur cycle de vie est aujourd'hui le fait d'actions volontaires et non coordonnées, qui s'inscrivent plus spécifiquement dans le champ du réemploi. Il s'agit ici d'envisager, sous forme de quatre scénarios, les évolutions possibles de la filière cycle sur le plan des déchets qu'elle produit. D'un point de vue environnemental, l'efficacité de la gestion de la fin de vie des vélos peut être évaluée en termes de déchets produits, mais également en utilisant les concepts de « sac à dos écologique »²⁷ et d' « énergie grise »²⁸, synthétisés ci-dessous en « consommations induites ». D'un point de vue socio-économique, l'évolution de la filière peut être envisagée en tenant compte de l'équilibre des activités de réemploi et de leurs impacts sur le commerce et l'industrie, mais aussi en évaluant l'évolution du coût de gestion public des déchets. Enfin, les scénarios présentés sont évalués au vu du potentiel de mise en œuvre des acteurs de la filière.

1 | Les scénarios d'évolution des filières de réemploi

a / Le statu quo

C'est le scénario dans lequel aucun dispositif n'est mis en œuvre pour favoriser le réemploi des vélos et une meilleure prise en charge de leur déchets. Cela signifie que des initiatives locales peuvent se développer, mais qu'elles demeurent marginales au regard des quantités détruites chaque année .

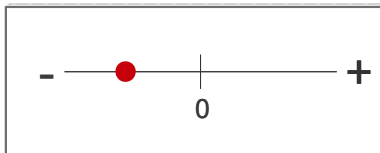
Efficacité environnementale



- Production de déchets : faible réduction.
- Consommations induites : stable.

L'absence de soutien aux filières de réemploi engendre un faible développement des récupérations, donc un faible accroissement des flux détournés du statut de déchet. La production de déchets est réduite à la marge et le recyclage des cycles détruits consomme des ressources énergétiques.

Efficacité socio-économique



- Équilibre économique du réemploi : très faible.
- Impact sur le commerce et l'industrie : nul.
- Coûts de gestion des déchets : pas d'allègement.

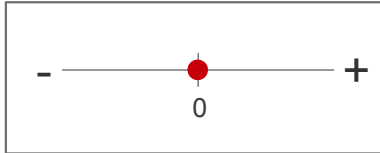
Les acteurs de récupération sont peu soutenus financièrement et font face à des difficultés économiques ; les tâches relatives au réemploi des vélos sont peu valorisées (à l'instar de la collecte qui se fait souvent de manière gracieuse) et leurs recettes valorisent peu l'activité de prévention de la production de déchets. Les cycles neufs demeurent en majorité importés, avec un niveau

²⁷ Ensemble des matériaux nécessaires au cycle de vie d'un produit.

²⁸ Ensemble de l'énergie nécessaire au cycle de vie d'un produit.

de ventes élevé pour une qualité basse. Le coût technique de gestion des déchets de cycles, supporté par la collectivité, est peu allégé (car le simple flux de vélos ne constitue pas une charge en soi).

Potentiel de mise en œuvre



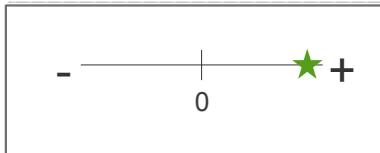
- Capacité d'action : nulle.
- Cohérence avec les orientations nationales : nulle.

Les systèmes de réemploi des cycles en fin de vie demeurent largement orientés par les négociations locales entre collectivités et acteurs de récupération. La politique globale est en accord avec le principe de non élargissement du champ de la REP, bien qu'incohérente avec la hiérarchie du traitement des déchets qui préconise d'abord de prévenir, réemployer, avant de recycler les produits en fin de vie.

b / La coordination des actions de réemploi

La conduite de cette pré-étude a montré que les acteurs de la filière ont une faible connaissance les uns des autres : ceux en amont du cycle d'utilisation (producteurs, distributeurs, etc.) et ceux en aval (collectivités en charge des déchets, etc.) n'entretiennent aucune relation dans le cadre de la filière cycle. L'émergence de la question du réemploi constitue un enjeu pour une meilleure gestion du cycle de vie des vélos. La coordination des actions liées au réemploi permettrait de mettre en dialogue la filière afin d'optimiser la prévention et la prise en charge des déchets de vélos.

Efficacité environnementale



- Production de déchets : réduction significative.
- Consommations induites : réduction significative.

Le réemploi des vélos est un facteur améliorant la performance de la filière sur le plan de la production de déchets, mais également sur l'utilisation des ressources : le développement de filières locales réduit considérablement l'énergie nécessaire à la gestion des déchets.

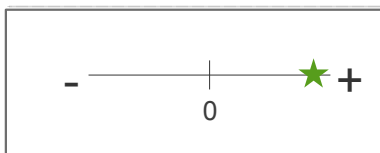
Efficacité socio-économique



- Équilibre économique du réemploi : moyen.
- Impact sur le commerce et l'industrie : positif.
- Coûts de gestion des déchets : pas d'allègement.

La structuration des initiatives locales de réemploi valorise la pratique du vélo, qui *in fine* est bénéfique à l'économie du cycle. Compte-tenu également de l'évolution du marché (augmentation des importations, baisse de la qualité, etc.), le développement des actions de réemploi constitue un levier pour une nécessaire montée de gamme des vélos neufs. Ces actions représentent donc une piste économique pertinente pour la filière cycle, notamment en termes de création d'emplois : dans l'industrie, le commerce, et la réparation. Pour les collectivités, les flux de déchets « détournés » ne constituent qu'une faible diminution des recettes liées à la vente de matériaux (faible prix de rachat de la ferraille).

Potentiel de mise en œuvre



- Capacité d'action : forte.
- Cohérence avec les orientations nationales : très cohérent.

La coordination des acteurs (sans mise en œuvre d'une législation spécifique), et le respect de la hiérarchie des modes de traitement des déchets par la priorité donnée à la prévention, vont dans le sens des orientations nationales. Le déploiement de ces filières peut être appuyé à toutes les échelles, et mis en œuvre par un accompagnement personnalisé sur les territoires. La capacité de réalisation de ce scénario est grande et ne nécessite que quelques moyens humains dédiés à la coordination et à la mise en réseau.

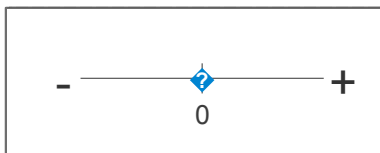
LA FILIÈRE PNEUMATIQUE

Les pneus constituent un équipement présent sur l'ensemble des cycles : ils représentent le second déchet, en poids, que produit la fin de vie d'une bicyclette. S'il existe en France une filière REP dédiée à la prise en charge des pneumatiques, celle-ci exclue cependant les pneus de vélos. Afin d'optimiser la fin de vie de ces produits, il serait pertinent d'une part, de développer le réemploi des pneus de cycles, et d'autre part, d'étudier les possibilités techniques d'inclusion des pneus de vélos au sein de la filière pneumatiques. Ces actions pourraient être mise en œuvre dans le cadre de la coordination de la filière.

c / La constitution d'une filière REP volontaire

La France compte quelques filières REP volontaires : c'est le cas, par exemple, pour la gestion des déchets d'emballages et produits de l'agrofourmure. Soucieux de prendre en charge la gestion des déchets issus de leurs produits, les producteurs se sont eux-mêmes organisés sans l'intervention de l'État. Compte-tenu que ce type de démarche n'est pas encadrée par une nouvelle réglementation, elle laisse donc une grande liberté aux acteurs pour s'organiser.

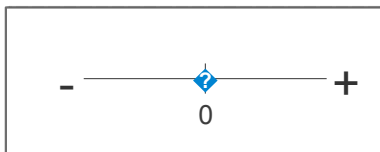
Effacité environnementale



- Production de déchets : indéterminée.
- Consommations induites : indéterminée.

Les producteurs peuvent exercer leur responsabilité de diverses manières. La REP, dans son essence, ne constitue pas un instrument de prévention des déchets, mais bien un outil de gestion. Libres de s'organiser, les producteurs peuvent alors choisir de mettre l'accent sur la réduction des déchets et des consommations induites, mais ils peuvent également choisir de ne contribuer que financièrement à la gestion des déchets. L'issue environnementale de ce scénario est donc incertaine.

Effacité socio-économique

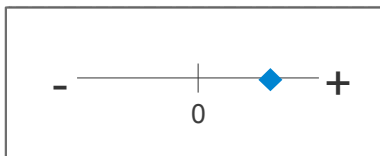


- Équilibre économique du réemploi : indéterminé.
- Impact sur le commerce et l'industrie : indéterminé.
- Coûts de gestion des déchets : allègement peu significatif.

Selon la même logique que pour l'impact environnemental, la mise en œuvre de la REP peut avoir des répercussions différenciées sur les aspects socio-économiques. En fonction du modèle retenu, les opérations de réemploi peuvent ou non être soutenues financièrement ; l'accroissement de la qualité des produits mis sur le marché, ainsi que leur réparabilité, peut être encouragée et favoriser ainsi une montée de gamme des cycles neufs. Ces éléments demeurent à la libre

appréciation des producteurs. Cependant, et quel que soit le modèle de REP choisi, les coûts de gestion sont allégés pour les collectivités (bien que, comme précisé précédemment, ces coûts ne constituent pas une charge significative).

Capacité de mise en œuvre



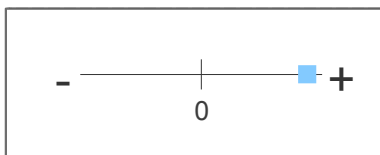
- Facilité d'action : moyenne.
- Cohérence avec les orientations nationales : très cohérent.

Dans la mesure où ce scénario mobilise modérément l'intervention des autorités publiques, il montre une grande cohérence avec les orientations nationales qui préconisent la mise en œuvre de systèmes alternatifs à la création des nouvelles réglementations. Donnant la liberté de s'organiser aux producteurs, la REP volontaire est un modèle qui mobilise les acteurs mais demeure relativement souple en termes d'action.

d / L'instauration d'une filière REP légiférée

Les filières REP existantes en France, au nombre de 14 à ce jour, ont des caractéristiques variées : seule la très récente filière REP dédiée aux déchets d'équipements d'ameublement comprend des objectifs spécifiques de réemploi/réutilisation. Compte-tenu du fort potentiel de seconde vie des cycles destinés à la destruction, les principes d'action de cette filière REP sont très adaptés à la filière vélo. En se fondant sur ce modèle, l'évaluation suivante peut être faite.

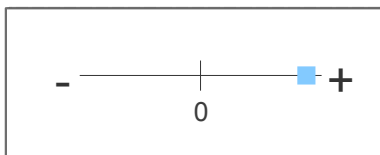
Efficacité environnementale



- Production de déchets : réduction significative.
- Consommations induites : réduction significative.

La prise en compte des activités de réutilisation et de réemploi a un impact fort sur la production de déchets. Les cycles en fin de vie sont – en partie au moins – pris en charge par les structures de récupération qui peuvent alors optimiser et prolonger le cycle de vie des vélos. Le traitement par la réutilisation est également vecteur de sobriété en termes énergétique, puisque la réutilisation diminue le besoin en énergie lié au recyclage des métaux, au transport, etc.

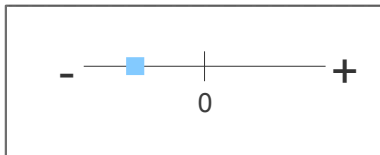
Efficacité socio-économique



- Équilibre économique du réemploi : fort.
- Impact sur le commerce et l'industrie : positif.
- Coûts de gestion des déchets : allègement peu significatif.

La création d'une filière REP encadrée par la loi peut avoir plusieurs modalités en termes d'organisation pratique. Les producteurs peuvent assurer individuellement ou collectivement la collecte et le traitement des déchets de leurs produits ; dans la majorité des cas, ils créent et cotisent à des éco-organismes chargés de financer et/ou organiser la gestion des déchets. Dans le cadre d'une filière mettant l'accent sur le réutilisation, une partie des financements récoltés peuvent être destinés à la seconde vie des produits ; des emplois seraient ainsi créés. Dans ce contexte, une production intégrant des normes d'éco-conception et de réparabilité permettrait la structuration d'un marché du cycle vers des gammes de produits de bonne qualité. Pour les collectivités, les coûts de gestion des déchets sont allégés.

Potentiel de mise en œuvre



- Capacité d'action : faible.
- Cohérence avec les orientations nationales : peu cohérent.

Une nouvelle réglementation sur les cycles en fin de vie constitue une procédure relativement contraignante et difficile à mettre en œuvre, en tout cas à court terme. La construction de la réglementation, puis la gestion d'une telle filière, peut s'avérer administrativement lourde. De plus, le rapport du Gouvernement remis au Parlement le 21 mars 2012 préconise de ne pas créer de nouvelles filières REP, mais de consolider les filières existantes.

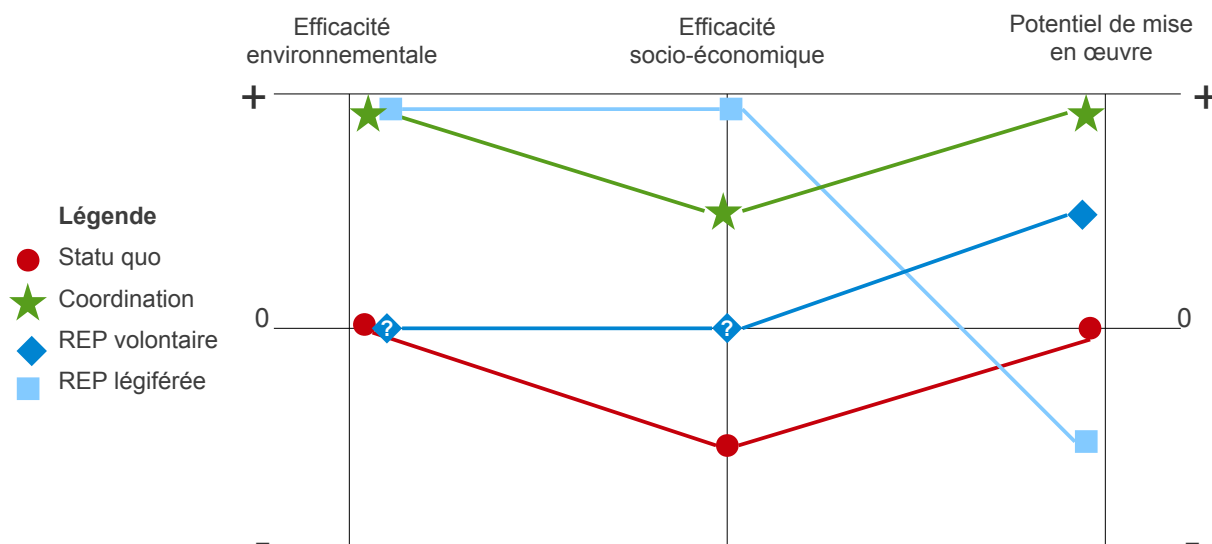
2 | Récapitulatif et conclusion

a / L'évaluation globale des choix possibles

Cette pré-étude, loin d'être exhaustive, constitue un premier temps d'évaluation des enjeux concernant la prise en charge des vélos en fin de vie, et plus spécifiquement sur les possibilités d'accroître le réemploi des cycles par la structuration de filières locales.

Les scénarios proposés dans la troisième partie sont des processus dynamiques. Étant donné le contexte de mutation économique du marché du cycle, ils doivent être analysés au-delà du simple dispositif de réemploi. Leur concrétisation dégage des externalités positives sur le reste de la filière : allègement des flux pris en charge par les collectivités, promotion de l'utilisation du vélo, encouragement à l'augmentation de la réparabilité des produits, stimulation du marché par la montée de gamme du neuf, revalorisation des métiers de la réparation : les activités de réemploi participent d'un cercle vertueux qui facilite l'usage du vélo.

Graphique d'évaluation des scénarios



b / Les suites de cette pré-étude

Cette pré-étude est une première étape pour favoriser la réflexion, au niveau national, sur la structuration de filières locales de réemploi des cycles. Il semble important de pouvoir :

- Mettre en relation les acteurs concernés afin de créer une dynamique sur le sujet. L'avis des structures représentatives permettra de définir les préférences des acteurs en ce qui concerne les scénarios d'évolution proposés et ensuite de dégager une convergence d'intérêts pour structurer la filière.
- Diffuser cette pré-étude afin de valoriser les initiatives locales. Cette pré-étude concourt à stimuler des formes de coopération locales et nationales. Elle constitue une ressource documentaire utile à toutes les initiatives de terrain. Sa publication, ainsi que sa diffusion, permettra aux acteurs locaux de prendre la mesure des possibilités offertes et de développer des filières de réemploi (ou de s'y associer).
- Réaliser une étude approfondie afin d'évaluer en détail les flux concernés, recenser les processus de réemploi au niveau local et mesurer les enjeux en termes environnementaux. Les données présentées comportent des carences qui justifient la réalisation d'une étude plus complète. Des données plus précises pourraient être recueillies auprès des professionnels du cycle, des collectivités, des forces de police et des structures de l'ESS. Celles-ci permettront d'évaluer les flux en fonction des types de vélos (matériaux, âge, etc.), de la variabilité saisonnière et des spécificités régionales. Cette étude pourra également suggérer les actions à mener pour favoriser le réemploi, la réparation ou le recyclage en vue de réduire la quantité de déchets et favoriser l'efficacité énergétique de la filière.



L'ESSENTIEL :

- ✓ **QUATRE SCÉNARIOS PEUVENT ÊTRE ÉLABORÉS POUR ÉTUDIER LES PERSPECTIVES DE STRUCTURATION DE LA FILIÈRE : LE STATU QUO, LA COORDINATION DES ACTIONS DE RÉEMPLOI, LA CONSTITUTION D'UNE FILIÈRE REP VOLONTAIRE OU L'INSTAURATION D'UNE FILIÈRE REP LÉGISFÉRÉE.**
- ✓ **CES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS PEUVENT ÊTRE ÉVALUÉS SELON DES CRITÈRES DE FAISABILITÉ, D'EFFICACITÉ ENVIRONNEMENTALE ET D'EFFICACITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE.**
- ✓ **LE DIALOGUE ENTRE LES ACTEURS, SUITE LOGIQUE DE CETTE PRÉ-ÉTUDE, PERMETTRA D'IMPULSER UNE DYNAMIQUE D'ENSEMBLE POUR LA FILIÈRE CYCLE.**

BIBLIOGRAPHIE

Textes législatifs

Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives .

Directive 2012/19/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE)

Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (1)

Code général des collectivités territoriales, art. L. 2224

Études, enquêtes et documents

Commissariat Général au Développement Durable, *La mobilité des Français. Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, 2010.

ATOUT France, *Spécial Économie du vélo. Étude complète*, 2009.

CVTC, *Les français et le vélo en 2012*, 2013.

Frédéric HERAN, *Le vol de bicyclettes : analyse du phénomène et méthodes de prévention*, 2003.

Commissariat Général au Développement Durable, *Lexique à l'usage des acteurs de la gestion des déchets*, 2012.

Direction générale de la prévention des risques , *Rapport sur les modalités d'évolution et d'extension du principe de responsabilité élargie des producteurs dans la gestion des déchets*, 2012.

ADEME, *Les filières à responsabilité élargie du producteur. Panorama 201*, 2012.

ADEME, *Étude de la fin de vie des moyens de transports en France (hors VHU)*, 2006.

ADEME, *La collecte des déchets par le service public en France . Résultats 2009* , 2012.

ADEME, *Référentiel national des coûts du service public de gestion des déchets en 2010* , 2013.

ADEME, *Actualisation du panorama de la deuxième vie des produits en France. inventaire des structures de réemploi et de réutilisation*, 2012.

ADEME, *Campagne nationale de caractérisation des ordures ménagères . Résultats 2007*, 2009.

CNPC, *Observatoire du commerce de cycles en France. Bilan 2012*, 2013.

Réseau des Ressourceries, *Observatoire national des Ressourceries*, 2012.

L'Heureux Cyclage, *Panorama 2011 des ateliers vélo participatifs et solidaires*, 2012.

L'Heureux Cyclage, *Enquête mécanique vélo*, 2011.

Les sites internet des acteurs de la filière

AMORCE : <http://www.amorce.asso.fr/>

CNPC : <http://www.tousavelo.com/>

MEDDE : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/>

ADEME : www.ademe.fr

Sinoë : <http://www.sinoe.org/>

FNCRM : <http://www.fncrm.fr/>

Réseau des Ressourceries : <http://www.ressourcerie.fr/>

Emmaüs France : <http://www.emmaus-france.org/>

L'Heureux Cyclage : <http://www.heureux-cyclage.org/>

La FUB : <http://www.fubicy.org/>

Le CVTC : <http://www.villes-cyclables.org>

Site des vélos trouvés à Strasbourg : www.velos-trouves.strasbourg.eu