

enquête

Richard Hiault
@RHIAULT

elle une auto-tamponneuse, un chariot élévateur virevolte dans le hangar. Automatisé, il dispatche, selon les codes informatiques dont il dispose, des colis cartonnés sur les étagères de l'entrepôt. Des dizaines de milliers de paquets de différentes tailles s'empilent sur les rayonnages. Sur 12.000 mètres carrés, ils attendent d'être récupérés. Juché sur un autre chariot élévateur, un manutentionnaire les dépose sur des palettes en instance de livraison des commandes. En remontant les allées tracées au cordeau, un sas ouvre sur un second hangar. Là s'affairent des dizaines d'employés disséminés sur des chaînes de montage. L'un manipule des roues, un autre fixe des freins tandis qu'un troisième monte des pédales, des garde-boues et parfois des batteries sur des cadres de toutes couleurs. En bout de chaîne apparaît une bicyclette flamboyante neuve. Empaquetée, elle rejoint l'entrepôt pour stockage. Nous sommes en Loire-Atlantique à Machecoul, à quelque 50 kilomètres au sud de Nantes, dans l'usine d'assemblage de la Manufacture Française du Cycle (MFC). « De 12 à 20 personnes se répartissent sur chacune de nos chaînes de montage pour fabriquer un vélo mécanique toutes les deux minutes et un vélo électrique toutes les trois à quatre minutes », se réjouit Yves Salaün, directeur général de MFC. Dans l'entrepôt, plus de 45.000 vélos sont prêts à être livrés partout en France.

En dépôt de bilan en 2012, la société a retrouvé une seconde jeunesse. Elle avait été créée en 1925 par Marcel Brunelrière, dit « le ghan » — ce qui lui donna l'idée de lancer la marque Gitanes, bien connue des fumeurs de la petite reine. Vainqueur du Tour de France, Bernard Hinault et Laurent Fignon, dont les bécanes sont exposées sur le site MFC, en savent quelque chose. Au fil du temps, la société sera détenue successivement par Renault, Peugeot puis le groupe suédois Grimaldi. Jusqu'à ce que la concurrence asiatique n'ait raison de la rentabilité de l'entreprise.

MFC relancé avec Intersport

En 2013, Intersport rachète l'usine pour en faire son fournisseur unique. « Lors du dépôt de bilan, l'usine comptait 173 salariés et produisait 130.000 vélos. L'an passé, les effectifs s'élevaient à 500 employés équivalant temps plein pour une production de 420.000 bicyclettes », se réjouit Yves Salaün. MFC doit d'abord sa renaissance à Intersport, pour qui il fabrique la totalité de sa gamme baptisée « Nakamura ». Début 2014, MFC rachète même le fabricant de Saint-Gaudens, Sunn, pour relancer cette marque haut de gamme. Fabricant des Vélis' de Smovengo, à Paris, l'entreprise a

À l'été 2018, des taxes antidumping de 10 à 70 % selon les producteurs chinois sont instaurées provisoirement.

reçu une nouvelle commande de 7.000 vélos électriques à livrer cette année. Elle est aujourd'hui la première usine d'assemblage en France. Son renouveau est aussi lié à la mobilisation des industriels européens du cycle auprès de la Commission européenne. Ils s'inquiètent de leur avenir face à la déferlante chinoise. Si la France recense aujourd'hui une petite dizaine de fabricants (MFC, Arcade Cycles, Cycleurope, Decathlon, Easybike et Moustache Bikes notamment), elle le doit à la politique de défense commerciale de l'Union européenne.

« Il y a vingt ans, à la suite des plaintes des industriels européens du cycle contre le dumping pratiqué par les producteurs chinois, nous avons mis en place des taxes antidumping. Ce que n'ont pas fait les États-Unis. Résultat : aujourd'hui, nous avons encore une industrie, contrairement aux Américains qui importent de Chine la quasi-totalité de leurs vélos », observe un haut fonctionnaire de la Commission européenne. A rebours des idées reçues selon lesquelles l'Union européenne est l'idiot du village mondial, la politique de défense commerciale de la Commission, modernisée en 2017, a sauvé de nombreux emplois. « A la fin de l'année dernière, les 135 mesures antidumping et antisubvention en vigueur dont 93 concernent la Chine ont permis de protéger 320.000 emplois directs dans l'Union »,

Comment Bruxelles a sauvé l'industrie du cycle européen

EUROPE // Si les fabricants de vélos européens, contrairement à leurs homologues américains, existent toujours, ils le doivent en partie à la politique commerciale de la Commission européenne. L'Europe n'est pas toujours l'idiot du village face à l'Asie, et à la Chine en particulier.

assure ce haut fonctionnaire européen. Un chiffre qui peut être augmenté de 50 % pour prendre en considération les emplois indirects concernés. Rien que pour l'industrie du cycle, « nous comptons maintenant plus de 106.000 salariés directs et indirects et plus de 800 PME réparties dans 24 des 28 États membres de l'Union européenne, générant plus de milliard d'euros d'investissements en Europe et une production industrielle d'une valeur d'environ 13 milliards d'euros », se félicite Moreno Fioravanti, secrétaire général de l'European Bicycle Manufacturers Association (Ebma).

Dans les faits, dès juillet 1991, la Commission européenne est saisie d'une plainte de la Fédération européenne des fabricants de bicyclettes (FEFB) pour le compte des fabricants européens totalisant près de 65 % de la production de l'Union. En France, Peugeot Cycles à Neuilly-sur-Seine et Cycles Gitane à Machecoul voient ainsi la visite des enquêteurs bruxellois. Sous les coups de boutoir des producteurs de vélos chinois, la part de marché en Europe des fabricants européens s'effrite. De 37,8 % en 1989, elle n'est plus que de 30,2 % au début des années 1990. Le 8 septembre 1993, le couperet tombe : une taxe antidumping de 30,6 % est instaurée sur les importations de vélos chinois.

Les vélos d'Asie taxés à l'entrée

Au fil du temps et des enquêtes où la Commission réexamine sa politique, la taxe est finalement relevée à 48,5 % en 2013. Elle frappera même les importations de vélos en provenance d'autres pays. Les producteurs chinois ont très vite essayé de contourner la législation européenne en délocalisant l'assemblage de leurs bicyclettes ailleurs qu'en Chine. En 2005, les importations de bicyclettes en provenance du Vietnam sont taxées à 34,5 %. En 2013, la Commission ouvre une enquête sur les importations d'Indonésie, de Malaisie, du Sri Lanka et de Tunisie. Ses investigations révèlent que les producteurs chinois ont bien mis en place de fausses installations de montage dans ces pays pour éviter les taxes européennes. En 2015, les importations en provenance de cette fois-ci du Cambodge, du Pakistan et des Philippines font l'objet de mesures similaires. « L'Union européenne a réalisé un excellent travail. Sans ces taxes, je ne suis pas sûr que les industriels européens auraient pu développer leurs technologies concernant les vélos à assistance électrique », constate David Jamin, appelé à succéder prochainement à Yves Salaün à la tête de MFC. C'est sur ce dernier segment que va se jouer en partie l'avenir des industriels du cycle.

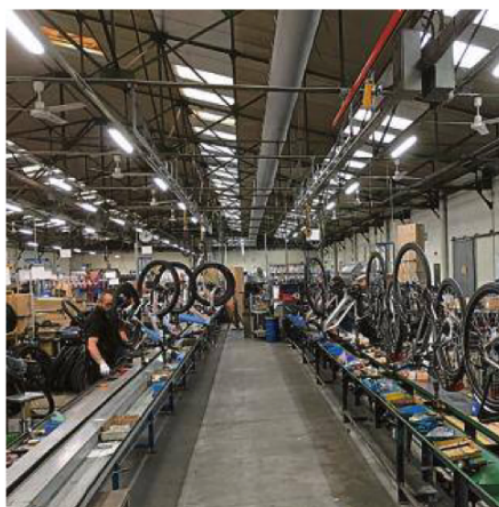
A l'abri des taxes douanières sur les bons vieux vélocipèdes, les Européens ont pu investir dans la recherche et le développement pour élaborer de nouveaux produits à assistance électrique depuis plusieurs années. « Mais, si nous voulons continuer à investir dans ce segment en pleine expansion, la Commission européenne doit reconduire

les taxes antidumping sur les vélos mécaniques », avertit David Jamin. La procédure est en cours. En février dernier, MFC est parmi les producteurs européens à recevoir la visite des enquêteurs de la Commission. Pendant deux jours, ceux-ci ont épluché chiffres d'affaires, résultats, coûts de production, marges, processus de fabrication, investissements... « Tout a été passé au peigne fin. Des vrais professionnels de l'audit », comme le souligne David Jamin. En fonction des résultats, Bruxelles décidera d'ici à septembre prochain d'une reconduction des droits antidumping de 48,5 % pour trois années supplémentaires. Les professionnels européens l'espèrent.

L'Europe, temple de l'e-bike

En attendant, ils n'ont pu qu'applaudir la décision de la Commission européenne de les protéger pour leurs vélos électriques. « La Chine avait d'abord parié sur le développement des scooters électriques. Mais, face à l'engouement européen pour les vélos électriques, elle a vite changé son fusil d'épaule », observe Yves Salaün. Les conséquences sont immédiates. En 2014, l'Union européenne importe déjà 220.000 bicyclettes électriques d'Asie. En 2016, le volume double à 430.000 vélos avant d'atteindre 770.000 en 2017, selon les chiffres de l'Ebma. En octobre de la même année, Bruxelles enquête sur les pratiques chinoises dans le domaine.

À l'été 2018, des taxes antidumping de 10 à 70 % selon les producteurs chinois sont instaurées provisoirement sur leurs ventes en Europe. Le 18 janvier dernier, ces taxes sont pérennisées. « Les exportations chinoises de vélos électriques vers l'Europe sont passées d'une moyenne de 100.000 par mois au premier semestre 2018 à moins de 15.000 par mois au second semestre », constate Moreno Fioravanti. Une preuve que les mesures peuvent être efficaces. Selon lui, la politique européenne devrait entraîner la création de plus de 4.500 nouveaux emplois européens au premier semestre de 2019, grâce au transfert de la production de 900.000 vélos électriques cette année. A moins que les producteurs chinois ne procèdent à nouveau à des délocalisations. C'est ce qu'affirme l'Ebma : « Malheureusement, les fabricants chinois de vélos électriques ont déjà commencé à contourner les mesures commerciales de l'Union européenne par le biais de pays tiers. » Ce qui n'aurait rien de surprenant. « Lorsqu'en juillet 2018, Donald Trump a évoqué l'idée de taxer les vélos en provenance de Chine à 25 %, les producteurs ont réagi très rapidement. Moins d'un an plus tard, ils avaient délocalisé leur production au Vietnam. La vitesse d'adaptation chinoise est phénoménale », renchérit David Jamin. Bruxelles serait bien avisée de porter toute son attention sur ce risque de contournement. L'avenir de l'industrie européenne est à ce prix. D'autant plus que le segment du vélo électrique semble promis à un bel avenir.



Plongée dans l'usine d'assemblage de la Manufacture Française du Cycle (MFC), en Loire-Atlantique à Machecoul. Photos Richard Hiault pour « Les Echos »

« Aujourd'hui, si la Mecque du vélo mécanique est à Taïwan, la Mecque du vélo électrique est en Europe », assène David Jamin. Le développement du cycle urbain et les perspectives offertes par le vélo électrique pour les trajets domicile-travail sous-tendent un futur prometteur. C'est très tendance aujourd'hui compte tenu des préoccupations environnementales et de la lutte contre le réchauffement climatique. Intersport en est convaincu. « En 2014, aucun vélo électrique n'avait été produit à Machecoul. En 2018, nous en sommes à plus de 80.000 », révèle Yves Salaün. Avant d'ajouter : « Les Allemands, leaders en la matière, pensent que dans deux ans le vélo électrique occupera la moitié du marché. En France, je table plutôt sur 25 à 30 % ». Reste que l'Asie, et la Chine en particulier, continuera de bénéficier de l'engouement

européen pour la petite reine. Qu'elle soit mécanique ou électrique. La politique de la Commission européenne a seulement réussi à conserver tout un tissu d'assemblage et de constructeurs de vélos sur le Vieux Continent. Mais, l'essentiel des composants, en particulier les cadres, est fabriqué en Chine.

« Chez MFC, nous avons relocalisé la peinture et la décoration en créant une cinquantaine d'emplois en plus de l'augmentation des volumes. Mais, pour les cadres, les coûts de production en France sont pour l'instant tels que nous les importons de Chine ou de Taïwan », détaille David Jamin. Les heures de gloire du cycle français où, par exemple, Saint-Etienne comptait des dizaines d'industriels et des milliers de salariés semblent définitivement révolues. ■