

Jérôme Valentin, directeur général de Cycleurope France

# Une reconversion vers l'électrique

Directeur général de Cycleurope France, Jérôme Valentin était présent au salon Autonomy fin octobre à Paris. A cette occasion, le dirigeant a pris le temps de faire le point sur l'activité de la filiale française et d'évoquer les grands chantiers. On va le lire, Cycleurope France se tourne résolument vers le VAE sans pour autant délaisser les vélos "classiques". Fort d'une production de 100.000 unités, le site de Romilly-sur-Seine (10) a entamé sa mue consacrant ainsi cinq lignes d'assemblage sur six à l'électrique pour répondre à une demande en constante augmentation. Et avec le développement du VAE auprès des entreprises et des collectivités, le groupe a décidé de passer à la vitesse supérieure après s'être jusqu'à présent focalisé uniquement sur La Poste. Coprésident de l'Union Sport & Cycle, Jérôme Valentin revient également sur la fin de la prime gouvernementale.



Jérôme Valentin, directeur général de Cycleurope France, sur le stand du groupe au salon Autonomy à Paris. Devant lui se trouve le nouveau Gitane Sneaker (25 kg) à trois roues avec motorisation centrale E-Going (250 à 1.000 W) et batterie semi-intégrée (400 et 500 Wh). Plusieurs options seront disponibles dont les phares automatiques, Bluetooth, display E-Going One intégré...

## Avant tout, pouvez-vous faire un premier bilan de l'activité de Cycleurope France en 2017 ?

La saison 2017 aura été bonne dans son ensemble. En début d'année, nous avons reçu un afflux de commandes de VAE en lien avec la prime du Gouvernement aboutissant à des difficultés de livraison. Mais sur les mois de mai, juin et juillet, nous avons eu de nouveau du stock avec beaucoup de ventes à la clef. Cette année, la demande de VAE a été très soutenue et il a surtout fallu gérer la pénurie et trouver des équivalents pour nos clients. Concernant le vélo "classique", nos revendeurs ont abandonné le segment inférieur à 400 euros. Ils ont aussi de plus en plus tendance à privilégier le VAE ce qui pèse sur les ventes de vélos "classiques" Gitane. Peugeot est une belle surprise. On ressent un intérêt pour cette griffe nous permettant d'enregistrer une légère croissance. Au total, nous sommes proches d'une production de 100.000 vélos (classiques, électriques et marchés publics) sur le site de Romilly-sur-Seine.

## Le vélo électrique est clairement votre axe de développement ?

Le VAE représente 40 % des ventes en volume (40.000 unités). Cette répartition va évoluer car nous transformons le site de Romilly-sur-Seine (10) en usine VAE. Cela a du sens et cela apporte de la valeur ajoutée. Nous avons ainsi converti des lignes d'assemblage pour dédier cinq lignes sur six au VAE. Nous continuerons à avoir une gamme de vélos classiques mais d'un point de vue industriel nous misons sur le VAE.

## De quelle manière ce segment se développe-t-il en termes de gammes ?

Sur Bianchi, la gamme 2018 s'est étoffée avec deux vélos de route associés à des modèles urbains et des VTT. Cela montre que le groupe Cycleurope a pris la mesure du phénomène VAE en proposant une offre pour l'ensemble de nos marques. D'ailleurs, nous faisons également les VAE de la marque de moto Ducati. Pour Peugeot, nous avons présenté une nouvelle

gamme au Roc d'Azur avec moteur Bosch et batterie intégrée dans le cadre. Cette gamme VTT sera disponible en magasin en février. Quant à Gitane, nous avons reconstruit la gamme en équipant tout le haut de gamme de moteur Yamaha. Si dans le passé on a pu nous reprocher d'être un peu en retrait par rapport à nos concurrents, je pense que nous sommes sur la vague. Nous avons rattrapé notre

retard. A date, notre carnet de commandes est très bien rempli.

## Vous exposiez au salon Autonomy fin octobre à Paris. L'activité avec les entreprises et les collectivités compte-t-elle pour le groupe ?

Nous étions là pour capter l'attention des collectivités et des entreprises. C'est une activité à laquelle nous ne nous étions jamais vraiment intéressés et qui est tirée vers le bas avec les vélos classiques. Mais le développement de l'offre VAE dans ce secteur fait que nous ne devons pas manquer le coche. A ce sujet, nous venons de remporter un appel d'offre de 3.000 VAE pour équiper une ville. Outre le vélo, il faut ajouter les modèles spéciaux de type cargo ou biporteur. C'est pour cette raison que nous montrons notre tricycle Gitane Sneaker à Autonomy. La gamme va progressivement s'élargir à partir de 2019. Le développement de ces modèles s'inscrit dans une stratégie de groupe et sera uniquement focaliser sur l'électrique. Enfin, je rappelle que nous travaillons depuis longtemps avec La Poste en

France mais aussi en Autriche, au Danemark et en Suède.

## Au titre de co-président de l'Union Sport & Cycle, qu'avez-vous pensé de l'annonce de la fin de la prime pour l'achat de VAE ?

Nous avons été surpris de cette annonce car tous les échanges que nous avons eus laissent penser à sa reconduction. Le Gouvernement avait alloué une enveloppe de 30 millions d'euros et nous avons atteint les 50 millions d'où cette décision. Maintenant, nous avons eu l'engagement de la Ministre des transports (Elisabeth Borne, ndlr) pour un réengagement d'une autre manière. Des réflexions sont en cours et nous formulons des propositions au Gouvernement courant novembre. C'est un travail que nous réalisons au sein de l'Union Sport & Cycle en collaboration avec d'autres organismes.

## Existe-t-il d'autres solutions pour promouvoir les ventes ?

L'indemnité kilométrique (IKV) est déjà une façon de promouvoir la vente de cycles mais cela concerne tous les vélos et pas seulement le VAE. De nombreuses collectivités et villes sont à l'origine d'initiatives intéressantes. IDF Mobilité (ex-Stif, transports en Ile-de-France, ndlr) a lancé un appel d'offre pour une flotte de VAE qui, à terme, attendra les 20.000 vélos. IDF Mobilité proposera un service de location aux particuliers d'une durée de six mois non reconductible. Le syndicat pense que ce système permettra de motiver un acte d'achat. Nous y avons bien sûr répondu.

Propos recueillis par Laurent Garrigues