

VÉLO | Pour garantir leur disponibilité, l'opérateur a mis en place un plan de réutilisation des éléments des deux-roues endommagés. Valeo s'y est associé pour les batteries et les moteurs.

Smovengo accélère le recyclage des pièces de ses Vélib'... « par nécessité »

Benoît Hasse

LES UTILISATEURS des Vélib' électriques l'ignorent sans doute, mais certaines pièces ont été remises à neuf... par un équipementier automobile. En l'occurrence l'entreprise Valeo, « qui a compris qu'il n'y a pas de solution universelle en matière de mobilité urbaine et qui a choisi de s'engager dans les petites mobilités telles que les vélos, les scooters, et les rickshaws électriques », précise le groupe industriel français.

L'équipementier auto et Smovengo – la société qui opère la flotte des 20 000 Vélib' (en principe) disponibles à Paris et dans 64 communes de périphérie – viennent de révéler la signature d'un accord de partenariat permettant à Valeo de réparer et reconditionner les batteries et les moteurs récupérés sur les Vélib' électriques défectueux ou endommagés par une utilisation trop intensive. Les batteries des vélos sont traitées dans l'usine Valeo de Nevers (Nièvre), où l'équipementier a ouvert l'an dernier un « laboratoire de l'électronique circulaire ».

Le moyen de faire des économies

Les moteurs à réparer, eux, sont acheminés dans une usine Valeo près de Cracovie, en Pologne, où l'équipementier, qui y fabriquait déjà ses propres moteurs de VAE, a ouvert un atelier dédié au recyclage des moteurs Vélib'. Une centaine de batteries remise à neuf à Nevers reviennent ainsi cha-



que mois dans les ateliers de Smovengo pour être remontés. En Pologne, les capacités de production du nouveau site devraient permettre le reconditionnement de 5 000 batteries par an.

Chez Smovengo, on souligne que ce modèle n'est qu'une nouvelle étape du projet Phoenix, lancé autour d'un principe simple : toute pièce démontée sur un vélo en réparation doit être recyclée. « Je pourrais vous dire que nous avons lancé ce programme pour réduire notre empreinte carbone et avoir des pratiques plus durables et vertueuses.

C'est bien sûr le cas. Mais la vérité, c'est que nous l'avons mis en place avant tout... par nécessité », admet Jacques Greiveldinger, directeur général de Smovengo.

« La hausse de la demande cyclable combinée aux tensions sur les importations en provenance d'Asie de la période post-Covid nous avait conduits à une situation de quasi-rupture de stock de pièces détachées, détaille-t-il. On a dû mettre en place un système visant à récupérer le maximum de pièces réutilisables. Cela nous a permis d'être moins dépendants des

Alfortville (Val-de-Marne), ce jeudi. Chaque jour, près de 500 Vélib' arrivent en réparation dans ces ateliers ou ceux de Villeneuve-la-Garenne (Hauts-de-Seine).

livraisons de neuves, de limiter le gaspillage, d'accélérer les réparations et la remise en service des vélos... et de faire des économies. » Selon l'entreprise, ce principe d'approvisionnement circulaire aurait déjà permis de réduire de 17 % la facture des achats.

Les résultats se voient au premier coup d'œil dans les ateliers d'Alfortville (Val-de-Marne), l'un des deux sites de maintenance de Smovengo où sont envoyés 50 % des 1 000 Vélib' réparés chaque jour. L'autre moitié des réparations étant effectuée directement sur le terrain.

Dans ce vaste hangar, doté de plusieurs magasins de pièces détachées de récupération, des muées de Vélib' fatigués suivent un parcours très précis : diagnostic, démontage des pièces défectueuses, réparation, contrôle... Les pièces irrécupérables sont découpées et confiées à des filières de récupération des matières premières. Mais toutes les autres sont réutilisées.

Une ligne pour fabriquer des roues

« À Alfortville, nous avons créé notre propre ligne de fabrication de roues », souligne Nicolas Boutaud, responsable RSE de Smovengo. L'atelier, équipé d'un étonnant robot « dévoileur » de roue, en produit jusqu'à 2 500 par semaine. Autant d'achats de pièces neuves d'économisés. « Nous avons commencé par les pièces que nous pouvions réparer nous-mêmes, reprend Jacques Greiveldinger. Mais pour les éléments plus techniques, nous avons fait appel à l'expertise de Valeo. Pour les batteries et les moteurs pour l'instant... Mais des partenariats sur le reconditionnement d'autres pièces sont déjà à l'étude. »

L'enjeu est d'importance. La disponibilité de la flotte représente un élément clé du bon fonctionnement du réseau qui sera très sollicité pour les JO. L'état des Vélib' électriques sera scruté. « Ils représentent 40 % de la flotte, mais 60 % des réparations », rappelle-t-on chez Smovengo.

LE BENOÎT HASSE