

ET SI ON PÉDALAIT VERS
UN MONDE PLUS VERTUEUX ?



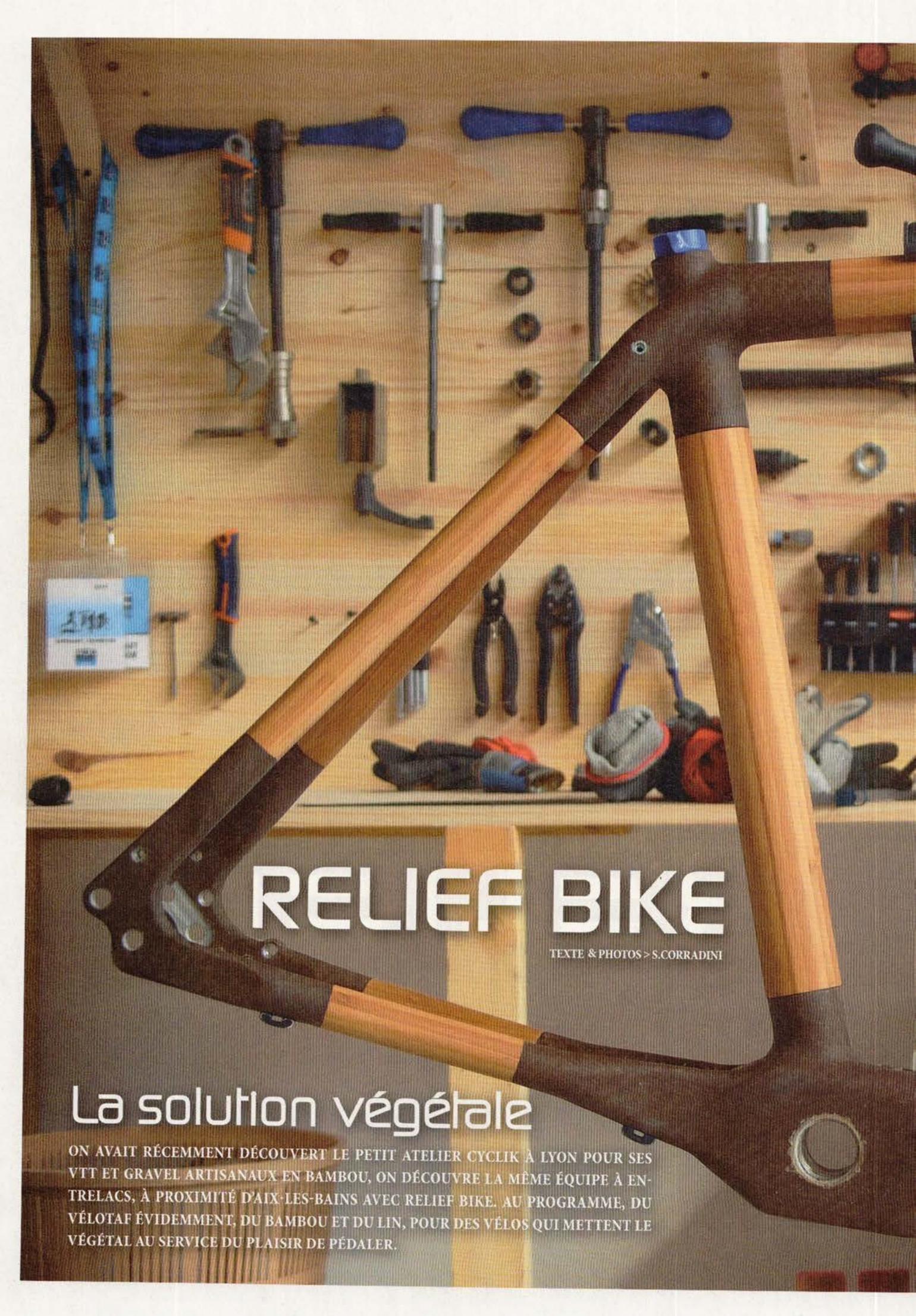
RELIEF

VÉLO ÉLECTRIQUE VÉGÉTAL

Éco-conçu, fabriqué et assemblé avec soin en France



www.relief.bike

A photograph of a bicycle frame made of bamboo and dark brown material, set against a wooden workshop wall with various tools hanging on it. The frame is the central focus, with the top tube, down tube, and seat tube visible. The background shows a well-organized workshop with tools like wrenches, pliers, and screwdrivers hanging on a wooden pegboard. The lighting is warm and focused on the frame.

RELIEF BIKE

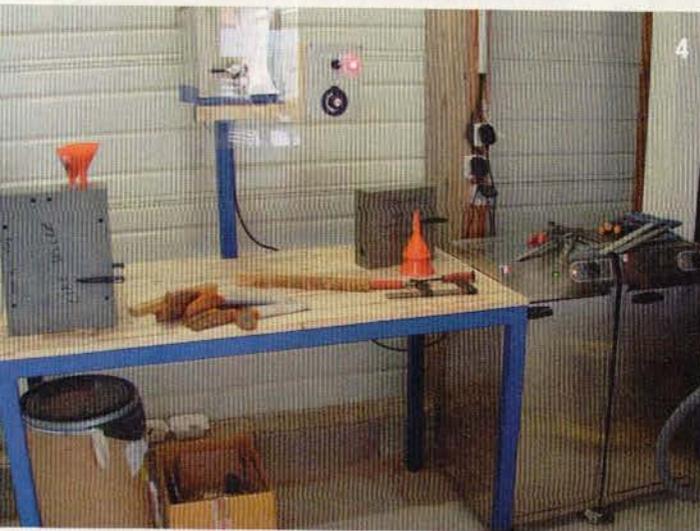
TEXTE & PHOTOS > S.CORRADINI

La solution végétale

ON AVAIT RÉCEMMENT DÉCOUVERT LE PETIT ATELIER CYCLIK À LYON POUR SES VTT ET GRAVEL ARTISANAUX EN BAMBOU, ON DÉCOUVRE LA MÊME ÉQUIPE À ENTRELACS, À PROXIMITÉ D'AIX-LES-BAINS AVEC RELIEF BIKE. AU PROGRAMME, DU VÉLOTAF ÉVIDEMMENT, DU BAMBOU ET DU LIN, POUR DES VÉLOS QUI METTENT LE VÉGÉTAL AU SERVICE DU PLAISIR DE PÉDALER.



Tubes en bambou lamellé-collé, raccords en composite de lin et look incroyable, les vélos Relief sont incomparables dès l'atelier où ils prennent forme.



Fin 2021, nous avons pris le TGV pour aller découvrir Cyclik, un petit atelier qui produisait artisanalement des vélos sportifs avec des tubes de bambou liés par des écheveaux de lin enduits de résine. Les vélos étaient étonnants jusque sur le terrain où ils distillaient vivacité et confort. Félix Herbert, le fondateur de la petite marque m'avait confié entre deux discussions sur le VTT et le Gravel que son équipe travaillait déjà d'arrache-pied sur une marque de vélos urbains inspirés des productions Cyclik mais adaptés à une « industrialisation » plus en phase avec les attentes du marché du vélotaf.

Forcément, il fallait (et il faut toujours) 50 heures de travail pour fabriquer un cadre Cyclik sur-mesure. Impensable évidemment pour démocratiser une gamme de vélos et séduire un plus large public. Alors Félix et son équipe ont repensé le mode de fabrication sans renoncer pour autant au bambou et au lin pour les raccords. Autant dire qu'il a fallu se torturer les méninges pour réussir le pari de réinventer la construction d'un vélo avec pour matériau principal le végétal. Février 2023, direction Entrelacs, à côté d'Aix-les-Bains pour découvrir Relief...

- 1 - Dans le petit showroom, les Relief cohabitent avec les Cyclik.
- 2 - Les différents tubes usinés dans le bambou lamellé-collé attendent d'être gravés au laser avant d'être mariés aux raccords en composite de carbone.
- 3 - Différents types de lin tissé sont utilisés pour mouler les raccords, comme pour les composites de carbone.
- 4 - Les « âmes » de cire perdue sont fabriquées sur place dans ces moules. La cire n'est pas réellement perdue puisqu'elle sera ensuite récupérée, filtrée et réutilisée plusieurs fois.
- 5 - Différentes pièces de lin coupées au laser sont positionnées sur les noyaux de cire, puis moulées sous pression avec de la résine injectée pour donner naissance aux raccords du Relief.
- 6 - Une fois les raccords débarrassés de leur noyau de cire après passage au four, ils sont usinés et ajustés pour être prêts à accueillir les tubes de bambou.

Le déménagement est encore récent et l'équipement Relief prend peu à peu ses marques dans l'ancienne usine de «La Maison de Cèdre» qui produisait naguère des maisons en bois. Une continuation logique finalement...



INTERVIEW FÉLIX HÉBERT

Vélotaf : Comment es-tu venu au vélo en bambou ?

Félix Hébert : J'ai commencé à faire mes premiers vélos en bambou en 2014 et j'ai créé Cyclik en 2018. C'est la genèse du projet Relief. Je voulais faire des vélos qui absorbent les vibrations parce que j'avais mal aux cervicales quand je faisais de la compétition sur des vélos en carbone. Quand j'ai arrêté, je voulais continuer à faire du vélo, du vélo plaisir et sans douleur. Mes recherches m'ont amené sur le bambou, qui présentait des qualités mécaniques intéressantes. C'est peu connu, mais le bambou a été utilisé dans le vélo il y a plus de 100 ans. Ça m'a séduit autant pour les capacités d'absorption des vibrations que pour l'idée d'utiliser de la matière végétale et pour l'aspect esthétique.

Avec mes premiers cadres, c'est le dynamisme qui m'a d'abord étonné. Et dans un second temps c'est le confort tangible qui m'a séduit. Je ne savais pas encore que j'allais créer Cyclik, mais je me disais que si j'arrivais à faire mon propre vélo en bambou et à descendre un col

« SE PENCHER SUR L'ORIGINE DES MATÉRIAUX MET EN AVANT L'INTÉRÊT ET LE POTENTIEL DE DÉVELOPPER DES VÉLOS EN MATIÈRE VÉGÉTALE... »

à 80 km/h avec, je pourrais remplacer mon vélo en carbone par un vélo en bambou pour tous les jours. Pendant deux ans, j'ai développé mon savoir-faire pour atteindre mon objectif et créer un vélo qui me convenait parfaitement.

Vélotaf : Et relief dans cette histoire ?
Félix Hébert : En travaillant sur le sourcing des matériaux, où me fournir le bambou, où me fournir le lin, où trouver la résine, etc., ça m'a ouvert l'esprit sur l'intérêt et le potentiel de développer une marque de vélos fabriqués à base de ces ressources végétales. Fin 2016, j'ai donc quitté mon boulot pour me lancer dans l'aventure avec déjà l'idée de développer d'autres types de vélos que des vélos sportifs. Mais avec le processus de fabrication Cyclik, il m'était impossible de démocratiser et de faire connaître les avantages d'une construction végétale. Un cadre Cyclik, c'est 50 heures de travail ! On ne peut pas démocratiser ce modèle d'artisanat... C'est de là qu'est née l'idée d'une forme d'industrialisation et donc de Relief.



1



3



4



5



6

Vélotaf : Ça n'a pas dû être simple ?

Félix Hébert : Effectivement, il a fallu prouver qu'il y avait une attente pour ce type de vélos, et que ça fonctionne sur le terrain au-delà de la certification ISO que l'on a obtenue. J'ai donc dû mener deux activités en parallèle, la fabrication de Cyclik d'un côté, et la RetD de l'autre pour développer l'industrialisation. On a eu des subventions de l'ADEM qui nous a soutenus sur l'aspect eco-conception et la faisabilité technique du produit. Il y avait un enjeu important parce que c'est une technologie unique et il fallait faire sauter un certain nombre de verrous techniques. On a bossé avec des ingénieurs pour cela.

Vélotaf : Quelles sont les solutions qui sont sorties de ce travail ?

Félix Hébert : C'est comme ça qu'on a choisi de travailler avec du bambou lamellé-collé parce qu'on avait besoin d'avoir quelque chose de très calibré. On a fait des tests avec différents laboratoires pour valider la résistance des tubes de bambou et définir les épaisseurs. On a travaillé avec des bureaux d'étude jusqu'à mi-2021 pour la validation du concept technique et on s'est ensuite attaqué à la problématique de l'industrialisation, notamment des éléments de liaison en lin parce qu'on ne voulait pas faire appel à des pièces en carbone ou en aluminium en provenance d'Asie. Ça a été empirique au début,

mais on s'est appuyé sur des experts des composites pour définir quel type de lin, quel type de fibres, quelle orientation des fibres, quel type de tissage et quelles épaisseurs ? Ça nous a pris pas mal de temps, c'était un boulot énorme. Pour valider la résistance mécanique en fonction des contraintes des pièces de liaison creuses pour faire du manchonné-collé, on a fait beaucoup de tests en laboratoire. Ça nous a pris deux ans pour développer le vélo et ensuite encore presque deux ans pour la phase d'industrialisation avec de vrais enjeux économiques. Autant la phase RetD a plus ou moins été financée par les subventions (ADEM, BPI, etc.), autant l'industrialisation a nécessité une levée de fond.

- 1 - Pour éviter les tâches de colles, les tubes de bambou sont soigneusement protégés.
- 2 - Les raccords de direction, de tubes de selle et les pattes arrière du cadre attendent la phase de collage.
- 3 - Deux marbres de montage sont pour le moment en place pour la production des cadres Relief. Une fois les tubes encollés et emboîtés, la cadre doit rester une journée complète dans le marbre. La capacité de production est de 500 cadres par an.
- 4 - La douille de direction en composite de lin.
- 5 - La boîte de pédalier par laquelle est introduite la batterie de 250 Wh qui alimente le moteur « moyeu arrière » Mahle.
- 6 - Esthétique, écoresponsabilité et légèreté (16,5 kg), le Relief prouve qu'il y a de bonnes raisons de choisir les matières végétales.



Relief c'est avant tout une équipe jeune et soudée qui devrait rapidement s'étoffer pour que la petite marque atteigne sa vitesse de croisière.

Vélotaf : Pourquoi ne pas avoir fait appel à des sous-traitants spécialisés ?

Félix Hébert : Notre ADN c'est d'être artisan cadreur, c'était important pour nous que ça soit fait dans notre atelier. On ne voulait pas faire sous-traiter des éléments stratégiques parce que c'est notre valeur ajoutée. C'est aussi pour cela que ça a pris du temps, mais on voulait être au point.

Vélotaf : Vous avez dû faire une levée de fond ?

Félix Hébert : Oui, on n'a pas eu le choix. Quand on a eu fini la RetD, on devait augmenter les RH, acheter l'appareil de production, déménager pour avoir des locaux adaptés à nos besoins, et acheter nos stocks d'équipements vélo. C'est un BFR (Besoin en fonds de roulement) énorme. On a levé des fonds courant 2021 pour monter en puissance. Aujourd'hui, on sort deux sets de 20 cadres par mois, qui partent à l'Usine à Vélo à Villeur-

banne (Coopérative d'assemblage) tous les quinze jours pour le montage et partir ensuite en magasin.

Vélotaf : C'est le grand saut ?

Félix Hébert : Avec l'outil et l'équipe actuelle, on peut produire 500 cadres à l'année, 40 vélos par mois. Je ne sais pas si on parle déjà d'industrie à ce niveau, mais nous fabriquons des vélos Cyclik à la main de façon totalement artisanale, alors Relief met un pied dans le monde de l'industrie. C'est un autre paradigme, une autre façon de fabriquer même si à l'échelle des gros fabricants du marché qui produisent des dizaines de milliers de cadres par an, c'est de la petite série. Pour autant, ce n'est plus vraiment de l'artisanat parce qu'on met en place de process que l'on peut retrouver dans des boîtes industrielles. C'est prévu pour pouvoir monter en cadence, mais c'est le début, on défriche encore.

Vélotaf : Quel est l'objectif à terme ?

Félix Hébert : L'idée c'est de faire du

volume dans le futur. Dans le monde du vélo, il y a déjà l'acier, l'aluminium et le carbone, avec chacun des qualités mécaniques propres. Moi je crois vraiment très fort en la force du végétal. Il a une place légitime dans cet univers du vélo, d'autant plus avec les enjeux environnementaux et la recherche de sens dans la consommation, dans la provenance des matières premières. Nos éléments de liaison poussent dans des champs en Normandie. C'est filé et tissé en Normandie. On ne fait pas des milliers de kilomètres pour nous fournir cette matière première et on la transforme nous-mêmes. Par rapport aux autres matériaux, les mines de bauxite à l'autre bout du monde pour l'aluminium, la pétrochimie pour le carbone, notre production mérite d'être connue et c'est pour cela que j'ai l'ambition d'augmenter les volumes. Mais on ne se voit pas plus gros que l'on est aujourd'hui. On est dans une démarche de conquête de marché, de défrichage, mais il faut convaincre les magasins et les clients...



Félix Hébert a mis ses connaissances en ingénierie et son expérience de coureur sur route au profit d'un projet qui met le végétal au cœur du vélo : Relief

Vélotaf : Et les magasins justement, comment perçoivent-ils le produit ?

Félix Hébert : Les magasins ont besoin d'être accompagnés, qu'on leur explique le produit, la démarche. Ils ont aussi besoin de tester, d'être rassurés sur la qualité et sur le SAV. On a des arguments, on a sélectionné nos fournisseurs parmi les plus reconnus et parmi les plus solides en matière de SAV tout en privilégiant un circuit le plus court possible. On a sélectionné l'allemand Mahle pour la motorisation, des roues Mach1 à moyeu Aivee, Stronglight, Brooks pour la selle et les poignées. Et pour les composants qu'on ne pouvait pas trouver à proximité, on est allé vers des références comme Shimano pour la transmission et les freins. On voulait proposer un vélo de qualité et conçu pour durer. Ça déverrouille certains blocages. Et puis on leur amène le vélo, pour qu'ils le voient pour qu'ils le touchent et qu'ils l'essaient et se rendent compte de

ses qualités dynamiques. Généralement, ça fonctionne plutôt bien, le vélo plait. Et à 3 500 €, il est bien placé compte tenu de l'originalité.

Vélotaf : À quoi peut-on s'attendre pour l'avenir de Relief ?

Félix Hébert : On travaille sur un modèle à cadre bas qui devrait arriver bientôt, mais il y a des enjeux financiers d'industrialisation sur ce modèle aussi. Aujourd'hui, pour la production c'est 3 sets de 7 moules par vélo. Il y a les moules pour les noyaux de cire, les moules d'injection et les moules de détourage, pour les différentes liaisons. On a beau faire en sorte d'optimiser la production, ça représente quand même des investissements importants.

Vélotaf : Ça concerne combien de magasins ?

Félix Hébert : On a une trentaine de magasins aujourd'hui. Je considère les magasins de vélos comme des partenaires qui doivent adhérer à notre démarche, savoir répondre

aux questions des clients pour partager ce qui fait la valeur de nos vélos. On offre une garantie de 12 ans, ça déverrouille les interrogations sur le thème de la solidité.

Vélotaf : Votre vélo est-il connecté, c'est à la mode ?

Félix Hébert : Oui il le fallait. En 2023, un vélo doit être un minimum connecté. En termes d'usage, c'est un plus. Nous, on s'est appuyé sur une entreprise française qui nous a aidés à développer notre électronique dans l'idée d'utiliser les différentes fonctions proposées par l'application Mahle et qui correspondent à ce qu'attendent les utilisateurs en matière d'usage, paramètres et sécurité. On a choisi de supprimer l'écran et on a fait en sorte que la potence puisse accueillir le téléphone, ce qui simplifie l'utilisation. Mais la connectivité ce n'est pas ce qui définit notre vélo. Il a d'autres atouts à faire valoir avant ça.

Lin... Pacte vertueux

De la fibre magique...

TOUT EST CYCLIQUE. ET PAS SEULEMENT LE VÉLO DONT ON DÉCRIT SI SOUVENT LE RETOUR EN GRÂCE DANS NOS COLONNES. NON, IL Y A BEAUCOUP D'AUTRES DOMAINES DANS LESQUELS LES RÉFÉRENCES D'ANTAN REVIENNENT SUR LE DEVANT DE LA SCÈNE APRÈS UNE PLUS OU MOINS LONGUE TRAVERSÉE DU DÉSERT. AU DIABLE LE SECTARISME DES MODES, IL Y A DES RESSOURCES DANS TOUT CE QUI EST DÉSUET. LA PREUVE AVEC LE RENOUVEAU DU LIN. CE VÉGÉTAL A BEAU AVOIR DES SIÈCLES D'HISTOIRE, IL N'EN A PAS MOINS ENCORE DE NOMBREUX ATOUTS À FAIRE VALOIR DANS NOTRE SOCIÉTÉ MODERNE ET NOTAMMENT AVEC L'AVÈNEMENT DU VÉLO COMME NOUS ALLONS VOUS LE MONTRER.

TEXTE > S. CORRADINI & PHOTOS > S. BLOUIN DAILY BIKE, EGIDE PARIS ET LCBIO

Le lin est une plante annuelle de la famille des Linacées qui a été cultivée pour ses fibres depuis plus de 6 000 ans. Très apprécié dès l'antiquité pour sa robustesse et sa résistance à la moisissure, il était plébiscité pour les vêtements de travail et sa culture a été importante tout au long de l'histoire en Europe, notamment en Belgique, aux Pays-Bas et en France. D'ailleurs nombreuses sont les peintures de l'école flamande du 15^e siècle qui représentent des scènes de travail du lin, de sa culture à sa transformation textile. Plus prestigieux, les Égyptiens le considéraient même comme un matériau sacré utilisé notamment pour les bandages des momies. Ça cause ! Au cours des siècles, le lin a donc été largement utilisé dans les textiles, mais l'introduction de nouveaux matériaux tels que le coton et la soie, ou plus proche de

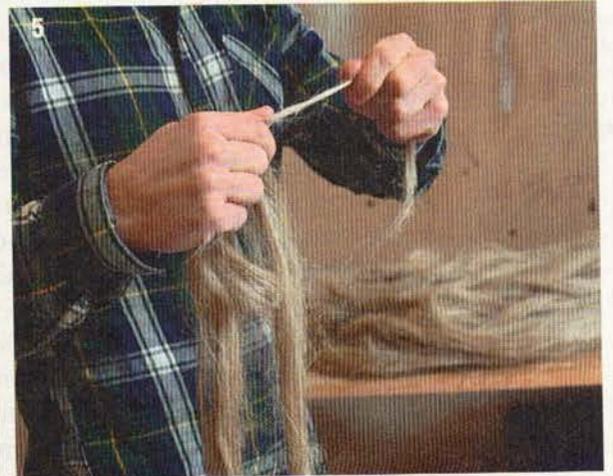
nous des matières synthétiques ont grandement freiné son utilisation. Pour autant, le lin reste toujours considéré aujourd'hui comme un matériau de qualité pour la production de textiles, application dans lesquelles on l'apprécie pour sa texture douce et de sa résistance à l'usure. Il présente par ailleurs des qualités intéressantes pour de nombreuses autres applications. Ce qui explique cet article précisément

UNE QUESTION D'ÂGE, MAIS PAS QUE ?

On peut faire la liste non exhaustive des différentes destinations du lin. Tous les lins ne sont pas voués à la même utilisation. Certains lins sont par exemple exploités pour la production de papier pour des livres de luxe, des cartes et des documents importants. On peut parler également de l'emploi pour la production de cosmétiques naturels, notam-

ment des lotions d'hydratation de la peau. Les graines de certaines variétés de lin peuvent aussi être consommées comme aliment ou utilisées pour produire de l'huile riche en acides gras essentiels. Dans l'industrie, les fibres de lin peuvent entrer dans la production de produits composites comme certains thermoplastiques, mais aussi pour des panneaux d'isolation, etc. Enfin, sur le plan purement agricole, le lin est utilisé pour la « rotation culturale » qui permet de gérer la qualité des sols, leur fertilité, et de contrôler les mauvaises herbes. On le voit, le lin est un végétal bourré de talents qui trouve d'autant plus de terrains d'expression de nos jours que sa culture est globalement respectueuse de l'environnement. La culture du lin n'utilise pas de pesticides ni de fertilisants synthétiques, et son traitement nécessite tout simplement beaucoup moins d'eau que le coton par exemple.

Derrière ces jolis champs bleutés se cache une activité dans laquelle la France joue un rôle majeur. Et les choses devraient encore évoluer grâce au vélo dans les années à venir.





À l'instar du cochon, tout est bon dans le lin. La fibre est utilisée pour le textile, la graine du lin oléagineux est utilisée dans l'alimentation, les déchets peuvent servir pour de l'isolation. Comme chez Egide Paris, le lin peut aussi entrer dans la composition de casques de vélo.

1 ET 2 - La culture du lin français représente 80 % du lin textile mondial. Une spécialité nationale en quelque sorte.

3 - C'est dans la tige du végétal que se cache sa plus grande richesse : la fibre.

4 ET 5 - La fibre de lin présente une grande résistance à l'usure et à l'abrasion ce qui en fait un matériau idéal pour des usages sportifs.

6 ET 7 - Le lin tissé présente des qualités très intéressantes pour être employé dans des applications sportives. Il peut entrer dans des composites techniques ou dans la composition de vêtements respirants.

Par ailleurs, le lin est une fibre recyclable. En fin de vie, les composites en fibre de lin peuvent être recyclés, compostés ou incinérés pour donner à la matière une seconde vie.

RELOCALISATION

On le sait peu, mais la France est le premier producteur de lin textile en France. 80 % du lin textile mondial est produit chez nous et les agriculteurs normands représentent à eux seuls 50 % de cette production. Cocorico ! Malheureusement, le savoir-faire et l'outil industriel pour filer et travailler le lin se sont progressivement perdus dans nos frontières et 80 % des fibres de lin hexagonales sont aujourd'hui exportées vers la Chine et l'Inde pour être valorisées avant de revenir sous forme de produits finis en Europe. Un comble. Heu-

reusement, sous l'impulsion de certains acteurs nationaux, qu'ils soient fédérés ou individuels, la transformation du lin se réimplante sur notre territoire. Des projets de relocalisation des filatures en France ont d'ores et déjà pris forme et d'autres sont en préparation. Il faut dire que le lin vit un retour en grâce dans de nombreux domaines d'application. La première de ces applications est évidemment la filière textile et l'habillement où le lin profite de sa solidité et sa souplesse pour donner naissance à des vêtements confortables. La toile de lin est lisse et retient peu d'air. Elle ne peluche pas et est facile à nettoyer, mais surtout elle absorbe rapidement l'humidité qui l'entoure et la relâche tout aussi vite. On dit que c'est une matière respirante, ce qui est idéal pour les

activités sportives intensives. Les vêtements en lin permettent à la peau de respirer, ce qui participe à la régulation thermique du corps et aide à prévenir les irritations cutanées. En outre, le lin présente une grande résistance à l'usure et à l'abrasion, ce qui le rend parfaits pour les activités sportives contraignantes pour les vêtements.

COMPOSITE

Moins attendu, le lin est aussi de plus en plus populaire dans l'industrie du sport pour des objets autres que le textile. Il entre notamment dans la fabrication de casques pour l'équitation ou le vélo (la marque nantaise Egide par exemple) et même dans la production de certains cadres de vélo (Relief et Cyclik) qui l'utilisent pour les raccords de tubes des cadres.



Ci-dessus - La petite entreprise lyonnaise Cyclik a d'abord développé des vélos sportifs dont les tubes de bambou sont liés par des écheveaux de lin. La petite firme vient récemment de donner naissance à Relief, une marque «sœur» dédiée au vélo urbain et qui décline de façon plus industrielle ce savoir-faire avec toujours des raccords de cadre à base de lin.

Un composite à base de lin est léger et résistant et il peut dans certains cas remplacer avantageusement la fibre de verre ou la fibre de carbone. C'est pourquoi il est aussi utilisé dans le ski, le tennis ou le surf en remplacement ou en complément des fibres synthétiques précitées. C'est un marché prometteur. Les fibres utilisées pour les composites représentent à peine 8 % de la production annuelle de fibres de lin pour le moment, mais les avantages sont réels pour la fabrication de pièces structurales (cadres, fourches, couvercles de batterie, coques, est...). Leur faible densité et leurs propriétés mécaniques sont synonymes de légèreté du produit fini en statique. Mais il semble que les qualités du lin s'expriment aussi en dynamique, qu'elles soient employées seules ou combinées avec des fibres de carbone. Les fibres de lin favoriseraient la maniabilité, la résistance à la rupture, à la compression et à la torsion, tout en diminuant les risques de blessure. La rigidité comparable à celle des fibres de verre permet d'atteindre une bonne rigidité à

mi-chemin entre celle offerte par les composites à base de carbone et ceux à base de fibre de verre. Autre avantage, structure creuse des fibres et module d'élasticité élevé favorisent une absorption sensible du bruit et des vibrations, et ainsi un meilleur confort d'usage.

On le voit, il y a souvent beaucoup à gagner à s'inspirer du passé pour imaginer le futur. En l'occurrence, il est bon de ne pas sous-estimer nos ancêtres. Ils n'ont pas plébiscité certains matériaux par hasard ou par dépit. Non, si certaines matières ont été largement exploitées durant des siècles c'est de façon pragmatique, parce qu'elles avaient déjà de nombreux atouts pour cela. C'est le cas du lin qui a tenu un rôle majeur dans l'histoire de l'humanité et qui révèle aujourd'hui tout son potentiel au travers de nouvelles applications qui mettent en exergue ses nombreuses qualités intrinsèques. Le vélo en tire timidement encore bénéfice et l'on peut parier que ça n'est qu'un début... Vivement la suite!

RECYCLAGE DU LIN

- Le recyclage bio-composite consiste en la destruction des composites par un système de broyage avant de le tamiser. Ce qui permet de récupérer les fibres pour leur offrir une nouvelle vie.
- Le recyclage par re-moulage consiste à faire fondre le composite à moins de 200° avant de le mouler sous une autre forme. Le produit recyclé sera de qualité presque équivalente au produit d'origine.

INTERVIEW MORGANE RAISON, ANIMATRICE LIN CHANVRE BIO



Si la culture du lin est une « spécialité » française, sa transformation est pour le moment principalement réalisée en Asie. Les choses devraient évoluer dans les années à venir, notamment sous l'impulsion d'associations d'acteurs de la filière telle que « Lin & Chanvre Bio ».

Vélotaf : Quelle est la quantité de lin disponible sur le marché français actuellement ?

Morgane Raison : La quantité se mesure en surfaces cultivées. En France aujourd'hui, le lin représente 124 000 hectares cultivés dont 1100 hectares le sont en bio ou en conversion vers le bio. La France est le premier producteur mondial de lin textile.

Vélotaf : Quelle est l'objectif de développement au niveau national ?

Morgane Raison : Il n'y a pas vraiment d'objectif de développement des surfaces destinées au lin, le rôle de la fédération c'est plutôt de motiver et d'accompagner la transition d'un maximum des surfaces déjà dédiées au lin vers le bio. Et ça ne concerne pas seulement la phase agricole, c'est toute la filière qui est visée. L'idée c'est vraiment d'œuvrer pour la réindustrialisation de la filière Lin en France, de la filature à la confection en passant par le tricotage et le tissage. Aujourd'hui, il y a déjà trois entreprises en France, en Alsace, dans le Nord, en Normandie et une autre est en gestation en Bretagne.

Vélotaf : Que représentent ces entreprises dans le marché du lin en France ?

Morgane Raison : C'est encore très modeste. Aujourd'hui, 80 % de la production du lin français part en Chine pour

être transformé. Heureusement, ça évolue. Nos trois filatures françaises représentent 1000 tonnes de fils, soit 1000 hectares cultivés. Et pour le moment, ces entreprises ne sont pas encore labellisées bio parce que c'est beaucoup de boulot pour atteindre ce label dans l'industrie.

Vélotaf : La filière du lin français serait-elle suffisante pour fournir le lin actuellement utilisé dans les différents domaines d'application ?

Morgane Raison : Oui, la capacité est là, nous sommes les plus gros producteurs. Mais tous les lins ne conviennent pas à tous les usages. Et puis, il y a le problème de la transformation. Produire le lin c'est une chose, pouvoir le travailler chez nous à toutes les étapes, c'est une autre histoire.

Vélotaf : Vous poussez le chanvre autant que le lin, présente-t-il des qualités comparables ?

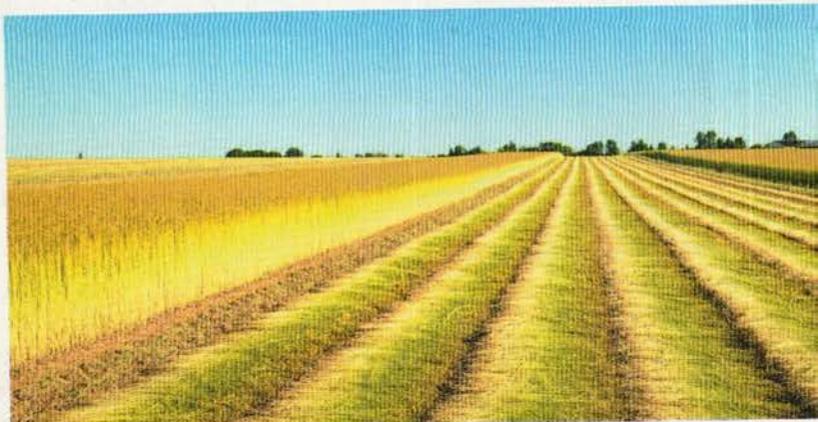
Morgane Raison : Oui c'est très comparable. Avec le chanvre, on obtient des fils de qualité très similaire au lin. Mais aujourd'hui le chanvre textile est encore peu cultivé chez nous. L'an passé, il y a eu 140 hectares de chanvre bio produits en Belgique. L'an prochain, entre la Belgique et les Haut-de-France, ça sera environ 500 hectares. Une machine pour le filer vient d'être développée. On est encore au début de l'histoire, mais le potentiel est là.

DAILY BIKE

Joindre l'utile et l'agréable avec le Lin

LA TOUTE JEUNE MARQUE DE LOIRE-ATLANTIQUE A FAIT UNE ENTRÉE DISCRÈTE SUR LE MARCHÉ DE L'HABILLEMENT DÉDIÉ AU VÉLOTAF. IL EST VRAI QUE L'OFFRE ENCORE MODESTE N'EST PAS TYPÉE À L'EXTRÊME. EN EFFET, LE POLO ET LE TEE-SHIRT APPARUS AU CATALOGUE EN 2022 PEUVENT AUTANT S'IMPOSER DANS UN VESTIAIRE SPORTWEAR DE VÉLOTAFEUR QUE DANS UNE PENDERIE CLASSIQUE. CE N'EST PAS LA MOINDRE DE LEUR QUALITÉ. NOUS SOMMES ALLÉS À LA RENCONTRE DE SOPHIE BLOUIN ET JEAN-LUC BARASSARD, CHEZ EUX, À CLISSON, OÙ DAILY BIKE PREND SES RACINES...

TEXTE > S. CORRADINI - PHOTOS > S. CORRADINI, S. BLOUIN & J.L. BARASSARD



Aujourd'hui plus connu pour son festival HellFest Open Air (rock metal) que pour ses activités agricoles, Clisson a été un centre important pour la culture et la transformation du lin pendant des siècles. Au Moyen Âge, la région de Clisson était même connue pour la qualité de son lin, qui était exporté dans toute l'Europe. Les tisserands et les teinturiers locaux étaient réputés pour leur savoir-faire. Si la production du lin a commencé à décliner à Clisson au XIXe siècle, en partie à cause de la concurrence des fibres synthétiques et des textiles importés, les choses pourraient

bien changer dans les années à venir — comme vous l'aurez compris à la lecture de ce dossier — et en partie grâce à Sophie Blouin la créatrice de Daily Bike avec le soutien de son compagnon Jean-Luc Barassard. C'est dans un ancien chai réhabilité que le couple s'est installé il y a quelques années. C'est dans cette confortable maison qu'ils m'ont chaleureusement accueilli sans chichi, le temps d'une longue soirée autour d'un excellent muscadet vieilli en fût de chêne local. Naturellement les discussions ont dérivé de Daily Bike et du vélotaf vers de nombreux autres sujets. La convivialité des cyclotou-

ristes telle qu'on l'aime. Rien ne laisse imaginer qu'une marque d'équipements de vélotaf est développée dans l'originale bâtisse. C'est au premier étage dans une petite pièce que se cache le bureau secret de Sophie, la pépinière du projet. C'est là qu'est réellement née Daily Bike. C'est ici qu'ont été pensés, dessinés et prototypés les premiers modèles de la marque. Armée d'une solide formation dans la couture, Sophie a longuement œuvré dans l'industrie de l'habillement où elle a construit toute son expérience avant de constater qu'elle avait fait le tour des bons et surtout des mau-



À GAUCHE - La fibre de lin présente des qualités très avantageuses tant du point de vue écologique que technique, de quoi convaincre Sophie Blouin et Jean-Luc Barassard de l'intérêt de ce choix pour Daily Bike.

CI-CONTRE - Chaque choix technique pour la confection des pièces Daily Bike requiert de nombreuses réflexions et plusieurs essais avant validation.

vais usages de cet univers. De son côté, Jean-Luc est designer industriel de formation, expert en design durable. Il officie à Nantes, à l'École de Design Nantes Atlantique, dans le quartier de l'ancien chantier naval de l'île où circule aujourd'hui le fameux éléphant géant pris d'assaut par les touristes. Pour ses trajets, Jean-Luc privilégie le couple train-vélo. Tous les deux sont amateurs de cyclotourisme et de voyages à vélo. Inutile de dire que le terrain était idéal pour voir éclore Daily Bike. Rencontre avec une petite marque qui n'ira jamais concurrencer les majors de cet univers et c'est tant mieux...

INTERVIEW SOPHIE BLOUIN & JEAN-LUC BARASSARD

Vélotaf : Racontez moi l'histoire de Daily Bike. L'idée est venue de qui ?

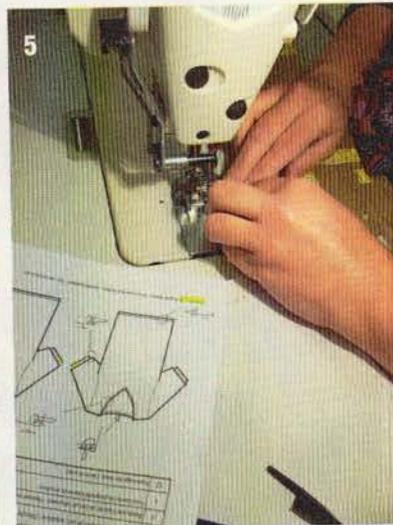
Sophie Blouin : Ouuh là, c'est un peu tous les deux. On pratique la cyclo-randonnée, on part en vacances à vélo. Jean-Luc fait aussi beaucoup de vélotaf. Moi j'ai une formation dans la couture et je travaillais dernièrement pour un site internet spécialisé dans les activités outdoor et la randonnée. J'avais à disposition plein de matériel à tester, mais j'étais gênée par le fait que ça n'était que des matières synthétiques issues du pétrole et que je mettais ça dans des sacs plastiques pour les envoyer à des amateurs d'activités de plein air. Ça n'avait pas de sens.

Vélotaf : C'est une prise de conscience mutuelle ?

Sophie Blouin : Oui. Ça m'a tout à coup semblé paradoxal. Comme je n'avais pas de possibilité d'évolution et que je n'étais pas en accord avec les objectifs de l'entreprise, j'ai négocié une rupture conventionnelle. Ceci fait, j'ai décidé de me lancer dans l'aventure Daily Bike. Voilà, c'est comme ça que c'est parti.

DES MATIÈRES
SYNTHÉTIQUES POUR
DES AMATEURS D'ACTIVITÉS
DE PLEIN AIR,
ÇA N'A PAS DE SENS...

Jean-Luc Barassard : On était en train de marcher vers Montmartre et c'est venu comme ça, dans le sillon d'un projet que je mène par ailleurs sur des garages à vélo connectés pour sécuriser les vélos la nuit et recevoir des colis dans la journée.



Sophie Blouin : Trois jours après, on était confiné. On en a profité pour lancer une étude pour connaître les goûts des gens, savoir ce qu'ils attendaient d'un vêtement pour le vélotaf ? On a découvert, qu'ils voulaient des matières naturelles et du made in France, entre autres. Au début, on est parti sur des t-shirts, on ne savait pas trop où on allait, mais comme on savait qu'il fallait trouver des matières naturelles, je me suis mise à étudier ce qui se faisait dans ce domaine.

Vélotaf : Et le lin s'est imposé immédiatement ?

Sophie Blouin : Non pas immédiatement. On a étudié la viscose et la Lyocell qui sont issues de la fibre de bois, mais dont les réels effets sur l'environnement ne sont pas vraiment ceux attendus. Et puis on est

parti sur le chanvre, mais 100 % du chanvre textile arrive d'Asie où il est filé. On ne sait plus filer le chanvre en Europe, même s'il suffit de le tricoter ici pour avoir le droit de mettre « made in France ». En fait, il suffit que la dernière opération soit faite en France... Je trouve ça complètement débile. Du coup, je me suis intéressée à la provenance des matières et j'ai appelé la fédération européenne du lin et du chanvre, et le lin s'est imposé parce qu'il peut réellement être produit ici en France, qu'il est filé en Europe. Mais aussi parce qu'il permet de produire des tissus qui séchent vite, qui ne retiennent pas les odeurs à l'inverse des matières synthétiques. Le truc marrant c'est que nous ne savions pas que Clisson est un site historique de la production du lin. Un hasard. En tout cas, le lin répond idéalement à nos attentes.

Vélotaf : Créer sa propre marque de vêtements c'est un pari...

Sophie Blouin : En fait, j'ai donné dans l'industrie de l'habillement. On appelait ça les matériaux souples à l'époque. J'ai travaillé pour de grands noms du prêt-à-porter de luxe et je me suis promis de ne jamais acheter ces vêtements. J'ai été dégoûtée par les pratiques de l'époque et j'imagine que ça ne s'est pas arrangé depuis. Je passais mon temps à enlever des petites étiquettes « made in ailleurs à pas cher » pour coudre celles de grandes marques à la place. J'ai fait ça pendant des mois dans un atelier dans lequel les ouvrières ne se voyaient même pas au milieu de piles de fringues géantes. C'est pour ça que j'ai souhaité créer une marque qui a des valeurs, une activité qui a du sens.

- 1 - Les premiers dessins du polo.
- 2 - L'une des rares tricoteuses de lin disponibles en France.
- 3 - Après la difficile coupe du lin, les différentes pièces sont prêtes pour la confection.
- 4 & 5 - La confection est réalisée à Clisson même dans la manufacture qui dispose du savoir-faire nécessaire.
- 6 - L'utilisation du lin n'est pas une solution de facilité, car la fibre n'est pas simple à travailler. Mais elle procure des caractéristiques très intéressantes à l'usage pour le vélotaf.

Mais au delà de son engagement environnemental, nous voulons que Daily Bike apporte du confort à l'usage pour motiver tout le monde à faire du vélo demain.

Vélotaf : Pourquoi ce nom Daily Bike ?

Sophie Blouin : Parce que c'est le vélo quotidien en anglais et que ça sonne mieux qu'en français. Et puis, si demain on doit vendre à l'étranger, chez nos voisins, ce sera perçu de la même manière.

Vélotaf : Pourquoi un polo et un tee-shirt ?

Sophie Blouin : Parce que c'est ce qui est le plus porté et que c'est aussi sur ce type de vêtement que les caractéristiques techniques du lin sont les plus utiles. Ça évite d'avoir à se changer quand on arrive au travail. On a d'abord commandé quelques tee-shirts en lin disponibles sur le marché pour les faire tester par des vélotafeurs nantais faisant entre dix kilomètres et 80 kilomètres pas jour. Il fallait qu'ils répondent à un questionnaire qui permettait de positionner le vêtement par rapport à un vêtement en coton, par rapport à un vêtement synthétique et par rapport à un mérinos. L'idée était de valider que le lin était bien adapté à l'usage.

Vélotaf : Pourquoi ne pas avoir choisi le mérinos justement ?

Sophie Blouin : Le mérinos c'est une matière noble, mais c'est de la laine et si tu n'y fais pas attention, ça rétrécit au lavage. Certaines marques proposent du mérinos mélangé avec du polyester ou du polyamide, mais si tu rajoutes de la matière synthétique, c'est du gâchis puisque tu n'as plus les avantages intrinsèques de la matière, notamment celui de ne pas retenir les odeurs. Quand je travaillais dans l'outdoor, j'avais des clients qui portaient habillés en « mérinos » mélangé et repassaient au magasin après dix

jours de randonnée fiers de dire qu'ils étaient toujours habillés pareil... OK, mais ça m'arrangeait quand ils laissaient la porte ouverte...

Bref, à la fin de ma formation d'entrepreneur à la Chambre des métiers, j'ai présenté mon projet de tee-shirt en lin. Pour le jury, le projet avait du sens, mais le tee-shirt ne présentait visuellement rien d'original. Il fallait trouver un produit qui se démarque, alors on a imaginé le polo avec son col « double emploi » montant ou pas. Il a fallu trouver la manière de fabriquer le col pour qu'il reste assez extensible sans se déformer. On a fait différents essais, ça a pris du temps, mais on a réussi.

Vélotaf : D'où vient le lin que vous avez sélectionné ?

Sophie Blouin : J'ai rencontré LINportant, une super entreprise près de Caen qui fabrique des tee-shirts en lin, en marque blanche, avec l'objectif éthique de faire des tee-shirts en lin bio pour inciter les fermes locales à se convertir au bio. Malheureusement, au moment de passer commande, ils ne pouvaient plus produire pour moi. Ils avaient lancé du crowdfunding avec un objectif de 100 pièces, mais ils ont enregistré 8 000 commandes. Autant dire qu'un an après, ils ne pouvaient toujours pas livrer leurs commandes. Ça a été une grosse déception.

ENLEVER
DES ÉTIQUETTES
« MADE IN AILLEURS »
POUR COUDRE CELLES
DE GRANDES MARQUES
À LA PLACE...

Vélotaf : Pas facile de se fournir en lin visiblement ?

Sophie Blouin : C'est surtout que j'ai fait plein d'essais de matières. Au début, j'ai fait les protos avec des matières premier prix, mais ça a multiplié les contraintes techniques parce que les matières ne se comportent

pas pareil selon la qualité. Le lin, c'est une super matière parce que c'est très solide, mais c'est aussi hyper difficile à tricoter, ça ne se laisse pas faire. Le lin n'a aucune élasticité et faire un tricot souple avec une fibre qui ne l'est pas, c'est compliqué. Tout est dans le tricotage. C'est Bugis à Troyes qui s'occupe de cette opération avec du fil de chez Safilin, une entreprise des Hauts-de-France qui fait filer son lin en Europe de l'Est. C'était le circuit le plus court possible à l'époque pour du lin à tricoter. Une fois la teinture réalisée dans une entreprise labellisée Oeko-tex, tout est acheminé à la manufacture de Clisson où les pièces sont coupées et assemblées en série.

Vélotaf : C'est un process complexe ?

Sophie Blouin : Oui, le lin ne se comporte pas pareil s'il pleut ou si le temps est sec. Une fois à plat, il faut laisser le tissu dormir toute une nuit avant la coupe pour ne pas se retrouver avec des éléments trop courts ou trop longs de 5 centimètres !

Vélotaf : Les choses se mettent en place, quelles sont les perspectives à terme ?

Sophie Blouin : Nous travaillons sur des vestes manches longues plus thermiques, toujours avec du lin, et je pense aussi proposer des modèles unis parce que le bicolore ne correspond pas à tout le monde. On réfléchit aussi à un cardigan en mérinos, avec du mérinos issu de chutes de production pour éviter d'aller se fournir en Nouvelle-Zélande. Les chutes de production d'autres marques permettent de refaire du fil neuf avec le même rendu final à condition qu'il n'ait pas été lavé et porté. On a fait le choix d'être transparent et de montrer qu'on peut respecter l'environnement et l'humain, même s'il y a des gens qui trouveront que c'est cher. C'est le prix de la non-exploitation, ni de la planète, ni des gens.



Vélotaf : Quelle est la capacité de production ?

Sophie Blouin : Il n'y a pas de limite. Aujourd'hui, on travaille avec la manufacture de Clisson, mais j'ai deux autres ateliers sous le coude avec le même savoir-faire. En attendant, je suis bien là, la responsable de l'atelier est une amie d'enfance. On parle le même langage et on est en confiance à 100 %. Et puis c'est la proximité qui fait le partenariat. La difficulté, ça va être d'avoir du lin sur le long terme. Il y a de plus en plus de grandes marques qui cherchent à devenir plus respectueuses et qui essaient de capter le lin pour le seul usage. Et puis, il y a le réchauffement climatique qui transforme les zones de production. Si la culture du lin n'a pas besoin de beaucoup d'eau, il faut quand même de la pluie. Ça fait deux ans que le lin n'a pas la qualité attendue et les producteurs n'arrivent pas à produire assez par rapport à la demande même si le filage du lin mêle plusieurs années de production pour avoir toujours la

même qualité. Le lin, c'est comme le champagne, c'est un assemblage. C'est un savoir-faire assez incroyable.

Vélotaf : Pourquoi ce renouveau du lin aujourd'hui ?

Sophie Blouin : Le lin a toujours été ce qu'il est aujourd'hui. C'est la société qui le regarde autrement selon les périodes. Il a été indispensable, puis il a disparu et il revient désormais. C'est intéressant de voir que la qualité finit toujours par refaire surface. L'homme va naturellement vers la facilité et à un moment, il était plus facile de vendre des fibres synthétiques d'un point de vue marketing que de continuer à promouvoir un matériau ancestral que tout le monde connaissait et qui s'était banalisé. Avec les problèmes environnementaux, on remet l'accent sur les avantages du lin. Pour un pantalon en lin, c'est environ 2700 litres d'eau économisés par rapport à la même pièce en coton. C'est 730 litres pour un tee-shirt. Et puis le lin est produit à côté et il n'y a quasiment

aucun déchet puisque tout est utilisé d'une manière ou d'une autre. Et puis c'est assez circulaire, une fois que le vêtement est fini, trop usé, tu peux le mettre dans ton composteur et quelque temps après il n'y aura plus une trace.

Vélotaf : Et puis c'est une histoire de mode aussi ?

Sophie Blouin : Oui, mais pas seulement, c'est aussi une affaire d'évolution des mentalités. Les Japonais ont lancé cette tendance il y a quelques années : le cool biz ou Kurubizu. C'est une mesure adoptée par le gouvernement afin de combattre le réchauffement climatique durant l'été 2005. Il s'agissait de s'acquiescer des codes vestimentaires formels, sans veste ni cravate, pour réduire l'usage de climatiseurs dans les bureaux et les maisons privées. Adopter le lin est dans la même logique. Au-delà de l'aspect écoresponsable de sa production, c'est aussi une fibre qui procure une bonne régulation thermique et permet d'améliorer son empreinte énergétique.