



En mouvement

Rapport de responsabilité 03



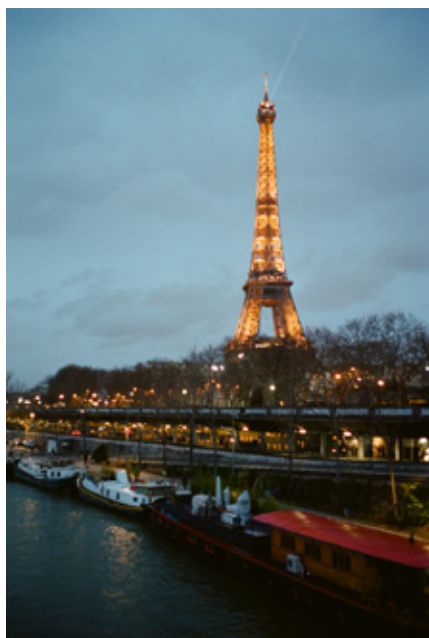
RIESE & MÜLLER

Avant-propos 5

Changing Cities 15

Chiffres et faits 47

Aperçu 79





Toutes les photographies du rapport de responsabilité ont été prises par Lars Schneider (www.larsschneider.com).



Heiko Müller, Dr. Sandra Wolf et Markus Riese

Chère lectrice, cher lecteur,

il y a trois ans de cela, nous nous promettions de devenir l'entreprise la plus durable de l'industrie du vélo d'ici 2025 – et il nous reste aujourd'hui deux ans pour atteindre cet objectif. Nous avons pu changer beaucoup de choses depuis 2020, mais il nous reste encore un long chemin à parcourir et de nombreux défis à relever. Depuis lors, nous avons découvert que nos efforts de gestion durable et de changement de l'économie ne seront probablement pas terminés dans 24 mois. Comment donc expliquer que nous soyons en avance sur certains de nos objectifs, tandis que d'autres sont nettement moins avancés, voire même en retard ?

Nous avons particulièrement bien progressé sur les sujets pour lesquels nous avons un grand contrôle. On peut par exemple citer l'aménagement de notre campus ou la révision de nos processus internes, en ce qui concerne notamment la gestion des déchets.

Les initiatives amenant l'économie de l'industrie du vélo à évoluer nous facilitent grandement la tâche. Nous obtenons d'excellents résultats partout où nous avons des partenaires avec lesquels nous partageons une vision commune. Nous pouvons citer en la matière les travaux réalisés avec les associations nationales et internationales, les efforts de modification des infrastructures pour améliorer la mobilité au quotidien, mais aussi le perfectionnement des normes applicables au secteur.

Les questions plus complexes, touchant souvent à des sujets entièrement nouveaux, et qui impliquent la collaboration de divers acteurs dans un contexte de crise mondiale, nous font faire face à de nombreux défis majeurs qui bouleversent notre calendrier, mais qui nous poussent également à revoir en permanence notre angle d'approche. Ces sujets sont notamment la transparence de la chaîne d'approvisionnement, les objectifs en matière d'économie circulaire ou les questions complexes telles que l'aluminium recyclé.

Ce rapport dresse un état des lieux de notre situation actuelle. Il explique également que vivre la durabilité implique d'être toujours en mouvement et d'être résilient, car il ne s'agit pas d'un processus linéaire, mais d'un apprentissage constant sur une vaste quantité de sujets. Nous sommes toujours plus convaincus de l'importance de nos efforts et de notre volonté à changer les choses. En effet, 2025 n'est qu'un chiffre, une étape jusqu'à laquelle, et après laquelle, nous ferons tout pour adopter un comportement responsable.

Mais nous remarquons également que nos actions influent sur le développement des villes, et que le vélo peut réellement avoir un impact positif. Une thématique abordée plus en détail dans la section « Changing Cities » du présent rapport.

Nous espérons que vous en apprécierez la lecture.

Cordialement,



Dr. Sandra Wolf

CEO

Responsable en matière de durabilité

Notre vision : notre objectif est d'être l'entreprise la plus durable dans le secteur des E-Bikes d'ici 2025.

Nous sommes convaincus que les E-Bikes ont la capacité de modifier durablement la mobilité, dans les villes comme en dehors. De plus en plus de personnes renoncent aujourd'hui à la voiture pour adopter un mode de vie plus durable et plus sain.

Une dynamique dans laquelle s'inscrivent parfaitement bien nos E-Bikes fiables et de grande qualité. Que ce soit pour se rendre au travail ou pour partir à l'aventure, ils simplifient tous les trajets. Nos robustes vélos Cargo permettent d'assurer la mobilité de familles entières, que ce soit pour le transport des enfants, aller faire les courses ou pour partir en excursion. Et nos vélos de ville connectés sont le fer de lance d'une mobilité moderne en pleine mutation.

Nous travaillons également sur des concepts novateurs pour donner envie à encore plus de personnes de s'essayer à une mobilité alternative : avec des systèmes pratiques de location de vélos pour les commerces ou les artisans, ou des abonnements flexibles pour utiliser des vélos en ville.

Nous sommes les « artisans de la mobilité de demain ». Depuis bientôt 30 ans, notre entreprise a toujours eu pour ambition d'innover en ce qui concerne les vélos, qu'ils soient pliants, standard ou électriques, pour en favoriser l'utilisation quotidienne et respectueuse des ressources. Des principes fondamentaux auxquels nous sommes aujourd'hui toujours fidèles. Depuis 2019, nous avons intégré dans notre stratégie une volonté de rendre l'intégralité de nos activités aussi responsable que possible sur les plans écologiques et sociaux.

Nous nous efforçons donc de continuer à réduire nos émissions de CO₂, de mener des projets de réduction des déchets et de passer au crible notre chaîne d'approvisionnement pour limiter les risques sociaux et écologiques. Nous œuvrons à ce que toute notre chaîne de valeur soit aussi transparente que possible, en communiquant directement avec nos partenaires et fournisseurs. À travers ces efforts, nous souhaitons ouvrir la voie pour les autres entreprises du secteur et devenir un exemple à suivre. En cette période de crise, la durabilité est plus que jamais une nécessité pour que les choses changent réellement et pour assurer notre réussite à long terme.

*« C'est pour moi une certitude :
il est de notre devoir d'être transparents
dans tous les domaines de nos activités. »*

Dr. Sandra Wolf, CEO de Riese & Müller



Notre stratégie : Responsabilité à tous les niveaux de nos activités.

À notre sens, adopter une approche durable implique de repenser l'économie et d'agir de manière responsable – en tant que personne et en tant qu'entreprise. Il s'agit d'un élément essentiel de notre stratégie, structurée en quatre niveaux de responsabilité.

Économie

L'utilisation efficace de matériaux de grande qualité, la réduction du superflu et la recherche d'alternatives naturelles garantissent une production respectueuse de l'environnement et une économie durable.

Écologie

La production durable d'énergie, la réduction des émissions de CO2, la protection des ressources et une gestion sensée des déchets permettent une interaction saine entre notre entreprise et notre environnement.

Social

L'engagement social et le soutien des initiatives collectives sont des conditions essentielles pour une vie en communauté de qualité. Des activités valorisantes et de nouveaux modes de travail qui placent l'humain au centre.

Culture

Impulsions et idées créatives sont la base d'une culture d'entreprise et de produits en harmonie avec la nature. Nous assumons notre responsabilité pour de meilleures perspectives d'avenir.













Changing Cities

Influence des mutations sociales et industrielles sur les villes et sur la mobilité

Qui influence qui ?

Est-ce la société et l'industrie qui influencent les villes – ou est-ce l'inverse ? Est-ce que les personnes influent sur la mobilité, qui influe à son tour sur les villes ?

Dans de nombreuses villes, le principal moyen de transport reste la voiture. L'espace urbain est bien souvent pensé pour elle. En mettant depuis des décennies l'accent sur l'automobile, les systèmes de transport ont fini par perdre de vue l'humain. Et c'est exactement sur ce point que nous devons faire évoluer les choses.

En mars 2022, nous avons visité plusieurs villes qui revoient fondamentalement leur mobilité, à savoir San Francisco, Copenhague, Rotterdam, Paris et Berlin. Notre mission : déterminer ce dont les villes ont besoin pour réussir cette mutation.

Nous présentons ici rapidement quelques villes qui y parviennent, ainsi que les projets qui y sont menés. À chaque fois, nous avons également demandé son avis à un de nos revendeurs sur place.

Nous vous invitons également à consulter le magazine « UBN – A Photographic Journey about Urban Bike Culture » pour en apprendre plus sur la mobilité à vélo, sur ce qui permet la transformation des villes jusqu'alors pensées pour la voiture en villes remettant l'homme et la mobilité au cœur de leurs préoccupations. #



Changing Cities

San Francisco, États-Unis

Essor du vélo dans une ville
qui n'est pas du tout faite pour.







Welcome to San Francisco

Une ville qui remonte la pente.

Entre rues lentes, itinéraires sans voitures et réappropriation d'un parc, San Francisco est un exemple de ce à quoi pourraient ressembler les rues de demain, des rues propices à une mobilité naturelle.

Des artères aux dénivelés devenus célèbres. Des carrefours qu'on croirait en bord de falaise, dans lesquels les voitures plongent plus qu'elles ne roulent. Des trottoirs tellement pentus qu'ils nécessitent parfois des marches : San Francisco est une ville d'extrêmes, connue dans le monde entier pour ses nombreuses collines et ses rues en pente – et le vélo n'est certainement pas le premier mode de locomotion qui vient à l'esprit pour la parcourir. Et pourtant, le vélo connaît actuellement un réel essor dans cette ville de la côte ouest des États-Unis. La raison : des rues en pleine mutation.

Il suffit d'une après-midi au Golden Gate Park pour constater cette évolution de la circulation. Le poumon vert de la ville est traversé par la John F. Kennedy Drive, une des voies principales de la ville, qui s'étend sur plus de 5,5 km. Celle-ci est en partie fermée à la circulation automobile depuis mi-2020, et est devenue aujourd'hui un point de rendez-vous pour les amoureux du jogging et du vélo, du roller et du skate. Rebaptisée « Promenade » JFK, elle dispose enfin d'assez d'espace pour tout le monde, dans un cadre calme, sûr et paisible. On y vient seul ou en famille, on y rencontre d'autres personnes pour discuter, ou on y fait du vélo en groupe. Le tout dans un cadre composé d'étangs, de pré et de forêts. Une atmosphère unique.

La partie sans voiture de la route JFK s'intègre dans un réseau de rues protégées, sans voitures ou à vitesse modérée. Un programme mis en œuvre par la SFMTA, l'autorité locale en charge de la circulation, pendant les confinements d'avril 2020. Une mesure d'urgence donc, mais qui a des conséquences à long terme. Très rapidement, des panneaux et des barricades ont permis d'aménager des dizaines de « Slow streets » et de

les débarrasser du trafic de transit. De nombreuses grandes artères ont également été entièrement interdites aux voitures. Des itinéraires jusqu'alors trop dangereux pour être parcourus en vélo sont devenus sûrs et cohérents pour traverser la ville de bout en bout. Soit 80 km de rues repensés en un rien de temps – le plus grand bouleversement du réseau routier depuis des décennies.

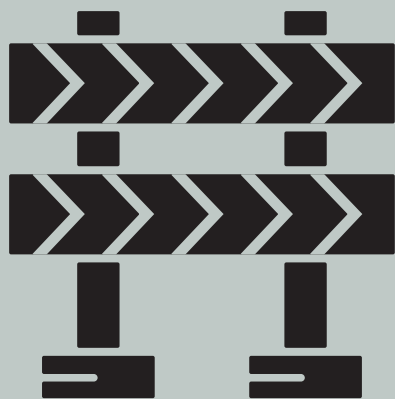
Bien sûr, comme tout changement, il ne s'est pas fait sans quelques accrocs. Dans les quartiers ainsi repensés, certains automobilistes ont protesté. La fermeture provisoire de la JFK Drive a même fait l'objet de controverses politiques. Ce qui n'a pas empêché une majorité des habitants de la ville de voter contre la réouverture aux voitures, en marge des élections de mi-mandat de 2022. Un signe clair de leur volonté de voir une nouvelle répartition de l'espace public.

Une question au cœur de la société

La communauté cycliste de San Francisco ne cesse de se développer, et les E-Bikes n'y sont sans doute pas pour rien. L'assistance électrique permet en effet d'aplanir les villes les plus escarpées. Les collines de la ville ne sont plus parcourues que par des amateurs de sport, au guidon de vélos de course ou de vélos gravel.

Le vélo est aujourd'hui devenu un moyen de transport au quotidien à San Francisco, que ce soit sur des vélos électriques de ville ou de randonnée ou sur des vélos Cargo pour en faire profiter toute la famille. Il est en effet plus simple et sûr que jamais de traverser la ville sans se soucier des embouteillages ou des places de stationnement.

Pour réaliser les déviations nécessaires aux Slow Streets, 389 barrages routiers ont été réalisés ^[7].



112
600
000
\$

105 956 600 €

Budget total des projets de pistes cyclables^[8]

Habitants de San Francisco, se déplaçant régulièrement en vélo^[9].

16 %

Agrandissement du réseau cyclable en kilomètres (total actuel : 746,2 km) ^[10]

2020
24,6
+
2021
28,5

Le point de vue de nos revendeurs

Karen Wiener, fondatrice de The New Wheel

« Les magasins de vélos sont les concessionnaires du XXI^e siècle. »

San Francisco a radicalement changé en quelques années.

Quand en as-tu pris conscience ?

Je me souviens à quel point les rues étaient calmes en mars 2020, durant les premiers jours de la pandémie. L'air était particulièrement pur et frais. L'ambiance générale était naturellement à l'incertitude, mais ce calme retrouvé nous a permis de redécouvrir la beauté de notre environnement. Quand je sortais de chez moi, je voyais un nouvel espace, une opportunité à ce que les choses changent de manière positive.

Selon toi, quel rôle joue la sphère politique sur la transformation d'une ville ?

Les changements que nous avons pu voir ces deux dernières années dans les rues de San Francisco ne sont pas tous le fruit des politiques. Il s'agit plutôt de l'œuvre de nombreux individus – qu'ils soient bénévoles ou employés de la municipalité. Mais pour réussir un changement à grande échelle, nous avons besoin de leaders politiques forts et visionnaires. C'est la seule manière de rendre les rues sûres, agréables et utilisables pour nous, les humains. Une vaste majorité des électeurs soutient l'interdiction des voitures dans certaines rues, comme Golden Gate Park ou Great Highway. J'ai bon espoir que suite à ce vote apparaisse une nouvelle génération de politiques qui s'engagera réellement en faveur des concepts de mobilité durables et de l'intérêt des cyclistes.

Comment décrirais-tu la communauté locale des cyclistes ?

À San Francisco, la culture du vélo a une robuste histoire, et un ADN bien à elle. Par le passé, pour être cycliste à San Francisco, il fallait deux choses : de la force pour franchir les collines, et de l'obstination pour faire face à la circulation dangereuse. Mais ça a changé au fil des 10 à 15 dernières années, certainement en partie grâce aux E-Bikes et à l'utilisation croissante du vélo pour se rendre au travail ou se déplacer en famille. Pendant la pandémie, nous avons franchi un tournant – motivé par un besoin de sortir de chez soi, et de trouver de nouvelle manière de profiter de l'extérieur. De nombreux nouveaux cyclistes sont encore en train de découvrir les règles et rituels de notre petite communauté. L'idée est aujourd'hui d'intégrer et d'aider ces nouveaux pratiquants pour faire en sorte qu'il y ait encore plus de vélos dans les rues. Et il reste encore fort à faire !

Quelles sont les nouvelles attentes des clients par rapport à il y a quelques années ?

Les attentes de nos clients sont beaucoup plus précises que par le passé. Il y a de cela ne serait-ce que cinq ans, leur souhait pouvait simplement être de se rendre au travail à vélo. Aujourd'hui, beaucoup veulent l'utiliser pour se déplacer avec leurs enfants, pouvoir faire leurs courses ou mener à bien d'autres tâches du quotidien. Nous pouvons voir de plus en plus de vélos Cargo dans les rues de notre ville. Et il est quasiment impossible de se rendre en ville sans voir passer un Load !



En termes de produits, quelle peut être la contribution de l'industrie du vélo à ces changements dans les villes ?

Les fabricants doivent comprendre que leur produit n'est pas un simple objet physique, mais aussi une expérience. Les nouveaux services tels que le suivi GPS, les antivol intégrés ou, de manière plus générale, la durée de vie du produit et de ses composants, sont d'une grande importance.

Quel rôle joue aujourd'hui un magasin de vélo ?

Chez The New Wheel, nous nous considérons comme les concessionnaires automobiles du XXI^e siècle. Notre mission est de faire du vélo un moyen de transport à la fois simple, confortable et fiable. Nous voulons faire en sorte que les gens abandonnent leur voiture pour grimper sur leur vélo.







Michael A. Estrada, 31 ans, est artiste, écrivain et photographe, et fermement engagé dans la protection de l'environnement. Michael vit à Oakland, de l'autre côté de la baie de San Francisco. Sa passion pour le vélo, Michael la tient de ses années universitaires, alors qu'il s'entraînait sur un lourd modèle en acier pour l'équipe de triathlon. Et le cycle l'accompagne depuis lors dans toutes les facettes de sa vie.

Michael a testé pour nous l'UBN Five de Riese & Müller à San Francisco.



Changing Cities

Copenhague, Danemark

La révolution des transports est bien plus qu'un simple élargissement des pistes cyclables.







Velkommen til København

Bienvenue dans la ville du vélo qui a donné son nom à un modèle d'urbanisation.

À Copenhague, la révolution des transports a débuté dès le début des années 80. Des milliers de personnes ont à l'époque manifesté en faveur d'une régulation de l'urbanisation, notamment en ce qui concerne les dangers liés à l'augmentation du trafic automobile. S'en est suivi un aménagement sans précédent de l'espace urbain et des transports, qui se poursuit toujours 40 ans plus tard. La ville a aujourd'hui donné son nom à l'« indice Copenhagenize » qui détermine les grandes villes du monde les plus propices à la pratique du vélo.

C'est également au Danemark que le vélo de transport Long-John a vu le jour pendant les années 20. Un concept qui a depuis lors fait son chemin dans le monde entier. À Copenhague, la capitale, le vélo est utilisé au quotidien par près de 650 000 personnes.

Un chiffre particulièrement frappant pendant les heures de pointe. Des centaines de personnes parcourent chaque jour la ville en vélo, Cargo ou E-Bike pour se rendre au travail, et notamment la Cykelslangen, soit en français le « serpent cyclable » : un pont orangé de plus de 200 mètres de long, qui culmine à près de six mètres de haut au niveau du pont Bryggebroen et qui serpente du quartier Vesterbro au quartier Havenstad.

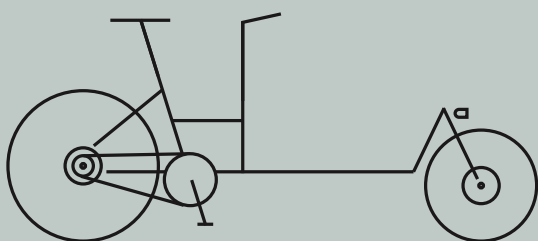
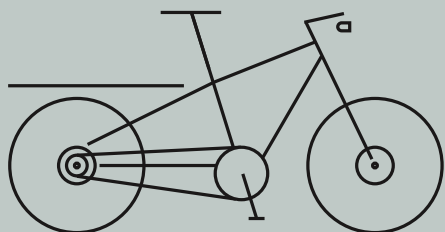
Pendant les deux minutes que prend cette traversée, le regard porte sur les façades futuristes en verre des bâtiments de grandes entreprises. Le pont enjambe le bassin portuaire, dans lequel se reflète le paysage urbain, avant d'arriver à destination : les tours en forme de silo « Gemini Residence », un gigantesque complexe résidentiel situé sur l'autre rive.

Ici, les distances sont indiquées selon le temps nécessaire pour les parcourir à vélo.

Lorsqu'on le franchit pour la première fois, le temps semble suspendre son vol. Une expérience tout à fait unique, fruit d'un nouvel espace pensé et créé pour la mobilité – comme le prouve le flux régulier de vélos sur la Cykelslangen et le pont Bryggebroen. Mais les progrès en matière de durabilité ne se mesurent pas que par les infrastructures : c'est aussi dans les têtes des habitants que les choses ont changé. Depuis 2005, le nombre d'accidents de la route mortels ne cesse de baisser, et 80 % des cyclistes s'estiment en sécurité ^[14] – ce qui reste malheureusement loin d'être le cas partout.

La sécurité est bien entendu une chose importante. Mais la Cykelslangen permet également de s'affranchir des feux de signalisation, de l'attente dans les embouteillages ou de l'arrivée d'un ferry, sans même avoir à franchir un rond-point. L'humain peut être lui-même, et faire tout simplement du vélo. Ce franchissement sans aucune limite du pont donne un sentiment d'intemporalité et de liberté. La Cykelslangen s'érige en tant que monument vivant au vélo : un moyen de transport ici vénéré. Sans compromis.

À Copenhague, 1 famille avec deux enfants sur 4 possède un vélo Cargo ^[15]



594
165
382
DKK

79 855 827 €

Dépenses 2020 pour la circulation et l'infrastructure. ^[16]

Nombre de personnes allant au travail en vélo ^[17]

65 %

420

kilomètres de réseau cyclable^[18]

Le point de vue de nos revendeurs Johnny Stampe, Directeur adjoint de Ladcyclen



« Avec les E-Bikes, le vélo devient bien plus qu'un simple plaisir ».

Le vélo est au cœur de la ville de Copenhague depuis plus de 50 ans. Quels ont été les principaux changements au fil de ce demi-siècle ?

Si les Danois ont eu envie de faire du vélo, c'est avant tout grâce à l'aménagement des pistes cyclables. Le vélo est dans notre nature, et 90 % des habitants de Copenhague en possèdent un. Pour accompagner cette tendance, il faut donner encore plus de place aux cycles. Rien qu'à Copenhague, on compte aujourd'hui environ 400 kilomètres de pistes cyclables – toutes parfaitement séparées des voies pour les voitures et des piétons. Nous allons dans la bonne direction.

Quelle est la contribution actuelle de la société à cette tendance, et qu'en sera-t-il à l'avenir ?

Chaque année, des campagnes incitent encore plus de personnes à se mettre au vélo. Beaucoup de mesures sont prises pour créer des emplois autour des trajets domicile-travail. Et les recherches scientifiques viennent encore renforcer cette dynamique. Des études prouvent en effet que la pratique régulière du vélo est bonne pour la santé. Ses pratiquants sont moins souvent en arrêt maladie, tout en réduisant les émissions de CO₂ d'environ 20 000 tonnes par an. À la différence de la voiture, la pratique du vélo est bonne pour la santé, ce qui se traduit par un gain financier estimé à un 1,00 euro par kilomètre.

Que représente la pratique du vélo – et notamment de l'E-Bike – pour les habitants de Copenhague ?

L'E-Bike a clairement le vent en poupe. Là où par le passé faire du vélo était synonyme d'effort intense, nous pouvons aujourd'hui profiter d'un trajet sans verser une goutte de sueur. À Copenhague, le trajet moyen à vélo mesure entre cinq et sept kilomètres selon les estimations. Avec l'E-Bike, ce rayon atteint entre 13 et 18 kilomètres.

Cet allongement des distances donne encore plus de souplesse et fait du vélo le moyen de transport le mieux adapté à l'espace urbain, d'autant plus avec l'avènement des vélos Cargo.

Imaginons que tu sois maire de Copenhague pendant un an. Quelles mesures prendrais-tu en priorité ?

Dans un premier temps, je poursuivrai le développement des pistes cyclables. Nous sommes de plus en plus nombreux à nous mettre au vélo, et l'infrastructure ne peut pas se contenter de s'adapter aux besoins, elle doit les devancer. Ensuite, j'interdirai totalement les voitures dans le centre historique de Copenhague.

Quelles sont actuellement les limites à la pratique du vélo dans Copenhague ?

Quels sont les éléments de l'infrastructure sur lesquels il faudrait se concentrer dans les années à venir ?

Nous devons construire plus de pistes cyclables rapides, car elles favorisent l'adoption du vélo comme principal moyen de transport au quotidien. Ces pistes s'adressent principalement aux personnes se rendant quotidiennement au travail en vélo – elles sont synonymes de sécurité et de fluidité, et permettent de réduire les temps d'arrêt. Les pistes cyclables rapides visent en priorité à améliorer les conditions de circulation pour les cyclistes et à connecter lieux de travail, d'étude et de résidence, pour rendre encore plus attractive l'idée d'abandonner la voiture au profit du vélo. Les voies rapides desservent également les gares routières et ferroviaires. Elles permettent de combiner vélo et transport en commun pour parcourir en toute simplicité de grandes distances.







Elena Arndt-Jensen est une actrice originaire de Copenhague. Pour cette jeune femme de 26 ans, le vélo a toujours été synonyme de liberté. C'est aujourd'hui son principal mode de locomotion, dans le cadre idéal qu'est Copenhague pour elle, avec ses panoramas magnifiques, ses larges pistes cyclables et son terrain plat.

Elena a testé pour nous l'UBN Five de Riese & Müller dans les rues de Copenhague.



Changing Cities

Paris, France

La redistribution de l'espace public est possible même dans une métropole.







Bienvenue à Paris

Une ville en quête de simplicité.

La capitale française a réussi à une vitesse époustouflante à réaliser ce dont rêvent de nombreuses métropoles : la redistribution de l'espace public et la réduction du trafic motorisé sur les principaux axes ont permis de créer de nouveaux espaces de vie en plein cœur de la ville, et de rendre le vélo plus attrayant au quotidien pour des milliers de personnes.

À proximité de la Seine, entre la rue de Sévigné et la place de la Concorde, la rue de Rivoli est un bon exemple de la manière dont Paris a su se réinventer. Si on s'arrête en plein milieu de celle-ci et que l'on tend l'oreille, l'expérience a de quoi surprendre : aucun bruit de voitures, de scooter ou de camionnette. Le rugissement des moteurs et la cacophonie des klaxons ont laissé la place aux tintements des sonnettes, aux bruits des dérailleurs et aux bruissements des vélos en roue libre. Parfois peut-être d'un scooter électrique, un taxi ou un bus. Cela n'a pas toujours été le cas. Mais sur cet axe majeur autrefois très fréquenté, le bruit de la circulation typique d'une grande ville a pratiquement disparu. On peut même de nouveau entendre les conversations des autres personnes.

Cet axe transversal majeur de la ville de Paris, connu entre autres pour ses nombreux commerces, est interdit aux voitures depuis l'été 2020. Comme de nombreuses autres rues parisiennes, elle a été transformée en une vaste piste cyclable à doubles voies. Une voie reste réservée pour les taxis, bus et camionnettes de livraison. Une nouvelle répartition de l'espace qui s'inscrit dans une série de mesures en cours de mise en œuvre dans le cadre du Plan Vélo de Paris. Dans les années à venir, toute la circulation de transit non vitale devrait être bannie du centre-ville. On estime ainsi que près de la moitié des trajets en voiture dans le centre devrait disparaître.

Mais ce qui étonne le plus dans le cas de Paris, c'est la vitesse à laquelle ces changements ont été réalisés. On a vu pour ainsi dire apparaître des cyclistes du jour au lendemain, dès que des pistes cyclables adaptées ont été ouvertes. Et bon nombre d'entre elles semblent être parties pour être permanentes.

Cette métamorphose n'est en rien le fruit du hasard, mais le résultat d'une vision claire, d'une gestion rigoureuse et de décisions adaptées. Sa maire Anne Hidalgo est clairement porteuse de ce projet. Sans relâche, elle s'est engagée à réduire les distances dans Paris, et à permettre à ses habitants d'avoir accès à tout ce dont ils ont besoin en moins de 15 minutes. La vision : un Paris 100 % cyclable, plus dense, plus mixte et plus connecté. Les moyens : des trottoirs élargis, de nouvelles rues réservées aux vélos, des cours d'école ouvertes au public pendant les week-ends, des carrefours repensés pour devenir des lieux de rencontre entre voisins, et des places de parking converties en stationnements pour vélo. Paris l'a bien compris : la ville doit créer des espaces pour ses habitants, et pas pour les voitures.

Là où certaines villes s'enlisent encore dans les projets pilotes – Paris est passé à l'action

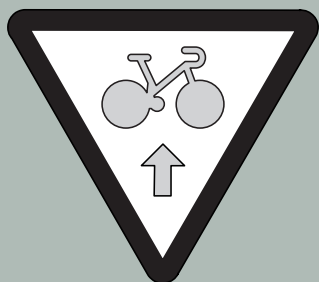
Mais si la transformation de la rue de Rivoli a déjà été réalisée, d'autres quartiers peinent à suivre le rythme. De nombreuses rues restent sous le joug total des voitures, sans aucune infrastructure cyclable. Et certaines imprécisions de guidage et de signalisation restent source d'irritation. Mais ces problèmes proviennent de l'évolution rapide de l'infrastructure. Car là où certaines villes s'enlisent encore dans les projets pilotes, Paris est passé à l'action. Bien sûr, pas toujours de manière idéale. Car les villes évoluent de manière dynamique, selon les besoins de ses habitants et de la circulation, elles ne se transforment pas du jour au lendemain. Mais pas de quoi déstabiliser Paris, qui se concentre sur un concept simple : faire le mieux possible.

Pourcentage des personnages continuant à utiliser régulièrement le vélo depuis la création des pistes cyclables provisoires pendant les confinements de 2020. ^[11]

45 %

250
000
000
€

Total des investissements 2021–2026 ^[12]



Nouveaux panneaux donnant la priorité aux vélos sur les feux de signalisation

Kilomètres de pistes cyclables depuis 2010 ^[13]

2020
1 094
+
180

2021 à 2026



Le point de vue de nos revendeurs

Sébastien Reboux, responsable de la boutique Les Vélos Parisiens



« Le vélo nous rend indépendants. »

Paris a résolument changé en quelques années.

Quand en as-tu pris conscience ?

Pendant la pandémie, quand une grande partie de la population a abandonné les transports en commun au profit du vélo. La pandémie de Covid profondément changé la mentalité des habitants des grandes villes. Une dynamique perceptible dans les rues avant même que je la constate dans ma boutique. Les clients ont commencé à avoir de toutes nouvelles demandes.

Leurs besoins ?

Presque plus aucun ne cherchait de vélos pour faire le tour du monde ou organiser des vacances à vélo. Au contraire, c'est le segment des vélos de ville qui a littéralement explosé, avec comme objectif de se rendre au travail ou de parcourir de courtes distances. De plus en plus de personnes ont souhaité remplacer leur voiture ou trouver une alternative au métro et au bus. Pour certains, cette redécouverte du vélo leur a permis d'être indépendants face aux transformations sociales et aux crises. On a également pu constater un nombre grandissant de personnes souhaitant transporter toute leur famille à vélo. Aujourd'hui, les vélos Cargo sont extrêmement populaires, et le Multicharger est le vélo que nous vendons le plus. Et la tendance est très nettement à l'acquisition d'un E-Bike.

En quoi la communauté cycliste de Paris a-t-elle évolué ?

Le nombre de cyclistes à Paris avait déjà commencé à grandir avant la pandémie, suite à diverses grèves de transports en commun, mais il a explosé pendant les confinements. Depuis lors, la communauté semble continuer de se développer. Cela est probablement en partie

dû à l'incroyable réseau cyclable mis en place par la maire Anne Hidalgo. La sphère politique a certainement contribué à donner plus de place au vélo dans la ville. Et selon moi, cette tendance n'est pas près de changer, et est liée à un changement des mentalités.

Imaginons que tu sois maire de Paris pendant un an.

Quelles mesures prendrais-tu en priorité ?

Ma première priorité serait d'améliorer la sécurité routière. Entre les scooters, les trottinettes électriques et les skateboards, il est particulièrement complexe de veiller à ce que chacun puisse se déplacer en toute sécurité. De nombreux cyclistes se plaignent de ne pas se sentir à l'aise et protégés sur les pistes cyclables. J'accorderai donc une grande attention à faire changer les mentalités en ce qui concerne la circulation et à améliorer la sécurité. Mais l'augmentation permanente du nombre de vélos dans les rues nécessite aussi que les cyclistes actuels changent un peu leurs habitudes. Chacun doit trouver son propre rythme. Mais il ne faudra pas non plus oublier les piétons, qui bien souvent ne peuvent plus traverser les rues en toute sécurité.

Comment définirais-tu ta mission ?

Ma mission est de faire en sorte qu'un maximum de personnes se mette au vélo, en leur donnant tous les conseils dont ils ont besoin pour cela. Je fais du vélo car il est synonyme de liberté !



En haut : Céline Champonnet est entrepreneuse. Elle a fondé Wilma, une marque d'équipements de vélo pensés pour les femmes. Avec sa collection novatrice, elle veut faire bouger les choses et encourager les femmes à s'exprimer et à avoir confiance en elles. Céline a 36 ans, et habite à Paris.

Elle a testé pour nous l'UBN Seven de Riese & Müller.

En bas : Anthony Richelot est photographe, architecte et designer. Il est né à Paris il y a 28 ans et a grandi en Guadeloupe. Il habite aujourd'hui à Rosny-sous-Bois, en banlieue parisienne. À ses yeux, Paris est le meilleur endroit du monde pour faire du vélo, ce qu'il pratique tous les jours.

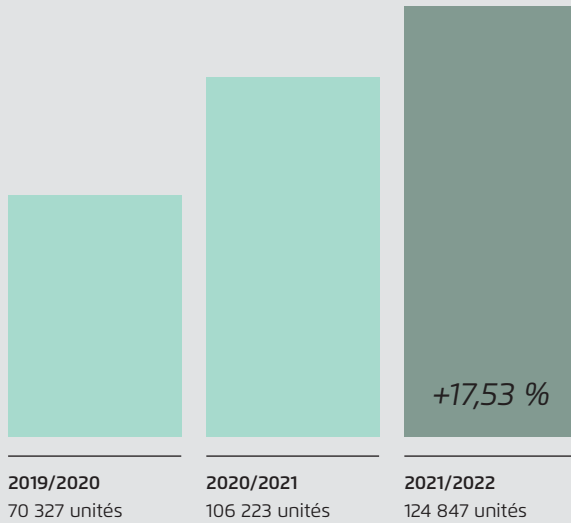
Anthony a testé pour nous l'UBN Five de Riese & Müller dans les rues de Paris.

Chiffres et faits

Exercice 2021/22

Facteurs de changement

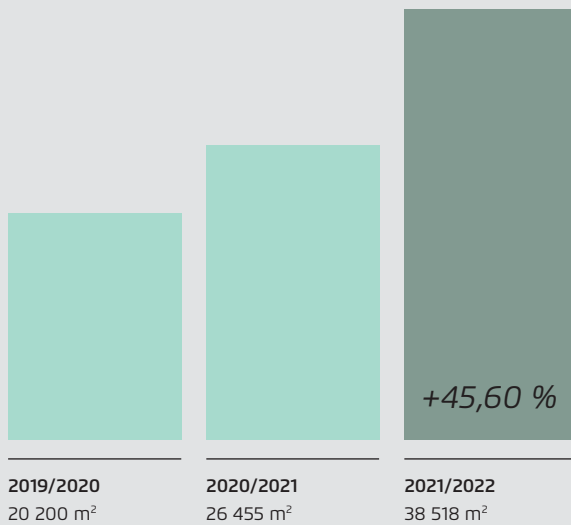
E-Bikes et vélos Cargo produits



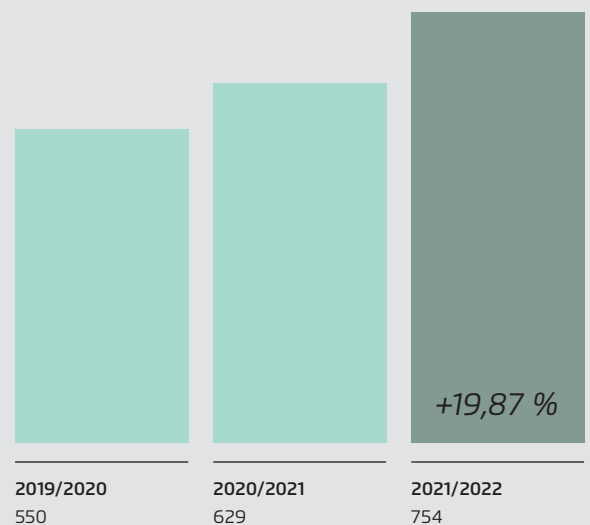
Nous sommes de plus en plus nombreux à choisir un mode de locomotion écologique au quotidien, et à enfourcher notre E-Bike ou un vélo Cargo. Une tendance notamment perceptible par la croissance significative de nos activités pendant l'exercice 2021/22. Notre stratégie est résolument axée vers la croissance, car nous sommes convaincus que chaque E-Bike vendu permet de contribuer à un mode de vie plus durable. Ce qui implique aussi d'assumer les conséquences de cette croissance, et de toujours tenir compte des conséquences de nos activités.

Pour produire plus de vélos, il nous faut plus de ressources, plus de personnel, et de plus grands sites de production. Pendant l'exercice 2021/22, nos effectifs ont augmenté de près de vingt pour cent. Et malgré les nombreuses solutions de mobilité et de télétravail que nous proposons, le nombre de personnes se rendant au travail en voiture augmente. En parallèle, il nous faut également plus d'espace pour le stockage, la production et les bureaux.

Surface utile



Personnel





Bilan climatique 2021/22

Ventilation des émissions de CO₂e par catégorie

	Brut	Net
Périmètre 1 : Émissions directes (t CO₂e)	305,13	189,57
Combustion mobile (parc de véhicules)	189,57	189,57
Combustion stationnaire (gaz naturel vert)	115,56	0 ⁽¹⁾
Périmètre 2 : Émissions indirectes d'énergie externe (t CO₂e)	0	0
Électricité verte achetée	0	0 ⁽²⁾
Périmètre 3 : Autres émissions indirectes (t CO₂e)	6 896,12	6796,51
Combustible et émissions relatives à l'énergie	128,22	99,62 ⁽³⁾
Transport et distribution	5 740,87	5 669,87 ⁽⁴⁾
Déchets produits	38,74	38,74
Déplacements professionnels	117,32	117,32
Trajets travail-domicile	865,01	865,01
Télétravail	5,96	5,96
Total (t CO₂e)	7 201,25	6 986,08

Les émissions brutes représentent l'ensemble des émissions telles que définies par le protocole Greenhouse Gas (ou GHG). Le protocole GHG est une norme internationale visant à calculer les émissions de gaz à effet de serre d'une entreprise. Les émissions nettes tiennent compte des émissions déjà compensées – nous achetons par exemple du gaz naturel neutre sur le plan climatique car il est déjà compensé par notre fournisseur ENTEGA.

Les calculs nécessaires à notre bilan climatique ont été réalisés en collaboration avec la fondation d'utilité publique myclimate.

L'équivalent CO₂ (CO₂e)⁽⁵⁾ permet de représenter l'impact sur le climat et l'environnement des différents gaz à effet de serre sur une période donnée, généralement 100 ans, en les convertissant en ce qu'ils représenteraient s'il s'agissait uniquement de CO₂. Le protocole de Kyoto porte sur plusieurs gaz à effet de serre : le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄) et le protoxyde d'azote (N₂O) ainsi que les gaz fluorés – hydrofluorocarbures (HFC), perfluorocarbures (PFC) et hexafluorure de soufre (SF₆). Les Nations Unies ont créé cet indice pour permettre de comparer les émissions des différents gaz à effet de serre. Il est indiqué par la lettre « e » minuscule après la formule du dioxyde de carbone : CO₂e.

Par rapport à l'année passée, et ses 7 746,82 tonnes de CO₂e, nous avons réussi à réduire nos émissions nettes de près de 10 % pour atteindre 6 986,08 t CO₂e. Ce qui ne nous a pas empêchés de produire encore plus de vélos, pour atteindre un total de 124 000 unités (année passée : 106 000 vélos). Nous avons donc réussi à dissocier nos émissions de notre croissance.

Réduction des distances

Bien entendu, notre croissance a entraîné une augmentation des émissions en ce qui touche à notre parc de véhicules, aux combustibles et à la quantité de déchets produits. Mais en parallèle, nous avons été en mesure de réduire le total des émissions générées par nos activités logistiques – notamment en diminuant le fret aérien et en raccourcissant la chaîne d'approvisionnement, avec des fournisseurs de plus en plus souvent européens.

Les émissions de CO₂ calculées pour chaque vélo ne sont certes pas revenues au niveau pré-pandémie (47,36 kg de CO₂e pour l'exercice 2019/2020) mais elles ont diminués de 23 % par rapport à l'année précédente pour atteindre 55,96 kg. Nos efforts de réduction des émissions semblent donc aller dans la bonne direction.

Électricité verte et photovoltaïque

L'installation solaire sur le toit de notre usine de Mühlthal répond à 43 % de nos besoins directs en électricité. De nuit, nous achetons de l'électricité certifiée verte, entièrement renouvelable, pour recharger les véhicules électriques de notre flotte logistique. De jour, tout l'excédent de production est réinjecté dans le réseau – en tenant compte de cette électricité, nous couvrons de manière autonome 80 % de nos besoins.

Compensation du CO₂ par myclimate

Pendant l'exercice 2021/22, les émissions de notre site de production de Mühlthal et de nos activités logistiques, représentant un total de 1 788 t de CO₂, ont été entièrement compensées par le projet écologique myclimate. Celui-ci participe à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies en contribuant à la réduction des gaz à effet de serre et au développement durable à l'échelle régionale.

10 000 arbres pour la forêt de Darmstadt

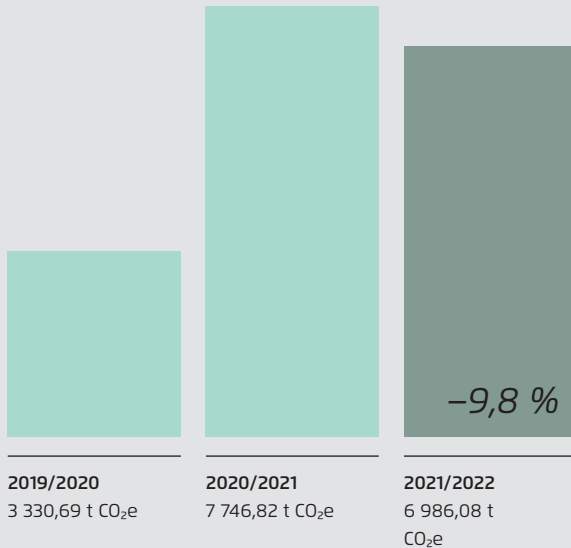
Nous participons également à des projets axés sur le développement durable dans notre région, et avons fait don de 10 000 arbres résistants aux changements climatiques pour reboiser la forêt de Darmstadt. Ces essences de chênes, de charmes, de tilleuls, de pins douglas et de sorbiers ont été sélectionnées pour leur caractère durable et plantées au printemps 2022 sur 1,3 hectare d'espace nu à proximité de Darmstadt.

Projet Forêt de Montagne et avis des clients

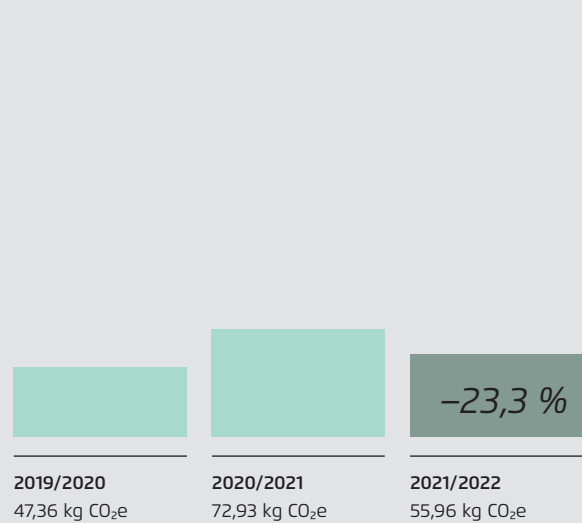
Par le biais de l'association Bergwaldprojekt (Projet Forêt de Montagne), nous avons également planté 1 000 érables planes dans la forêt urbaine de Neu-Anspach. Cette espèce endémique contribue au reboisement écologique. Nous faisons également don d'un arbre chaque fois qu'un client publie une évaluation sur Trustpilot. Au cours de l'exercice 21/22, 96 arbres supplémentaires ont ainsi été plantés.

Bilan climatique comparé

Total des émissions de CO₂e



Émissions de CO₂e par vélo produit



Ventilation des émissions de CO₂e par catégorie

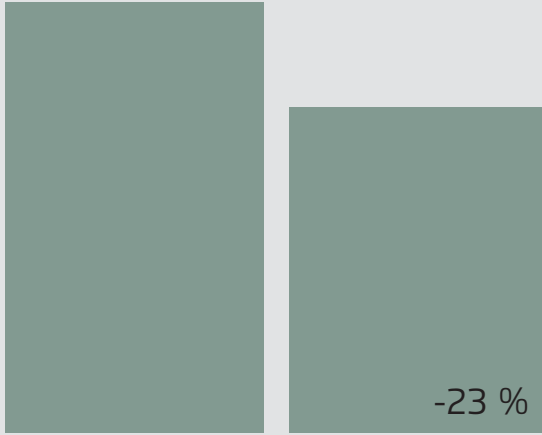
2019/2020	2020/2021	2021/2022	
94,28	134,59	189,57	Périmètre 1 : Émissions directes (t CO₂e)
94,28	134,59	189,57	Combustion mobile (parc de véhicules)
0 ^[1]	0 ^[1]	0 ^[1]	Combustion stationnaire (gaz naturel vert)
0	0	0	Périmètre 2 : Émissions indirectes d'énergie externe (t CO₂e)
0 ^[2]	0 ^[2]	0 ^[2]	Électricité verte achetée
3 530,62	7 612,23	6 796,51	Périmètre 3 : Autres émissions indirectes (t CO₂e)
182,64 ^[3]	72,22 ^[3]	99,62 ^[3]	Combustible et émissions relatives à l'énergie *
2 452,16 ^[4]	6 653,00 ^[4]	5 669,87 ^[4]	Transport et distribution
27,22	30,97	38,74	Déchets produits
51,16	7,75	117,32	Déplacements professionnels
817,44	843,50	865,01	Trajets travail-domicile
0,00	4,79	5,96	Télétravail
-294,21	0,00	0,00	Klima-Invest **
3 330,69	7 746,82	6 986,08	Total (t CO₂e)

* La section « Combustible et émissions relatives à l'énergie » regroupe les émissions liées à l'infrastructure pour l'électricité, le gaz et l'extraction de matières premières du carburant de notre parc de véhicules. Les valeurs mesurées lors de l'exercice 2019/2020 se sont révélées incorrectes, à cause d'erreurs de mesure du système de surveillance de notre installation photovoltaïque. Nous avons pu recalculer une estimation à postériori, et utilisons donc un chiffre de base de 75 t CO₂e au lieu des 182,64 t CO₂e publiées à l'époque.

** La section « Klima-Invest » représente les émissions de gaz à effet de serre évitées chez des tierces parties grâce à l'électricité réinjectée dans le réseau par notre installation photovoltaïque. Nous ne tenons plus compte de cette valeur dans nos calculs depuis l'exercice 2020/2021. En effet, elle peut également être prise en compte par l'utilisateur de notre électricité, ce qui entraînerait une double comptabilisation.

Nearshoring et Reshoring

Émissions pour le transport de chaque cadre



Par voie maritime depuis l'Asie

10 500 kilomètres
0,639 kg CO₂e/cadre

Par voie routière depuis le Portugal

2 200 kilomètres
0,491 kg CO₂e/cadre

Une gestion responsable implique à nos yeux d'examiner nos voies d'acheminement et d'évaluer le caractère durable des composants que nous achetons.

Le Nearshoring et le Reshoring consistent à rapprocher les sites où sont produits ces composants du siège de notre entreprise. Ils représentent un gain en matière de rapidité et de souplesse, et ont également des avantages écologiques et économiques. Nous cherchons donc à acheter encore plus de composants en Europe, et à les amener à nous par voie terrestre.

Mais cette volonté concerne également le développement des produits. Toute décision entraînant l'utilisation ou l'abandon d'un composant se fait en tenant compte de nombreux critères interdépendants :

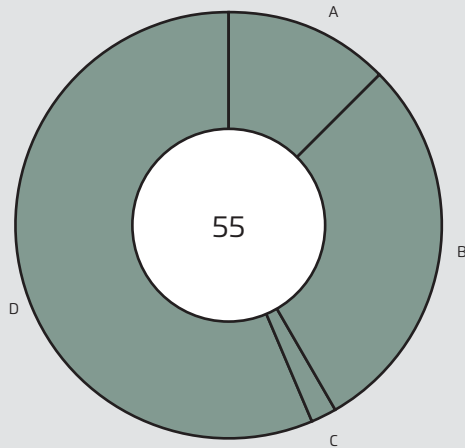
- Critères de test et normes à respecter
- Exigences en matière de sécurité et de qualité
- Aspect esthétique, combinant intégration et fonctionnalité
- Fourchette de prix du produit
- Fabrication durable

Nous entretenons également des partenariats depuis parfois plusieurs décennies avec des fabricants basés en Asie. Partenariat que nous comptons poursuivre. Notre objectif est alors de sélectionner les partenaires les plus adaptés, du point de vue de la préservation des ressources du monde entier.

Conversion du parc de véhicules

Détails sur le parc de véhicules

- A Électrique
7 voitures
- B Hybride
16 voitures
- C Essence
1 voiture
- D Diesel
23 voitures et 8 camions



Le futur appartient à l'e-mobilité. Raison pour laquelle nous cherchons à convertir l'ensemble de notre parc de véhicules à l'électrique d'ici 2026, en les rechargeant sur site avec de l'électricité produite par nos propres installations photovoltaïques.

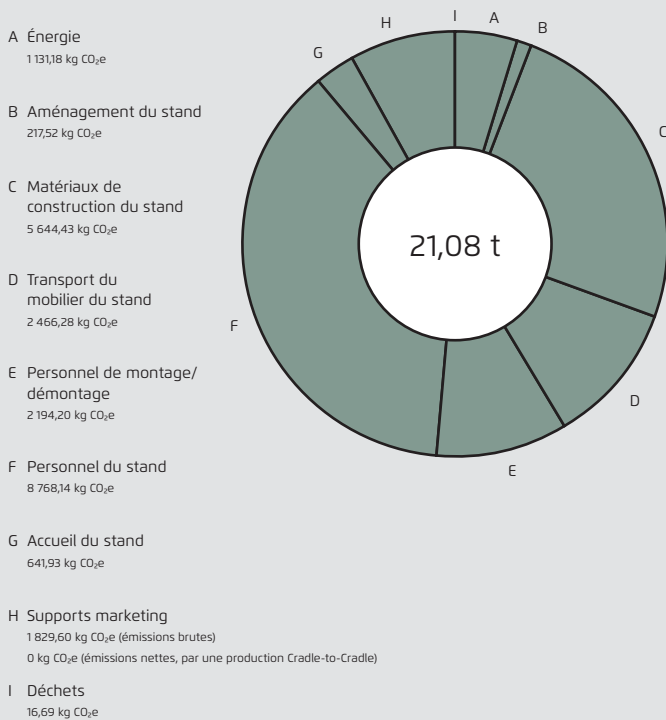
Une stratégie qui garantit notre investissement à long terme dans une mobilité respectueuse du climat, nos propres véhicules représentant encore une part importante de nos émissions.

Aujourd'hui, avec sept voitures électriques et 16 modèles hybrides, nous avons déjà converti plus de 40 % de notre flotte de 55 véhicules. Huit fourgons et utilitaires que nous utilisons dans nos ateliers ne peuvent pour l'instant être remplacés par des modèles électriques, faute d'alternatives. Il nous reste donc encore environ 40 véhicules pouvant potentiellement passer à l'électrique.

La conversion de notre parc devrait prendre jusqu'à quatre ans, compte tenu des contrats de leasing en cours. Lorsque notre flotte sera entièrement passée à l'électrique, nous espérons réduire significativement nos émissions de CO₂.

Participation durable au salon Eurobike 2022

Bilan climatique de notre participation au salon



Nous avons participé au salon Eurobike 2022 de Francfort avec comme objectif de réduire au strict minimum nos émissions de CO₂. Nous avons donc entièrement revu notre concept, et veillant à ce que toutes les composantes de notre participation soient respectueuses de l'environnement.

- **Réutilisation des matériaux**

Nous sommes repartis de zéro pour repenser un grand nombre de pièces de notre structure. Les pièces en plastique sont réutilisées quatre à six fois, ou bien plus pour nos pièces en métal et en bois. Nous louons les podiums, cloisons, équipements et meubles auprès d'un fabricant de stands, ou nous les conservons pour pouvoir les réutiliser.

- **Plancher**

Nous avons volontairement ajouté un plancher supplémentaire pour améliorer le confort de nos collaborateurs pendant les longues journées que compte un salon. Une fois le salon terminé, nous conservons les dalles pour les réutiliser lors d'autres événements, et une fois qu'elles auront atteint leur fin de vie, elles seront recyclées par le fabricant. Le plancher en bois de notre stand extérieur a été réutilisé dans notre nouvelle boutique Family & Friends de Mühltal pour créer des podiums et des meubles.

- **Déplacements écoresponsables**

Nous avons encouragé nos collaborateurs à se rendre sur le salon en transport en commun, en vélo ou en covoiturage.

- **Restauration**

Lors du salon, le service de restauration a respecté les mêmes exigences que celles du café de notre siège (des produits végétariens, bio ou Demeter, et issus du commerce équitable). Toute la nourriture non consommée a été redistribuée via un réseau de partage. Nous n'avons donc pas eu à jeter quoi que ce soit.

- **Hébergement**

L'hôtel que nous avons sélectionné utilise à 100 % de l'électricité verte, est un bâtiment de haute qualité environnementale certifié « LEED Or » et propose des produits bio.

- **Abandon des supports marketing**

Nous ne distribuons plus de cadeaux ni de catalogue, et nous contentons d'autocollants réinscriptibles pour rappeler notre marque. Le magazine que nous avons produit pour présenter notre gamme UBN est neutre et certifié Cradle to Cradle. Nous proposons nos dossiers de presse au format numérique, en imprimant uniquement quelques exemplaires.

- **Exposition « A Photographic Journey through Urban Cycling »**

Nous prévoyons de réutiliser les photographies réalisées pour notre gamme UBN lors d'autres événements, puis de les exposer dans notre site de Mühltal.

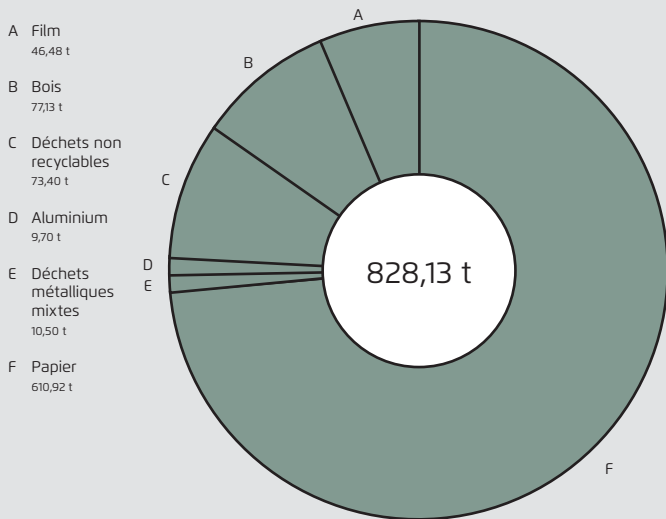
Résultats : des émissions de CO₂ nettement réduites

Selon les calculs réalisés par notre partenaire myclimate, le bilan climatique de notre stand est bien inférieur à la moyenne des stands comparables.



Gestion des déchets pour l'exercice 2021/22

Génération de déchet sur le site de Riese & Müller à Mühlthal pendant l'exercice 2021/22



La majeure partie des déchets générés sur notre site de Mühlthal provient des emballages de nos fournisseurs, principalement composés de cartons, de bois et de films plastiques. Nous réutilisons en partie ces matériaux : les cartons sont déchiquetés et réutilisés pour caler nos produits lors de leur expédition, nous découpons le papier bulle pour protéger les différents composants de nos propres vélos.

Nous recyclons tout ce qui ne peut être réutilisé, y compris les petites quantités de ferraille et d'aluminium. Notre taux de recyclage dépasse ainsi les 90 %. Un taux qui reste stable malgré l'augmentation de la production au cours de l'année : preuve que notre système de recyclage est opérationnel.

Nous poursuivons néanmoins nos efforts constants de réduction des déchets en diminuant la quantité de déchets générés pour chaque vélo produit. Cette quantité a légèrement augmenté au cours des trois dernières années, en raison notamment de facteurs extérieurs.

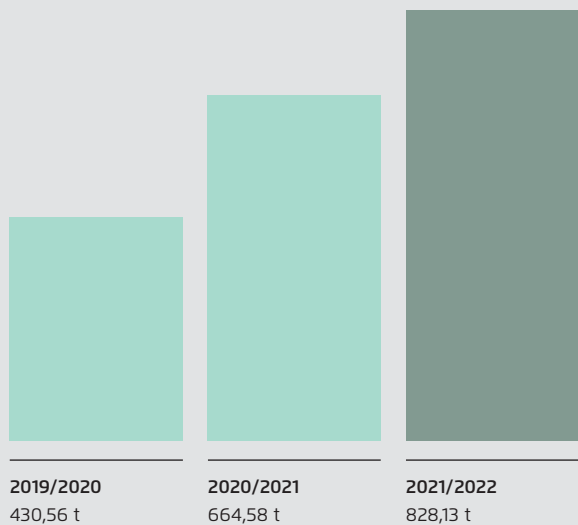
Entre la hausse du prix du bois et la crise qu'a traversé le secteur logistique pendant la pandémie, il existe aujourd'hui une pénurie mondiale de palettes euros. Bon nombre de nos fournisseurs ont donc dû se rabattre temporairement sur des palettes jetables, que nous ne pouvons ni réutiliser ni recycler.

Dans un même temps, compte tenu des incertitudes actuelles en matière d'approvisionnement, nous suivons une stratégie de disponibilité permanente des pièces pour assurer notre capacité à répondre aux demandes. Nous avons donc déjà recyclé des emballages pour des composants qui sont encore, pour certains, dans nos stocks.

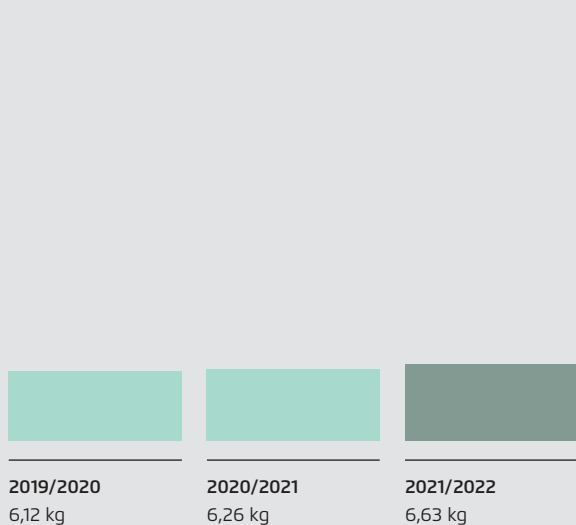
Nous pouvons donc espérer voir baisser la quantité de déchets générés par vélo produit, notamment grâce à nos échanges étroits avec nos fournisseurs, afin de les aider à réduire encore la quantité d'emballages utilisés (voir « Projets de réduction des déchets » page 60).

Gestion des déchets comparée

Total des déchets générés



Déchets générés par vélo produit



Déchets générés par catégorie

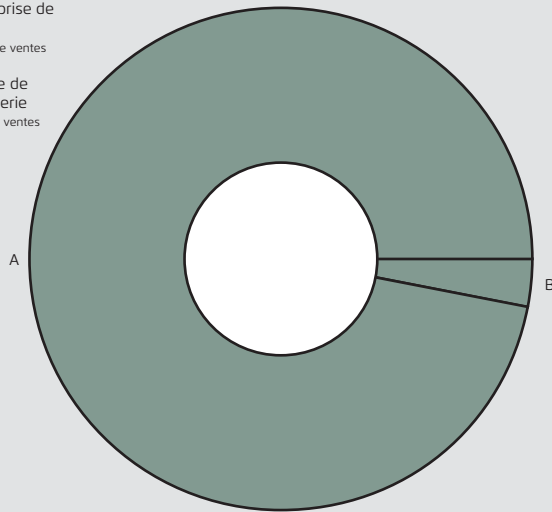
2019/2020	2020/2021	2021/2022	
430,56	664,58	828,13	Quantité totale
23,12 t	42,65	46,48	Film
39,86 t	59,33	77,13	Bois
42,70 t	58,71	73,40	Déchets mixtes
6,47 t	7,44	9,70	Aluminium
7,29 t	9,01	10,50	Déchets métalliques mixtes
311,12 t	487,44	610,92	Papier



Reprise des batteries

Soutien apporté aux systèmes de reprise de batterie, en Allemagne et dans les pays vers lesquels nous exportons

- A Avec soutien à un système de reprise de batterie
97,3 % du volume de ventes
- B Aucun système de reprise de batterie
2,7 % du volume de ventes



Les batteries de nos E-Bikes sont des composants de qualité, en grande partie recyclables une fois leur cycle de vie prévu écoulé. Il est ainsi possible de réutiliser les précieuses matières premières qui les composent.

Mais pour cela, il est nécessaire de disposer d'un système de retour harmonisé, professionnel et universel des batteries usagées. Riese & Müller apporte aujourd'hui son soutien à des systèmes de reprises dans 17 pays, ce qui représente 97,3 % de notre volume de ventes. En Allemagne, nous sommes par exemple membres de l'initiative GRS (Gemeinsames Rücknahmesystem Batterien: Système de reprise collectif des batteries usagées).

Lors de l'exercice écoulé, nous avons investi un total d'environ 230 000 euros dans la collecte, l'enlèvement et le recyclage des batteries. Nous apportons ainsi une contribution importante à l'élimination et à la réutilisation des composants des batteries.

-25 %

Un très grand nombre de modèles de Riese & Müller est équipé de moteurs et de batteries fabriqués par Bosch, un partenaire important et fiable pour atteindre nos objectifs en matière de durabilité. La stratégie de l'entreprise accorde une importance centrale au développement durable, et définit trois priorités : (1) Réduction de l'empreinte carbone des vélos électriques, (2) Responsabilité face à la chaîne d'approvisionnement (3) Économie circulaire (Circular Design). Bosch s'est engagé à concevoir et à produire des composants économes en ressources et à œuvrer en permanence à économiser les matériaux.

L'entreprise a notamment amélioré ses modèles Performance Line CX. Bosch a réussi à réduire le poids de sa dernière génération de moteurs d'environ 25 % par rapport aux modèles précédents. Un effort qui permet de limiter l'utilisation des ressources mais aussi de simplifier la production. Depuis 2020, l'entreprise nous livre également ses moteurs dans un emballage en fibre moulée en pâte à papier, facilement recyclable, sans aucun film plastique ni polystyrène.



Projets de réduction des déchets

100 %

des emballages de nos fournisseurs ont été validés selon des critères Zéro déchet.

65 %

de réduction du ruban adhésif par emballage d'E-Bike.

350

rouleaux de ruban adhésif standard ont été remplacés par du ruban adhésif papier pour l'envoi de petites pièces.

80 000 m²

Nos fournisseurs de cadres pourront à l'avenir réduire leur consommation de films, car nous supprimons les cadres multicolores de la quasi-intégralité de notre catalogue.

La réduction des déchets compte parmi nos principales priorités. Avec nos projets en la matière, nous montrons à nos fournisseurs et collaborateurs l'importance que nous accordons à la préservation des ressources, et que nous avons des moyens de faire bouger les choses.

L'an passé, nous avons lancé plusieurs projets zéro déchet, aussi bien en interne sur notre site de Mühlthal, qu'en partenariat avec nos fournisseurs :

Cadres monochromes

En collaboration avec nos fournisseurs de cadres, nous avons modifié la quasi-totalité de nos modèles pour ne plus proposer que de cadres monochromes. Les cadres bicolors que nous proposons jusqu'à présent nécessitaient l'application d'une grande quantité de films de protection et de peinture supplémentaire – ce qui ne pouvait donc plus durer. Sont concernés nos modèles Multicharger Mixte, Supercharger, Superdelite et Nevo, à l'exception du Nevo rouge qui n'a pas pu être modifié pour des raisons esthétiques. Sans modifier significativement le design de nos modèles, ces nouveaux coloris permettent d'économiser en moyenne 52 g de peinture, 5 m de ruban et 2 m² de film par vélo.

Contrôles « Zéro déchet » lors de l'assurance qualité à la réception des marchandises

Nous recevons chaque jour des pièces de nombreux fournisseurs, emballées dans des films et des cartons et empilées sur des palettes en bois. Ces matériaux reçus de la part de nos fournisseurs représentent la majeure partie des déchets que nous générons – et forment donc un point important à traiter.

Depuis le début de 2022, les contrôles que nous réalisons à la réception des marchandises se penchent également sur la qualité des emballages selon des critères zéro déchet :

- L'emballage extérieur est-il optimisé selon son contenu ?
- L'emballage présente-t-il des fermetures inutiles ?
- Serait-il possible de réduire la quantité de matériau de remplissage dans le carton ?

Suite à ces contrôles, nous avons pu formuler 159 propositions d'amélioration à nos fournisseurs au cours de l'année passée. Plus de la moitié d'entre elles sont en cours de mise en œuvre, et 14 % le sont déjà.

Réduction du ruban adhésif utilisé

Lors de l'expédition, nos vélos sont emballés dans des cartons et protégés contre les chocs à l'aide de papier bulle et de ruban adhésif. Si nous réussissons à réutiliser le papier bulle de nos fournisseurs, nous devons utiliser du ruban adhésif neuf. Pour en réduire l'utilisation, nous avons étudié et repensé les directives d'emballage de nos modèles. Le résultat : nous avons pu réduire l'utilisation de ruban adhésif de plus de 65 %, soit environ 40 cm par vélo. Soit, pour l'ensemble de notre production sur une année, une réduction d'environ 45 000 m de ruban, équivalent à plus de 900 rouleaux.

Mais nous avons également pu apporter des améliorations à l'emballage de nos petites pièces. En passant au ruban adhésif papier, nous avons pu réduire la quantité de déchets plastiques que nous générons. En outre, le ruban adhésif papier est bien plus facile à recycler. Avec plus de 44 000 petits colis envoyés, nous économisons ainsi environ 350 rouleaux de rubans adhésifs.

Préparation à la loi allemande régissant les devoirs de vigilance des entreprises envers les chaînes d'approvisionnement

Nos E-Bikes sont composés de centaines de pièces que nous recevons de fournisseurs du monde entier. Mais nos exigences restent les mêmes tout au long de la chaîne d'approvisionnement : nous voulons que le parcours de nos pièces puisse être suivi, et que nos fournisseurs et sous-traitants travaillent dans des conditions justes et équitables.

Nous avons donc déjà commencé à travailler sur des mesures qui seront obligatoires à l'avenir pour toutes les entreprises allemandes, par application d'une loi régissant les devoirs de vigilance des entreprises envers les chaînes d'approvisionnement (LkSG). Cette loi, application allemande de la directive européenne sur la chaîne d'approvisionnement, s'appliquera dès 2023 aux entreprises de plus de 3 000 employés, et en 2024 à celles de plus de 1 000 employés.

La LkSG traite de plusieurs points essentiels ⁽⁶⁾ :

- **Déclaration de principes** : Les entreprises sont obligées d'adopter une déclaration de principes sur le respect des droits humains.
- **Analyse des risques** : Les entreprises sont obligées de réaliser, chaque année ou en fonction des circonstances, une analyse des risques de tous leurs fournisseurs de rang 1. Lors de cette analyse, elles doivent examiner la chaîne de valeur en veillant à ce qu'elle ne présente pas de risques sur le plan social ou écologique. Toute entreprise identifiant une illégalité est tenue d'y répondre par des mesures adaptées.
- **Rapport** : Les entreprises doivent remettre chaque année un rapport justifiant du respect de ses obligations de vigilance à l'office fédéral de l'économie et du contrôle des exportations.
- **Procédures de plainte** : Les entreprises doivent permettre à toutes les parties prenantes de la chaîne de valeur de déposer une plainte de manière indépendante et anonyme.

Sur quels points travaille déjà Riese & Müller ?

Dans le cadre d'une initiative du Centre de Ressources sur les entreprises et les Droits de l'Homme, Riese & Müller a milité pour que cette loi soit contraignante. Et même si elle ne s'appliquera pas à notre entreprise avant 2024, nous avons décidé de déjà la mettre en application.

Nous procédons notamment à des audits visuels et à une analyse des risques portant sur plus de 70 fournisseurs de rang 1, et avons créé un système de signalement sur la page d'accueil de notre site web permettant de communiquer de manière anonyme tout soupçon de corruption, de harcèlement ou d'infraction sur le plan environnemental. À l'heure actuelle, ce système de signalement n'a remonté aucun problème.

Riese & Müller a publié dès février 2021 une déclaration de principes sur le respect des droits humains. Celle-ci stipule l'intégralité des directives et normes sur lesquelles sont basées nos activités et notre culture. Elle est notamment inspirée de la Charte internationale des droits de l'homme des Nations Unies et des recommandations de l'Organisation internationale du travail (OIT). Elle peut être téléchargée [ici](#).

Compliance

Les activités des entreprises doivent respecter les lois, conventions et normes en vigueur dans le monde entier. Mais nous avons également défini des normes et des valeurs que nos collaborateurs, fournisseurs et partenaires commerciaux doivent respecter pendant toute la durée de notre collaboration.

Ces efforts sont regroupés chez Riese & Müller sous le concept de Compliance (ou Conformité en français), et portent sur les domaines suivants :

- **Code relatif au lieu de travail**

Il s'agit d'un ensemble de règles intégrées au contrat de travail de tous nos employés définissant des valeurs fondamentales simples et claires pour assurer une bonne ambiance de travail et une bonne collaboration. Ce code comprend également des règles relatives à l'ordre et à la rigueur dans le quotidien professionnel, ainsi que des orientations sur les thèmes de la tolérance et des communautés.

- **Protection des données**

Nous accordons une importance toute particulière à la protection des données à caractère personnel, ainsi qu'à la confidentialité des communications et des informations sensibles. Outre une équipe interne en charge de ces questions, nous disposons également d'un responsable externe de la protection des données qui est informé de toutes les atteintes de manière anonyme.

- **Service anti-discrimination**

Notre position est claire : nous ne tolérons aucune forme de discrimination, de harcèlement ou de violence. Nous respectons tous les êtres humains, quel que soit leur origine, leur religion ou leur identité sexuelle, leur genre, leur âge, leur éventuel handicap ou leur maladie chronique.

- **Code de conduite**

Notre Code de conduite s'adresse à nos fournisseurs et partenaires commerciaux. Nous y avons défini nos principes en ce qui concerne l'humain, l'environnement, les relations commerciales, le comportement sur le marché, les données, les secrets d'affaires et le patrimoine de l'entreprise.

- **Rapport de responsabilité**

Nous publions chaque année un rapport de responsabilité illustrant nos progrès en ce qui concerne notre objectif d'être l'entreprise la plus durable du secteur de l'E-Bike d'ici 2025. La transparence compte parmi nos principales priorités.

- **Politique de transport**

Lors de nos déplacements professionnels, nous faisons preuve de sobriété, et agissons de manière tolérante et durable. Les mêmes règles s'appliquent à tous nos collaborateurs. Nous sommes engagés à respecter sans compromis les législations en la matière, mais aussi nos propres valeurs.

- **Droit de la concurrence**

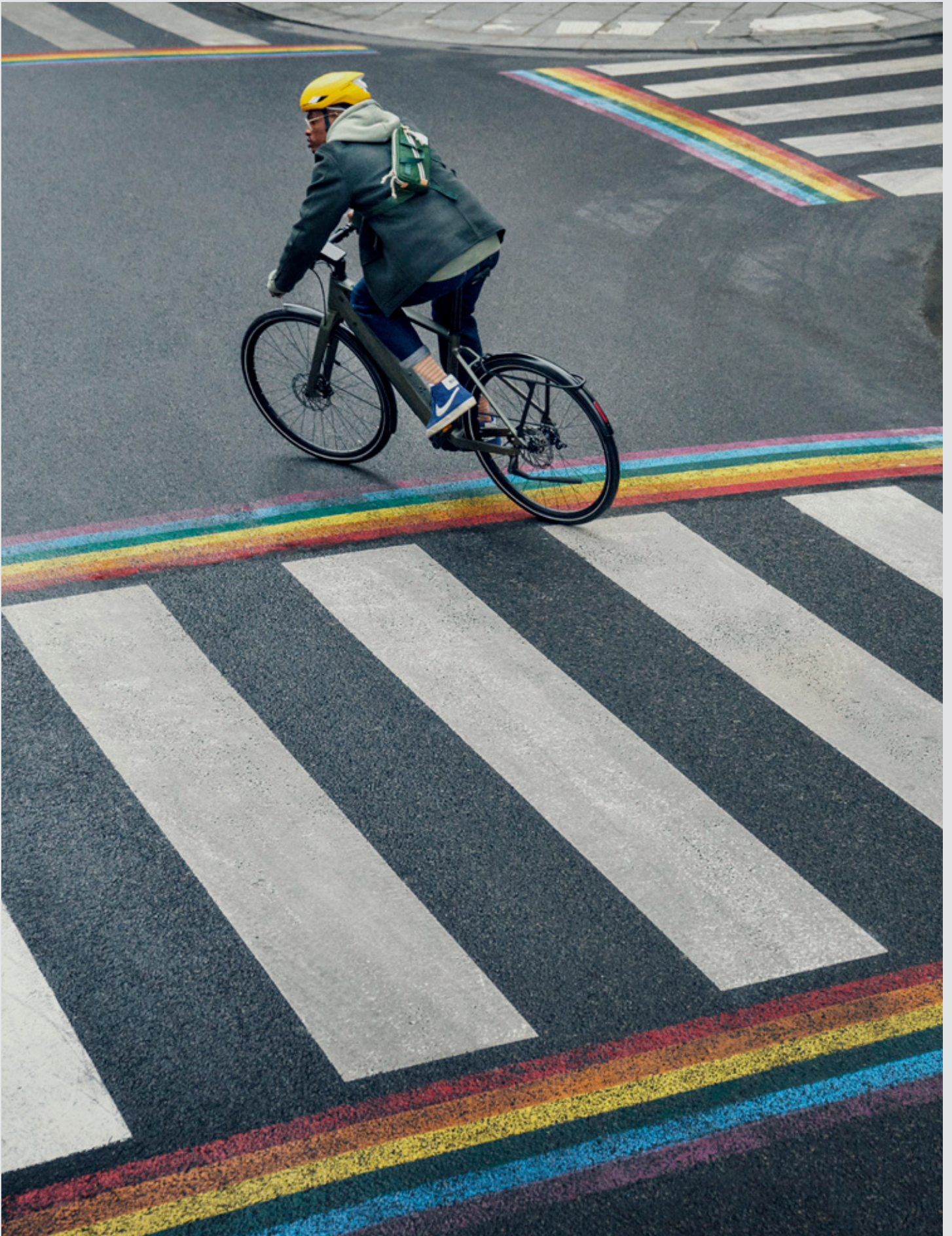
En tant qu'entreprise allemande, nous respectons aussi bien le droit allemand que le droit européen en matière de concurrence.

- **Whistleblowing**

Notre système d'alerte permet à nos collaborateurs, clients, distributeurs et fournisseurs de signaler de manière anonyme tout comportement litigieux. À ce jour, nous n'avons identifié aucun problème de conformité par ce biais.

r-m.de/hinweisgebersystem ou compliance@r-m.de

Notre Comité de direction compte un responsable de la conformité. En collaboration avec notre équipe People & Culture, il mène des formations au sein de l'entreprise.



Enquête sur la durabilité 2021/2022

Fournisseurs inscrits sur sustainabill

97 %

du volume d'achats total (rang 1)

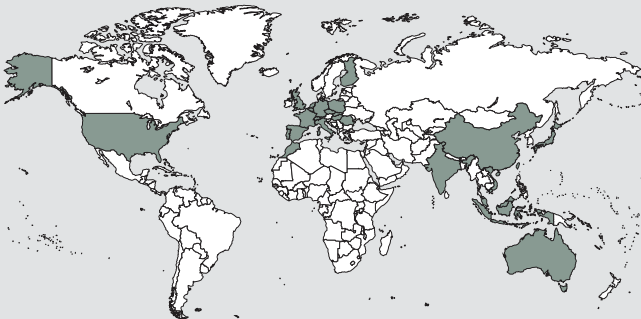
71

fournisseurs de rang 1

62

fournisseurs de rang 2

Pays d'origine



À propos de Sustainabill

Sustainabill est une plateforme cloud sur laquelle les fournisseurs saisissent des informations relatives à leur devoir de vigilance et à leur impact environnemental. Ces informations sont basées sur des certificats et sur les déclarations des fournisseurs, contrôlés par sustainabill. L'amont de la chaîne d'approvisionnement est également pris en compte dans l'analyse. L'objectif : assurer une transparence totale en ce qui touche aux droits humains, aux conditions de travail, aux normes environnementales et à la conformité des produits.

Nous utilisons la plateforme cloud sustainabill pour favoriser la transparence et la durabilité de notre chaîne d'approvisionnement mondiale. En ce qui touche à la durabilité, celle-ci nous permet d'identifier les bonnes pratiques de nos fournisseurs, les risques qui subsistent encore et les points pouvant être améliorés. Par ce biais, nous assumons nos propres responsabilités, favorisons la transparence de la chaîne d'approvisionnement et pouvons prendre des mesures avec nos fournisseurs tout au long de la chaîne de valeur.

L'enquête est divisée en quatre parties :

- **Company Management**

En quelle mesure la durabilité est-elle inscrite dans la stratégie de l'entreprise ? Les entreprises peuvent ici indiquer si elles ont désigné des responsables en la matière ou défini des objectifs concrets.

- **Climate Practices**

Quelles mesures de protection de l'environnement ont été prises par l'entreprise ? Il peut aussi bien s'agir de mesure concrète de réduction des émissions de gaz à effet de serre que de participation à des projets certifiés de compensation du CO₂.

- **Social Practices**

Quelles sont les conditions de travail dans l'entreprise ? Existe-t-il une stratégie visant à respecter des critères minimaux en ce qui touche aux droits humains et à la sécurité au travail ?

- **Sourcing Practices**

L'entreprise a-t-elle mis en œuvre une stratégie d'approvisionnement responsable ? Cette partie évalue notamment comment, et où, l'entreprise achète ses composants, et si elle réalise des audits sur ses fournisseurs.

Aperçu

Nous veillerons à mettre régulièrement à jour et à enrichir les réponses apportées à l'enquête de sustainabill. Mais il est également important de rester en communication directe avec nos fournisseurs, pour assurer la meilleure transparence possible de notre chaîne d'approvisionnement.

Effets durables sur le secteur

Les retours de nos partenaires sur le projet sustainabill sont toujours positifs. Certaines entreprises ont pu utiliser cette enquête pour contrôler leur propre situation et déterminer des domaines sur lesquelles elles souhaitent maintenant s'améliorer.

D'autres acteurs majeurs ont depuis rejoint la plateforme, comme le fabricant de pneus Schwalbe ou le fabricant de moteurs Fazua. Ces deux entreprises ont à leur tour proposé à leurs fournisseurs de s'y inscrire, et le cercle des utilisateurs ne cesse donc de s'élargir. Une dynamique qui a un impact positif sur l'ensemble du secteur. En effet, une fois saisies toutes les informations relatives aux aspects sociaux et environnementaux des activités d'une entreprise, il est facile de les partager avec tous les utilisateurs de sustainabill – et ainsi de gagner encore plus en transparence : une condition sine qua non à l'ouverture, à la confiance et au partage et à l'avènement d'un secteur du cycle entièrement connecté.

Enquête sur la durabilité 2021/2022 Riese & Müller – Rang 1



L'analyse du rang 1 a été étendue

Après une phase pilote couronnée de succès qui s'est achevée au printemps 2021, nous avons convié d'autres fournisseurs à utiliser la plateforme sustainabil. Nous avons pour cela notamment organisé des webinaires pour leur expliquer le fonctionnement de la plateforme. Nous allons également à la rencontre de nos fournisseurs lors d'ateliers pour les sensibiliser, d'égal à égal, sur le sujet. Il est de fait essentiel d'assurer une confiance mutuelle avec nos partenaires et de prendre des décisions communes si nous voulons réussir à rendre l'intégralité de la chaîne d'approvisionnement transparente.

Depuis lors, 71 de nos fournisseurs se sont inscrits sur la plateforme et ont répondu aux questions relatives à leurs performances environnementales. Chacun se voit attribuer un score en fonction de ses réponses. Nous avons pu dans un second temps discuter avec certains fournisseurs dont les scores étaient faibles ou ambigus. Dans le cas des fournisseurs évoluant dans les pays considérés comme à risque, nous avons notamment pu discuter des mesures pouvant lutter contre les facteurs de risque identifiés. Les réponses à cette enquête et les échanges qui en ont découlés nous ont permis de réaliser une analyse des risques (voir p. 67).

Avec 71 entreprises inscrites, nous avons maintenant une vue d'ensemble des processus et méthodes de travail des fournisseurs qui représentent 97 % de nos achats.

Exemples issus de l'enquête sur la durabilité

Progression de Riese & Müller

Nous nous sommes améliorés dans la catégorie Social Practices, passant de 80 à 100 %. Pour cela, nous obligeons dorénavant nos fournisseurs à signer notre Code de conduite, ou à établir un code comparable. D'autre part, nous utilisons notre analyse des risques pour mettre en lumière les aspects touchant aux droits humains et autres conditions de travail sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Avec un score de 65 %, nos performances reculent légèrement dans la catégorie Climate Practices (année précédente : 67 %). Une évolution qui tient à une légère modification des catégories et de la pondération appliquées par sustainabil, et qui ne représente en rien une dégradation réelle de nos efforts.

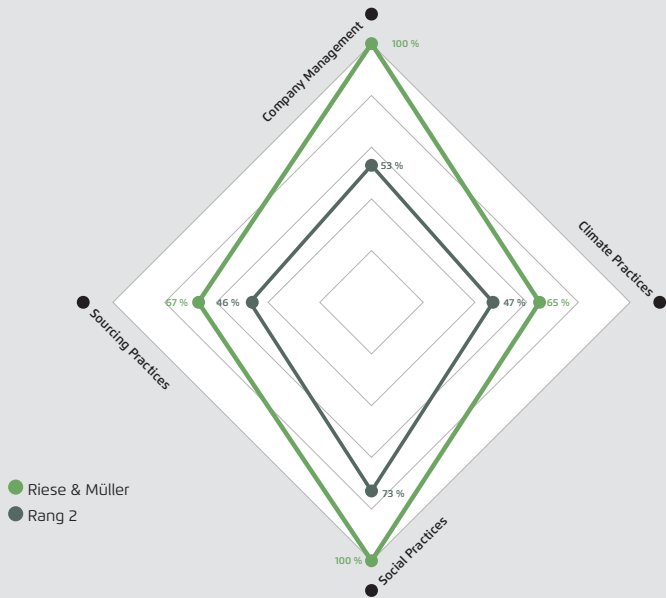
Exemple d'un fournisseur

Un de nos fournisseurs a nettement amélioré son score général. Une amélioration rendue possible par plusieurs facteurs : l'entreprise a notamment désigné une personne de référence sur les questions de durabilité, travaille à la publication d'un rapport RSE, a créé un code de conduite, a réalisé des audits de ses fournisseurs et a défini des objectifs de réduction des gaz à effet de serre.

Les fournisseurs de rang 1 sont ceux avec lesquels nous traitons directement.
Les fournisseurs de rang 2 sont les fournisseurs de nos fournisseurs.

Enquête sur la durabilité 2021/2022

Enquête sur la durabilité 2021/2022 Riese & Müller – Rang 2



L'analyse du rang 2 a débuté

Lors d'une deuxième phase de développement de notre implication dans le projet sustainabil, nous avons pour la première fois traité des fournisseurs de rang 2 dans une analyse de durabilité.

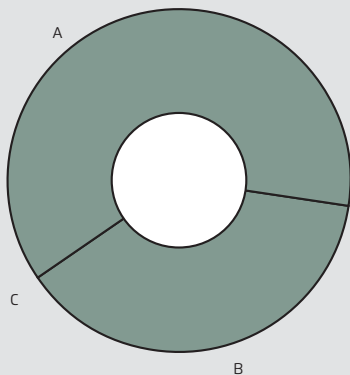
L'analyse des fournisseurs de rang 2 permet de consulter des informations anonymisées sur la plateforme. Seuls sont alors visibles les pays et les scores des sous-traitants, sans que leur nom soit divulgué. Sur les 62 fournisseurs de rang 2 qui nous concernent, 18 sont anonymes à nos yeux.

L'analyse de ces fournisseurs est d'une importance fondamentale, non seulement pour nous, mais aussi pour toutes les entreprises inscrites. Chaque fois qu'un utilisateur de sustainabil invite ses propres fournisseurs sur la plateforme, tous les membres qui lui sont liés peuvent obtenir de précieuses informations sur l'ensemble de la chaîne de valeur, même si les fournisseurs décident d'anonymiser leurs données.

Analyse des risques / Audit sur place

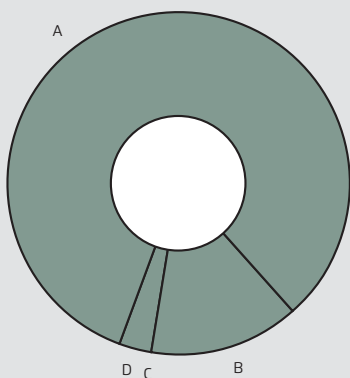
Résultats par fournisseurs

- A Aucun risque (0)
44 fournisseurs
- B Risque léger à modéré (1-2)
27 fournisseurs
- C Risque élevé (3)
0 fournisseur



Résultats par volumes d'achats

- A Aucun risque (0)
83 % du volume d'achats
- B Risque léger à modéré (1-2)
14 % du volume d'achats
- C Risque élevé (3)
0 % du volume d'achats
- D Non évalué*
3 % du volume d'achats



Exemples issus de l'analyse des risques

- Un classement amélioré**
 Nous avons identifié un risque modéré chez un de nos fournisseurs. Son Code de conduite ne prenait en effet pas position en ce qui concerne le travail forcé et la corruption, deux thèmes essentiels pour Riese & Müller, et une raison évidente de chercher à nouer le dialogue. L'entreprise a modifié son Code de conduite, obtenu les signatures de l'ensemble de ses fournisseurs et éclaircie par la même d'autres ambiguïtés. Elle est ainsi passée du niveau 2 au niveau 0 (aucun risque) dans notre évaluation.
- Des retours bien reçus**
 Un de nos fournisseurs en composants a exploité nos retours pour rédiger son propre Code de conduite et le faire signer par ses propres fournisseurs. Deux autres entreprises ont augmenté leurs ressources humaines en ce qui touche à la durabilité et à la responsabilité suite à nos entretiens.
- Surveillance en cours**
 Un de nos fournisseurs évoluant dans un pays à risque modéré n'obtient pas de bons résultats sur l'enquête de sustainabil, notamment en ce qui concerne les aspects sociaux et environnementaux, même s'il a signé notre Code de conduite. Il ne réagit qu'avec modération à nos demandes de renseignements. Notre évaluation étant notamment basée sur l'auto-évaluation, nous l'avons catégorisée dans le niveau 2 (risque modéré) mais nous restons particulièrement attentifs à ses agissements.

Avec notre analyse des risques, notre objectif est d'identifier et d'évaluer les risques pour l'homme et l'environnement tout au long de notre chaîne d'approvisionnement. Nous évaluons tous les ans l'ensemble des entreprises invitées sur sustainbill. Nous accordons une attention toute particulière au bien-être de toutes les personnes qui travaillent pour nous.

Notre analyse des risques forme une image instantanée de la situation selon notre propre évaluation, basée sur les normes internationales, des audits visuels et des auto-évaluations de nos fournisseurs.

L'évaluation se fait à l'aide d'une échelle que nous avons nous-mêmes définie (0 : aucun risque, 1 : risque léger, 2 : risque modéré, 3 : risque élevé). Lors de l'analyse, nous nous penchons sur les aspects suivants :

- Notre Code de conduite a-t-il été accepté et signé ?**
 Notre Code de conduite présente nos valeurs en matière de protection de l'environnement et des droits humains. Nous obligeons nos fournisseurs à le signer pour poursuivre leurs relations de travail avec nous. À ce jour, il a été ratifié par la quasi-intégralité de nos fournisseurs. D'autres disposent de leur propre Code de conduite, compatible avec nos valeurs. Prises dans leur ensemble, ces entreprises représentent 97 % du volume de nos achats.
- Où se trouvent les sites de production de nos fournisseurs ?**
 Nous évaluons les pratiques de tous les pays avec lesquels nous travaillons, en matière de travail forcé et de corruption. Pour cela, nous nous basons sur le Global Slavery Index, le Corruption Perception Index et l'évaluation de sustainbill. Quand l'un de nos fournisseurs dispose de sites dans plusieurs pays, nous évaluons chaque pays indépendamment.
- Quelles ont été les réponses de l'entreprise à l'enquête sur la durabilité de sustainbill ?**
 Toutes les réponses à l'enquête sont importantes, mais ce sont principalement ses sections « Social Practices » et « Sourcing Practices » qui sont pertinentes pour évaluer les risques sociaux.
- Quels sont les certifications, procédures et objectifs du fournisseur ?**
 Les certifications sont l'assurance d'une production orientée sur certains objectifs et respectant des normes minimales, grâce à la vérification d'un organisme indépendant. Nous avons néanmoins conscience que tous les fournisseurs ne disposent pas de telles certifications. Lors de nos entretiens avec eux, nous prenons également note des objectifs et procédures qu'ils nous indiquent.
- Quelles sont les conclusions que nous tirons de ces entretiens et audits visuels ?**
 En cas d'ambiguïté lors de notre première évaluation, nous cherchons à entamer un dialogue avec le fournisseur. Bien fréquemment, les risques identifiés peuvent ainsi être résolus, ou expliqués. Ces entretiens suffisent dans certains cas à améliorer notre évaluation initiale. Notre évaluation générale tient également compte de nos impressions lors des visites réalisées chez nos fournisseurs (audits visuels). Dans le cas où notre analyse révèle un risque modéré à élevé, nous entamons immédiatement un dialogue constructif avec le fournisseur, nous déterminons une date butoir pour qu'il résolve le problème, et programmons un audit de vérification. Nous avons pour objectif d'améliorer les conditions de travail et de production, et de veiller au développement pérenne de nos fournisseurs. Si nous identifions des conditions intolérables, ou si le fournisseur refuse de coopérer, nous mettons un terme à nos relations professionnelles.

Résultats

Pour 44 fournisseurs, qui représentant 83 % du volume de nos achats, nous n'avons identifié aucun risque écologique ou social. Pour 27 fournisseurs, qui représentent 14 % du volume de nos achats, nous avons pu identifier des risques légers à modérés. Aucun de nos fournisseurs ne présente à l'heure actuelle un risque élevé.

*Nous évaluons nos principaux fournisseurs, représentant 97 % du volume de nos achats

Audits

Nous réalisons trois types d'audits pour avoir une image complète du rapport de nos fournisseurs à la durabilité.

Audits visuels

Nous saisissons toutes les opportunités d'obtenir des informations sur le positionnement de nos fournisseurs en ce qui concerne les aspects écologiques et sociaux. Nous avons pour cela formé tous nos collaborateurs amenés à se rendre régulièrement chez nos fournisseurs pour qu'ils soient attentifs à certains points pendant leurs visites et puissent nous faire part de leurs impressions de manière structurée. Il est également attendu d'eux qu'ils fassent part de leurs impressions positives.

Ces observations sont ensuite couchées sur une grille d'évaluation, complétée par des notes écrites. L'évaluation porte sur les points suivants :

- **Impression générale** : quelles sont les impressions en ce qui concerne la propreté, la culture d'entreprise, et le comportement des membres du personnel (entre eux et avec les visiteurs) ? L'entreprise semble-t-elle être ouverte et transparente ?
- **Environnement** : quelle importance semble accorder l'entreprise à l'environnement ? Des violations évidentes des règles environnementales ont-elles été identifiées, p.ex. l'évacuation d'eaux usées dans un cours d'eau ?
- **Droits humains** : semble-t-il y avoir des anomalies en ce qui concerne la manière dont les employés sont traités ? Peut-on suspecter que l'entreprise fasse travailler des enfants, pratique le travail forcé, ou toute autre relation de travail floue ?
- **Sécurité au travail** : le personnel semble-t-il travailler dans un environnement sûr et sain ? Les conditions de travail sont-elles correctes en ce qui touche à l'espace, aux issues de secours, au bruit et aux sources de dangers ?
- **Corruption** : des cadeaux ou divertissements inappropriés ont-ils été offerts ? Des indices de corruption possible ont-ils été identifiés ?

En cas d'anomalie intolérable, nous nous confrontons immédiatement au fournisseur pour obtenir des explications.

Audit qualité

Dans le cadre de notre procédure Total Quality Management, nous procédons à des audits complets et systématiques de nos fournisseurs. Cette procédure se traduit en rapports approfondis donnant une image détaillée des conditions sur site.

Lors de ces audits, les observations sont regroupées en trois niveaux :

- **Tolérance zéro** : violations des droits humains, mise en danger sur le lieu de travail par défaut de protection ou atteinte grave à l'environnement. Exemples : travail des enfants ou travail forcé, conditions de travail présentant un risque mortel, maltraitance ou corruption.

Lorsqu'une situation envers laquelle nous appliquons la Tolérance zéro est identifiée, nous exigeons une correction immédiate du problème. L'entreprise reçoit une liste de mesures qu'elle doit appliquer, et refait l'objet d'un audit à brève échéance. Nous nous réservons également le droit de mettre un terme à la collaboration et à entamer des poursuites si aucune mesure n'est prise par l'entreprise.

- **Manquement problématique** : manque de sécurité sur le lieu de travail ou comportement peu écologique. Exemples : niveau de bruit extrême, climatisation insuffisante, défaut de port de vêtements de protection, déchets éliminés de manière non appropriée.

Le fournisseur est immédiatement averti des manquements identifiés, reçoit une liste de mesures à appliquer et est invité à trouver rapidement une solution au problème. Nous fixons ensuite un délai avant d'évaluer, par un audit ciblé, si le manquement persiste.

- **Manquement mineur** : tout manquement occasionnel ou isolé présentant un faible risque pour la sécurité des employés ou pour l'environnement.

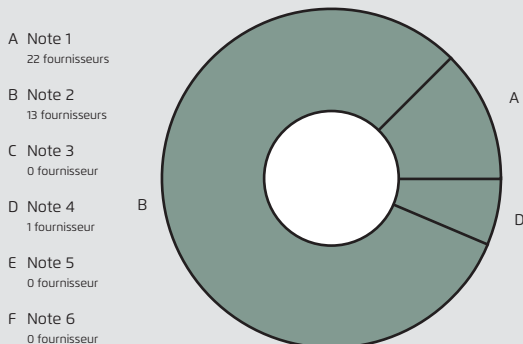
Le fournisseur est averti des manquements identifiés et est invité à trouver une solution au problème à moyen terme. Nous procédons ultérieurement à un nouvel audit pour voir l'avancement du sujet.

Audit externe

Nous sommes membres de la WFSGI (World Federation of the Sporting Goods Industry) depuis 2021. Cette fédération œuvre à améliorer les échanges au sein de l'industrie de l'équipement sportif et a créé la RSI (Responsible Sport Initiative), une norme d'uniformisation des critères écologiques et sociaux vérifiés lors des audits. En collaboration avec la RSI, nous souhaitons à l'avenir que nos fournisseurs fassent également l'objet d'audits respectant ces critères.

Compte tenu de la situation actuelle en ce qui concerne la pandémie de Covid, nous n'avons pas encore pu commencer les audits externes en Asie.

Résultats des audits visuels



L'aluminium, un matériau à risque

L'an passé, dans le cadre de notre analyse de la transparence sur la plateforme sustainbill, nous avons déjà identifié l'aluminium comme un matériau présentant un risque important (voir Rapport de responsabilité 02, p. 32). Ce risque tient à plusieurs facteurs : son extraction implique de défricher de vastes surfaces de forêts vierges ; son traitement nécessite de grandes quantités d'énergie ; et le travail dans les mines de bauxite se fait souvent dans des conditions médiocres sur le plan social, écologique et des droits humains [9]. La production d'aluminium, en plus de nécessiter de grandes quantités d'énergie, implique aussi un procédé chimique particulièrement polluant.

Tous nos cadres sont fabriqués en aluminium. Ce métal est également utilisé pour fabriquer tout ou partie d'autres composants, comme les fourches suspendues, pédaliers, potences, guidons, tiges de selle, jantes, béquilles et porte-bagages. Compte tenu du seul poids du cadre, l'aluminium est le matériau à risque le plus utilisé dans nos produits. Mais il reste aussi le matériau le plus robuste et léger pour la production de ces composants, et nous devons donc veiller à ce que son exploitation soit la plus durable possible, par les biais suivants :

- En veillant à la transparence de l'ensemble de sa chaîne d'approvisionnement,
- En collaborant avec nos partenaires pour établir des procédures durables,
- En jouant un rôle actif sur l'amélioration de son extraction en ce qui concerne l'environnement et les droits humains.

L'aluminium recyclé ne nécessite qu'une fraction de l'énergie nécessaire à son extraction. On estime à ce jour que 75 % de l'aluminium jamais extrait est encore aujourd'hui en circulation [20]. Il s'agit à nos yeux d'une opportunité de fabriquer nos cadres de manière durable.

Nous avons entamé cette année un projet pilote d'utilisation d'aluminium recyclé, en restant dans les frontières de l'Europe. Avec Triangle's, l'entreprise portugaise qui fournit nos cadres, et Hydro Avintes, la filiale portugaise d'Hydro, un fournisseur norvégien d'aluminium, nous avons trouvé les partenaires parfaits pour mettre en oeuvre notre projet de manière efficace.

Hydro compte depuis longtemps parmi les principaux fournisseurs d'aluminium du monde. L'entreprise s'est engagée à utiliser des énergies renouvelables et de l'aluminium recyclé.

Triangle's produit chaque année des centaines de milliers de cadres en aluminium de qualité premium – il s'agit de la première entreprise au monde à disposer d'une ligne automatisée de production en série.

Triangle's ne cache pas sa volonté à devenir une référence dans le secteur, et à s'élever au rang de leader européen (voir l'interview d'Armando Silva, p. 34 du Rapport de responsabilité 02).

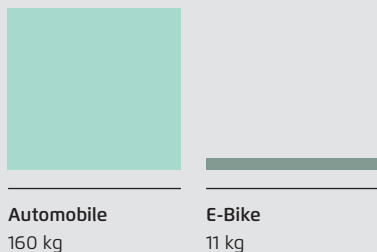
Nous nous sommes engagés ensemble à ce que l'intégralité de nos cadres soit fabriquée en aluminium recyclé d'ici 2025 au plus tard. Ce qui représente environ 40 % de l'aluminium que nous utilisons pour nos vélos.

Il n'est pour l'instant pas possible de fabriquer tout un vélo en aluminium recyclé, faute de composants adaptés. Nous nous sommes donc défini un objectif de 80 %.

La mise en oeuvre et la pérennité de ce projet impliquent de vastes efforts de concertation et de planification :

1. Certification de Triangle's par l'Aluminium Stewardship Initiative [21] (ASI), un label de qualité venant confirmer l'exploitation durable de l'aluminium tout au long de la chaîne d'approvisionnement / terminée d'ici juin 2023. Hydro est l'un des initiateurs de l'ASI et a déjà fait certifier de nombreux sites de production – dont Hydro Avintes – selon la norme ASI. [22]
2. Nouvelle évaluation de la solidité des cadres fabriqués en matériaux recyclés sur la base de sujets liés à la sécurité, comme la rigidité.
3. Évaluation de tous les cadres pour optimiser l'utilisation de l'aluminium.

Utilisation comparée de l'aluminium



Vision, mission et valeurs de l'ASI

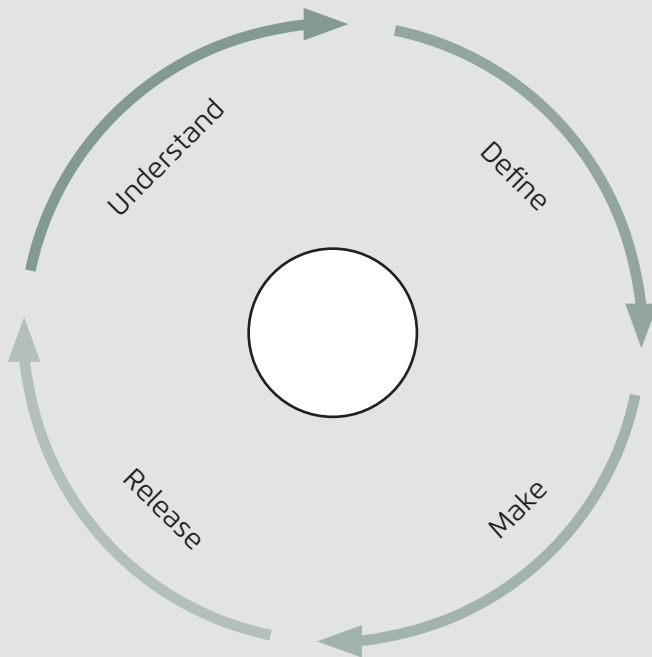
Notre vision a pour but d'optimiser la contribution de l'Aluminium à une société durable. Notre mission consiste à reconnaître et à encourager collectivement la production, l'approvisionnement, et l'intendance de l'Aluminium de façon responsable.

Nos valeurs visent à :

- Être exhaustifs concernant nos processus de travail et de prises de décisions en favorisant et en permettant la participation des représentants de tous les groupes des parties prenantes pertinentes.
- Encourager l'Adhésion dans toute la chaîne de valeur du Bauxite, de l'Alumine et de l'Aluminium, allant de la mine aux utilisateurs en aval.
- Promouvoir l'intendance des matériaux comme une responsabilité partagée durant le cycle de vie de l'Aluminium de son Extraction, sa production, son utilisation, au recyclage.

Design circulaire

Méthodologie



La manière dont nous gérons nos activités n'est pas la seule chose qui doit être repensée de manière durable : nos produits doivent également être conçus pour être utilisables à long terme, être faciles à réparer et à recycler.

Nous ne sommes pas seuls à avoir cet objectif. La coalition allemande rassemblant le Parti social-démocrate, le Parti libéral-démocrate et Les Verts reconnaît l'importance de l'économie circulaire pour protéger le climat et nos ressources et pour permettre un développement économique durable. Dans toute l'industrie, l'ambition est de plus en plus à augmenter la durée de vie des produits. Une réflexion qui s'appuie notamment sur le concept de design circulaire.

Un circuit sans déchet

Le design circulaire est au cœur de l'économie circulaire.

Son concept est simple : les produits doivent être pensés dès le départ de sorte à être utilisés le plus longtemps possible, et à pouvoir entrer dans un nouveau cycle de vie une fois qu'ils sont arrivés en fin de vie. Concrètement, dans une économie circulaire idéale, il n'y a pas de déchet. Ce concept s'oppose à celui d'économie linéaire dans laquelle on produit, utilise et jette.

Sur quels points travaille déjà Riese & Müller ?

Nous accordons depuis toujours une importance capitale à la longévité de nos produits dès la phase de conception, en nous affranchissant par exemple des tendances à court terme, en utilisant des composants robustes et de qualité ou des matériaux recyclables tels que le polypropylène.

Mais nous passons dorénavant à l'étape supérieure. La conception circulaire est plus profondément ancrée dans le développement de nos produits, et la capacité des matériaux à être intégrés à un système circulaire est devenue le maître mot de nos efforts de conception.

La division développement de Riese & Müller a clairement formulé son ambition : « Tous nos produits, et le développement de tous nos produits, tiennent compte des exigences d'écoconception du Parlement européen. À cette fin, nous appliquons les principes de la conception circulaire. »

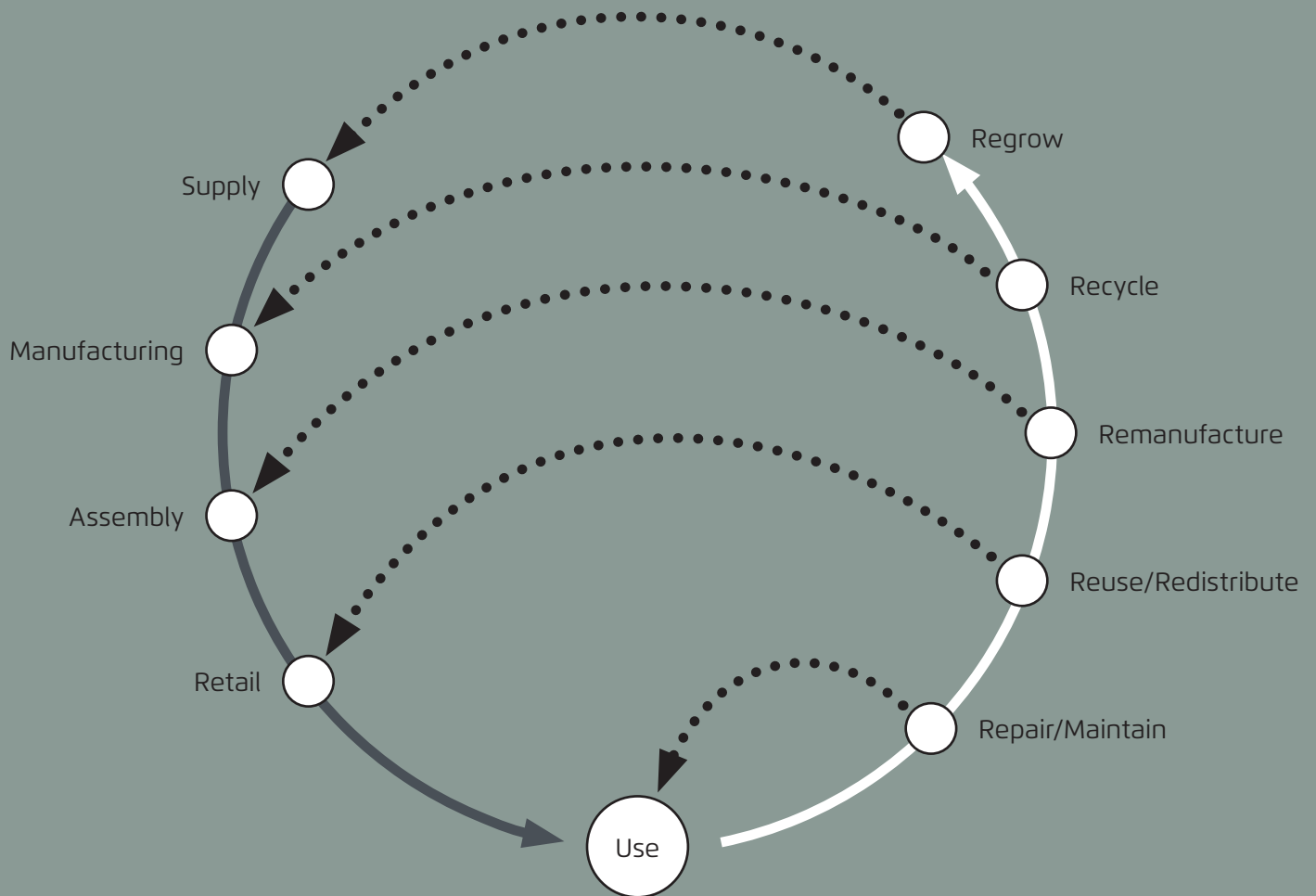
Ces principes, nous les avons adaptés et redéfinis pour répondre à nos propres exigences. Nous nous appuyons pour cela sur les conclusions d'un atelier de plusieurs mois organisé avec le réseau Shift Cycling Culture. Nous abordons une phase de collecte systématique d'informations en procédant au démontage complet de tous nos produits pour en analyser chaque composant. Nous faisons ainsi un état des lieux précis de notre utilisation des matériaux.

Viendra ensuite une phase d'amélioration, au cours de laquelle tous les nouveaux produits en cours de développement seront étudiés sous plusieurs angles :

- **Composants** : le produit contient-il des substances qui suscitent des inquiétudes en ce qui concerne la santé ou l'environnement ?
- **Durabilité** : le produit peut-il être démonté et réparé pour en augmenter la durée de vie ?
- **Recyclabilité** : pouvons-nous utiliser des matériaux recyclés et éviter toute utilisation de matières vierges, c'est-à-dire qui ne sont pas issues du recyclage ? Les matières premières utilisées ne sont-elles pas des mélanges de matériaux, ce qui compliquerait le recyclage en nécessitant un tri ?

Pour analyser le processus de développement d'un produit, nous prenons par exemple un produit textile de substitution que nous utilisons lors d'une phase de test.

Nous appliquons ensuite les connaissances acquises lors de ces tests au développement et à la révision d'autres produits. Chaque fois que des modifications sont apportées à la conception de nos produits, la priorité reste d'assurer une qualité premium.



Principe du design circulaire

Une matière première (Supply) traverse un processus de fabrication (Manufacturing) et est associée à d'autres composants (Assembly).

Le produit ainsi réalisé est vendu (Retail) puis utilisé (Use).

C'est à cette étape que commence le principe de circularité : pendant la durée de vie du produit, l'utilisateur peut lui-même en assurer l'entretien et les réparations (Repair/Maintain), le remettre en circulation dans le commerce pour qu'il soit revendu (Reuse/Redistribute), le faire rénover par le fabricant (Remanufacture) ou être démonté et recyclé (Recycle). Dans l'idéal, il est également possible de réintroduire ses matériaux dans le cycle naturel (Regrow).

Sites

38 518 m²

de surface utile totale

2 700 m²

d'installations photovoltaïques

72

stationnements vélos supplémentaires

272

stationnements vélos au total

Projet de construction achevé en 2023

9 860 m²

Agrandissement du siège

(bâtiment économe en énergie)

1 890 m²

Nouvelle construction en bois

économe en ressources

50 270 m²

de surface utile totale en 2023

Le siège de Riese & Müller est basé à Mühlthal, près de Darmstadt, depuis 2019. Notre campus regroupe un bâtiment dédié à la production, au stockage et aux bureaux, un entrepôt et trois autres terrains pour notre développement futur.

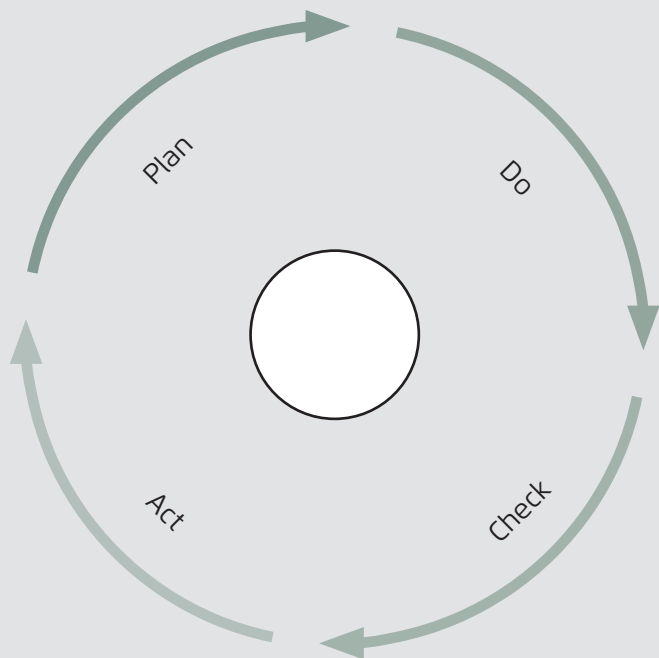
En 2023, nous mettrons en service deux nouveaux bâtiments : une annexe connectée à notre siège par une passerelle couverte, contenant une nouvelle aire de production et une centaine de bureaux ergonomiques équipés de matériel de qualité.

Et de nouveaux locaux s'inscrivant dans un projet « Häuser am Berg » (Logement à la montagne). Cette nouvelle construction en bois économe en ressources est un espace de rencontre d'environ 1 900 m² pour nos collaborateurs, située à proximité immédiate du siège principal. Il est notamment composé de vastes salles lumineuses pour les réunions et les formations et d'un bistro proposant des boissons et des plats bio.

Vêtements de travail de Schöffel Pro

Nous avons renouvelé nos vestes de travail et choisi le modèle « Einheizer » de Schöffel Pro. En plus de proposer une veste certifiée OEKO-TEX® à la fois chaude, fonctionnelle et de bonne qualité, Schöffel Pro est membre de la Fair Wear Foundation et engagé comme nous en faveur de la durabilité. Nous remplacerons progressivement tous nos vêtements de travail (manteaux, t-shirts, pantalons de travail, et jeans) de nos collaborateurs sur site par des produits de Schöffel Pro dès que nous arriverons à la fin de nos stocks actuels.

Système de management environnemental



ISO 14001 est la norme internationale relative aux systèmes de management environnemental d'une entreprise. Elle se penche sur l'ensemble des aspects environnementaux liés aux activités des entreprises : la consommation d'énergie, la gestion des déchets, le traitement des substances dangereuses, ainsi que la formation et la sensibilisation des collaborateurs.

Nous sommes actuellement en train d'examiner nos procédures et systèmes internes en vue de notre certification ISO 14001 prévue pour l'automne 2023. Notre objectif est de normaliser le management environnemental de notre site de Mühlthal pour en faire un exemple reproductible dans toute l'industrie.

Des audits seront réalisés ultérieurement par un organisme de contrôle indépendant pour vérifier que ces normes sont bien respectées. Ce contrôle externe est particulièrement important pour nous, compte tenu de nos objectifs en matière de protection des ressources.

Personnel

754

collaborateurs

170

femmes

584

hommes

38 ans

d'âge moyen

54

nationalités

27 %

de femmes en poste de direction,

dont 38 % de mères de famille

11

apprentis

2

étudiants en alternance

12

jobs étudiants

Depuis sa fondation en 1993, Riese & Müller n'a jamais cessé de se développer. Nous souhaitons conserver à l'avenir notre passion pour le changement, notre environnement de travail dynamique et notre ouverture aux nouveautés. Des aspirations qui ne seront réalisables que si nos collaborateurs désirent se développer avec nous : avec des personnes ouvertes à l'idée d'endosser de nouveaux rôles et de relever de nouveaux défis. avec des personnes aptes à assumer leurs responsabilités sur des sujets toujours plus complexes. Mais aussi avec des personnes qui, après quelques années de travail, se découvrent d'autres priorités, et ont besoin de plus de temps pour leur famille ou pour s'engager sur le plan social. Les exemples ne manquent pas en la matière, et ils prouvent bien que le concept d'évolution professionnelle peut prendre de nombreuses formes, et pas seulement aller plus haut, plus vite, plus loin.

En matière de développement de ses collaborateurs, Riese & Müller mise sur une compréhension globale – et sur une culture d'entreprise pour laquelle progrès collectif et réussite personnelle vont main dans la main.

Nous sommes fiers d'avoir recruté l'an passé des femmes engagées pour occuper des postes de direction dans notre entreprise. Le pourcentage de dirigeantes a pratiquement doublé par rapport à l'année précédente (où elles étaient 15 %).

Notre conception du développement de carrière est présentée dans le document « *Unterwegs mit Riese & Müller* », qui formule des questions concrètes et des pistes d'assistance pour favoriser le développement, tant professionnel que personnel, au sein de l'entreprise.

Ateliers et événements

Atelier anti-discrimination

Les cadres de l'entreprise participent à trois sessions de formation pour les sensibiliser aux inégalités, au rapport aux privilèges et à la recherche de solutions par la communication.

Formation de « collègue conseiller »

Cette formation des collaborateurs vise à en faire le premier contact de leurs collègues ayant besoin de soutien pour faire face à une situation compliquée de leur vie (sur des sujets tels que l'anxiété, les préoccupations générales, la dépendance, le stress ou le deuil).

Temps d'échange entre dirigeantes

Ce rendez-vous régulier est l'occasion de partager les expériences entre collègues, avec une modération externe.

Visite de la ferme Sonnenhof pour les apprentis

La Sonnenhof est une exploitation agricole comptant parmi les trois sites pour personnes handicapées de la fondation Nieder-Ramstädter Diakonie.

Promenade sur le sentier Fabiennesteig avec les apprentis

Ce sentier découverte de 800 mètres de long a été baptisé du nom de la tempête qui a grandement endommagé la forêt pendant l'été 2018.

Atelier « Petit déjeuner »

Ces rencontres sont régulièrement organisées pour permettre aux collaborateurs d'échanger sur un thème d'actualité dans une ambiance détendue.

Atelier « Deuil »

Cette formation aide notre équipe People & Culture à mieux soutenir les collaborateurs qui ont perdu quelqu'un de leur entourage.

Conférence

« Mieux gérer les mauvaises nouvelles »

La journaliste et autrice de best-sellers Ronja von Wurmb-Seibel a mené des conférences sur le sujet et répondu aux questions des collaborateurs.

Prévention contre les addictions

Cet atelier organisé par le centre d'aide pour les addictions de Caritas donne aux collaborateurs un aperçu de la problématique, et leur apprend à identifier les interlocuteurs et les institutions pour pouvoir apporter de l'aide à ceux qui en auraient besoin.

Club de lecture compact

Ce programme de formation continue adressé à tous les collaborateurs s'appuie sur l'étude de livres. Les participants échangent sur leur contenu dans le but d'en appliquer les principes dans leur quotidien professionnel.

Ces deux dernières années, nous avons recruté de nombreuses personnes pour la division Learning & Development de notre département People & Culture. Nous avons eu le plaisir d'accueillir des éducatrices sociales et une psychologue au sein de notre équipe. Disponibles et présentes au quotidien, leurs connaissances spécialisées leur permettent d'accompagner et de soutenir les collaborateurs en cas de difficultés, mais aussi à développer leur résilience.

Associations sectorielles et professionnelles

Associations

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)

BIKEBRAINPOOL

Bike Charta – le plan d'action de Corporate Social Responsibility

Bundesdeutscher Arbeitskreis für

umweltbewusstes Management e. V. (B.A.U.M.)

Respect de la réglementation sur la chaîne d'approvisionnement

Bundesverband Nachhaltige Wirtschaft e. V. (BNW)

Transformation écologique et sociale de l'économie

Business & Human Rights Centre

Respect de la réglementation sur la chaîne d'approvisionnement

Entrepreneurs For Future

Groupement d'entreprises visant à renforcer la protection du climat

Initiative nachhaltiges Wirtschaften

Initiative du Land de la Hesse visant à mettre en œuvre des mesures durables dans les entreprises

Material Compliance Hochschule Darmstadt

Conformité des matériaux au règlement REACH

Nachhaltig zusammen!

Appel aux entreprises à œuvrer ensemble pour la durabilité

Shift Cycling Culture

Engagement pour le climat de l'industrie du cycle

Pacte mondial des Nations unies / ONU Femmes

Principes d'Autonomisation des Femmes (WEFs)

Federation of the Sporting Goods Industry (WFSGI)

Zukunft Fahrrad e.V.

Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV)

Conformité à l'Accord de Paris

Nous sommes activement engagés auprès d'associations de premier plan dans notre secteur et soutenons de nombreuses initiatives de l'industrie du vélo pour favoriser la révolution des transports ainsi qu'une nouvelle forme d'économie responsable. Nous avons décidé de soutenir un ensemble varié de groupements d'intérêts, à l'image de la grande variété de sujets qui nous animent.

À travers notre engagement, nous voulons donner une voix forte et unifiée au secteur du vélo. Pour que nos préoccupations soient entendues, nous devons être représentés de manière professionnelle et communiquer d'égal à égal avec les représentants de la société, de la politique et de l'économie.

Notre motivation reste toujours la même : si nous voulons vraiment faire bouger les choses, nous devons jouer un rôle actif.

Nous nous engageons donc également à titre personnel, comme notre CEO Dr. Sandra Wolf, qui est membre du conseil d'administration de la fédération allemande pour l'économie durable, avec comme objectif de repenser l'économie.

Nous prenons part à divers groupes de travail - visant notamment un engagement commun de la chaîne d'approvisionnement envers la transparence et la réduction des déchets.

Mais nous défendons également des idées et concepts, par exemple un projet de loi visant à créer une nouvelle réglementation pour les vélos électriques rapides.





Vue d'ensemble de 2023

De nombreuses initiatives ont vu le jour en 2022 – que ce soit dans l'industrie ou dans d'importantes interfaces : nous progressons.

Mais nous avons également identifié des reculs sur certains points, principalement à cause des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, du ralentissement de la mise en œuvre de certaines mesures ou de contextes devenus plus complexes. En 2023, nous nous attendons à pouvoir repasser la vitesse supérieure, tout en ayant conscience de devoir consolider ou approfondir certaines procédures, voire même les repenser entièrement.

Les modifications en profondeur de nos procédures, comme le design circulaire ou la conformité de nos matériaux, modifient nos façons de penser et d'agir, mais elles nécessitent également du temps et des connaissances très spécifiques. Les matériaux ont à nos yeux un grand potentiel dans tous les domaines de la durabilité, et nous allons nous concentrer sur le sujet.

Nous pouvons également constater d'importants effets lors des audits que nous réalisons auprès de nos fournisseurs du monde entier. Lors de nos préparatifs à l'entrée en vigueur de la loi relative à la chaîne d'approvisionnement, nous en faisons parfois plus que ce qui nous est demandé. Nous accordons également une importance majeure à la documentation, en préparation à la directive CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive). Nous soutenons ces deux initiatives aussi bien auprès des associations du secteur que de la fédération allemande pour l'économie durable.

Mais nous allons également nous repencher sur l'utilisation faite de nos produits, en nous engageant encore plus en faveur de la révolution de la mobilité, et des mesures politiques adaptées. Cette transformation ne pourra être une réussite que dans de bonnes conditions générales et s'il est facile de renoncer à la voiture pour passer au vélo.

Sources

[1] La consommation de gaz est ajoutée aux émissions brutes, Riese & Müller achète déjà du gaz certifié écologique auprès du fournisseur d'énergie ENTEGA.

[2] Dans le calcul, l'électricité verte est considérée comme neutre sur le plan climatique.

[3] La section « Combustible et émissions relatives à l'énergie » regroupe les émissions liées à l'infrastructure pour l'électricité, le gaz et l'extraction de matières premières du carburant de notre parc de véhicules. Notre gaz naturel étant entièrement neutre, les émissions de l'infrastructure en gaz sont ici déduites.

[4] Le chargement partiel des conteneurs (ou chargement LCL) assuré par notre partenaire logistique Kühne & Nagel est neutre sur le plan climatique. Nous avons ainsi pu réduire nos émissions nettes de 71 t de CO₂e.

[5] Fondation myclimate ; « Klimabooklet » ; 2020
www.myclimate.org/fileadmin/user_upload/myclimate_Klimabooklet_2020_CH.pdf

[6] Office fédéral de l'économie et du contrôle des exportations ; « Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz im Überblick » ; février 2023
www.bafa.de/DE/Lieferketten/Ueberblick/ueberblick_node.html;jsessionid=ASA1C-3FAACBF41DB3968309F52594463.intranet231

[7] San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA)
www.sfmta.com/bicycle-ridership-data

[8] San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA)
www.sfmta.com/sites/default/files/reports-and-documents/2018/04/pedaling_forward_booklet_final_web_version.pdf

[9] City and County of San Francisco
sf.gov/information/san-francisco-bicycle-strategy

[10] San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA)
www.sfmta.com/bicycle-ridership-data

[11] Le bilan du Plan vélo (2015-2020)
www.paris.fr/pages/paris-a-velo-225

[12] Ville de Paris : Plan Vélo 2021–2026
cdn.paris.fr/paris/2021/11/18/80f9fd1e6d5012e0a4a9820bd6adfd56.pdf

[13] « Ville de Paris : Paris 100 % cyclable »
cdn.paris.fr/paris/2021/11/18/80f9fd1e6d5012e0a4a9820bd6adfd56.pdf

[14] Kommune Kopenhagen
www.kk.dk/sites/default/files/2022-08/Status%20p%C3%A5%20K%C3%B8benhavn%202121.pdf

[15] cargobike.jetzt / Arne Behrensen
www.cargobike.jetzt/lastenrad-kinder

[16] 6-By Nogletal – Chiffres des six plus grandes villes du Danemark
www.aarhus.dk/demokrati/kommunens-oekonomi/6-by-noegletal/

[17] Étude : Öffentlicher Verkehr in europäischen Städten – ein Vergleich (2011) / Zukunft Mobilität
www.zukunft-mobilitaet.net/6404/analyse/oeffentlicher-verkehr-in-europa-staedte-vergleich/

[18] Kommune Kopenhagen
www.kk.dk/sites/default/files/2022-02/6-by_N%C3%B8gletal_2021.pdf

[19] Centre commun de recherche de la Commission européenne/Joint Research Centre
rmis.jrc.ec.europa.eu/uploads/library/jrc125390_sustainability_profile_bauxite__aluminium_online.pdf

[20] Norsk Hydro ASA
www.hydro.com/de-DE/aluminium/uber-aluminium/der-lebenszyklus-von-aluminium/

[21] L'Aluminium Stewardship Initiative étudie les aspects éthiques, écologiques et sociaux de l'ensemble de la chaîne de valeur de l'aluminium pour l'améliorer en continu.

[22] Norsk Hydro ASA
www.hydro.com/de-DE/sustainability/our-approach/governance/sustainability-partnerships/aluminium-stewardship-initiative-asi/

Mentions légales

Éditeur
Riese & Müller GmbH
Am Alten Graben 2
64367 Mühltal
Allemagne
+49 6151 36686-0

Équipe Responsabilité / Sustainability et rapport de responsabilité
Alexander Eilhauer
Michael Frank
Violetta Gabriel
Tim Longerich
Jörg Matheis
Hannah Müßener
Moritz Oberhofer
Volker Weinmann
Benjamin Wenz
Julia Werling
Sandra Wolf

Photographie
Lars Schneider

Site Internet : r-m.de

Facebook : facebook.com/rieseundmueller

Instagram : instagram.com/riesemuller

Twitter : [@riesemuller](https://twitter.com/riesemuller)

LinkedIn : linkedin.com/company/riesemuller

Podcasts : r-m-unplugged.podigee.io

RIESE & MÜLLER