



Transport durable

LIVRAISONS EN DEUX-ROUES

Les vélos entrent en piste à Lyon

Entre Rhône et Saône, où les courses à moto sont peu développées, les vélos se glissent dans les livraisons express. Promus par des opérateurs comme LP Express, RAC, Eco-Bike et BeCycle.

PAR FLORENCE ROUX/PLEINS TITRES

Lyon n'est pas Paris. C'est un spécialiste des courses urbaines, en voiture ou véhicules utilitaires, qui l'affirme. « Ici, à part les livreurs de pizzas et de sushis, les coursiers à moto ou scooter n'existent pas vraiment », note Philippe Daval, Dg de RAC, société de transports et logistique de 150 salariés, à Lyon et à Grenoble. Question de culture ? « Peut-être, répond-il. Les Lyonnais ne pensent pas assez à faire appel un coursier ! Mais il n'y a pas ici le flux économique et la circulation qui rendraient le recours aux deux roues motorisés vraiment pertinent ! ». Laurent Patonnier, jeune dirigeant de LP Express, entreprise de courses de quatre conducteurs de véhicules utilitaires estime, aussi, que « les coursiers parisiens, souvent indépendants, ont moins de difficultés à faire face aux coûts élevés des assurances deux-roues ».

Trop de risques à moto

Il n'en a pas toujours été ainsi. Dans les années 1970, notamment, les courses à deux roues motorisées étaient « dans l'air du temps » à Lyon, avec l'émergence d'entreprises importantes, comptant jusqu'à 50 coursiers à mobylette. C'est en 1974 qu'a été créée la société RAC, avec une flotte comptant des cyclomoteurs et camionnettes, répondant à l'époque aux besoins de transport de documents des banques. Les banques restent une clientèle importante, mais il a arrêté le deux-roues au début des années 1990. « Et je n'y retournerai pas, commente Philippe Daval. J'ai pourtant reçu une demande de certains laboratoires, mais cela n'est pas franchement justifié dans une ville qu'on traverse en 20 minutes en voiture entre 9 et 17 h. Et, à mobylette, on gagne trop peu pour trop de risques. J'aurais du mal à recruter

du personnel et je ne veux pas retrouver une accidentologie trop importante ». Sur ce même argument, cet autre transporteur lyonnais, également spécialiste de la course express, refuse lui aussi de livrer autrement qu'en véhicule à quatre roues, même la petite enveloppe. « Quelle que soit la ville, en deux-roues motorisé, les gens prennent des risques et, dans l'urgence, on les pousse à prendre des risques. Pour moi, ce n'est pas possible ».

Les deux transporteurs ont développé d'autres activités en dehors des courses intramuros et généralistes, qui ne constituent qu'une petite partie de leur activité. RAC, commissionnaire de transports, doté d'une plateforme logistique de 10 000 m², gère ainsi, par exemple, du traitement de courrier de nuit, ou des tournées pour des banques ou des laboratoires. « Avec des volumes impossibles à gérer à deux-roues compte tenu des volumes », note le Dg. Son confrère, qui fait beaucoup de liaisons régionales, assure « avoir plus de souplesse avec des voitures et véhicules utilitaires.

Et le vélo dans tout cela ? Si Lyon n'a pas la même « culture » du deux-roues que Paris, ni la même tradition de la bicyclette que Grenoble, ce moyen de transport émerge depuis dix ans dans la capitale des Gaules. La ville a créé en 2005 son dispositif de vélos en libre-service Velov', qui compte 5000 véhicules. Le réseau de pistes cyclables, qui devrait compter 500 km en 2014 (contre environ 400 aujourd'hui), bénéficiera, fin 2013, d'un tunnel spécial modes doux, pour passer sans contrainte sous la colline de la Croix Rousse. Une communauté cycliste s'épanouit dans le centre de la ville, en particulier autour de l'association Pignon sur Rue, identifiée par les institutions comme un partenaire majeur pour



DIVERSITÉ. En France, il y aurait environ 1 200 sociétés de courses, dont 800 en région parisienne. Mais toutes ne réconissent pas l'usage du vélo urbain. Même si ce service a tendance à se développer dans les grandes agglomérations.



COURSIER.FR

développer les modes doux. Depuis dix ans, comme dans d'autres villes européennes, des coursiers à vélo apparaissent dans les rues et « prennent peu à peu la place laissée vide par les deux-roues motorisés », comme le dit Laurent Patonnier, de LP Express.

Une « vélosophie »

Cela reste timide. Parfois difficile. Ainsi, Les Coursiers Verts, entreprise stéphanoise de livraison de courrier et colis à deux et trois roues, née en 2007 et débarquée à Lyon l'année suivante, n'avaient pas survécu longtemps après sa prise de contrôle fin 2009 par le géant marseillais Cogepart (spécialisé la livraison rapide en transport léger), mettant la clef sous la porte en février 2011. Mais d'autres petites entreprises autochtones se sont développées depuis. Leurs points communs : elles ont été créées par des grands sportifs -il faut en effet pouvoir pédaler entre 80 et 100 km par jour, et ne pas rechigner à grimper les pentes de la Croix-Rousse et Fourvière. Ces dirigeants sont, forcément, amateurs de cyclisme et partagent la même ambition de « rouler vert ». « Le vélo, c'est une philosophie, une autre manière d'appréhender la ville et la circulation », résume Yoann Damien, créateur d'Eco-Bike à l'été 2011. « J'ai roulé sur toutes sortes de vélos, j'ai géré une boutique, je suis un passionné, assure Francis Paquet, cofondateur de BeCycle en 2004 et qui prône, lui aussi, la « vélosophie ». Tous nos coursiers sont des cyclistes à la base, persuadés que le vélo a toute sa place dans la ville ». L'entreprise s'est fait une place à Lyon. Créée par deux personnes, cette pionnière compte neuf ans plus tard, 12 salariés, un chiffre d'affaires de 500 000 €, deux franchises à Nice et Dijon, et un associé à Toulouse. Activité historique, la livraison express de documents ou petits colis (en deçà de 15 kg) en deux-roues, soit 150 livraisons par jour, reste le « cœur de métier de BeCycle, selon Francis Paquet. Cela représente 200 clients et 70 % de notre activité ».

Du vélo au triporteur

Au côté des livraisons traditionnelles, essentiellement pour des professions libérales, la jeune société a développé de nouveaux produits. Depuis deux ans, dans le cadre de son partenariat avec Tendance Presqu'île, BeCycle livre à leur domicile les clients qui viennent de faire leur shopping dans des magasins adhérents. Luxe ? « Ce service qui coûte environ 2,50 € », plaide Francis Paquet. Depuis 2006, BeCycle distribue également des colis dans le centre-

ville pour le compte de TNT Express France. Ce contrat qui représente un tiers de son activité, s'appuie sur un mode de livraisons — en triporteur avec assistance électrique ou véhicule utilitaire électrique— plus rémunérateur puisqu'il permet la distribution de 400 à 500 colis par jour. Là où le simple vélo est limité en poids et en volume, le triporteur contient jusqu'à 2,5 m³ et 250 kg. « Le partenariat avec TNT nous permet aussi de proposer à nos clients des livraisons en France ou dans le monde », ajoute le P-dg. Et de se positionner dans la chaîne logistique sur la gestion du dernier kilomètre. « C'est un métier, parallèle à la livraison à deux roues, observe Francis Paquet. Mais on sait que toutes les villes vont avoir des projets logistiques, réduisant l'entrée des camions dans les centres. » C'est pourquoi, cet « autre métier », intéresse Yoann Damien. À 22 ans, et deux ans après avoir créé Eco-bike à Lyon (avec un revenu de 30 K€), le jeune homme veut conserver les courses qu'il assure chaque jour pour une quarantaine de clients, dont beaucoup de prothésistes dentaires, et, comme BeCycle, des professionnels libéraux. Mais, en contact avec un transporteur, il espère aussi

DEUX FRANCHISES À NICE ET À DIJON, ET UN ASSOCIÉ À TOULOUSE.

s'inscrire dans un système de gestion du dernier kilomètre avec triporteur : « Cela s'inscrit dans la même volonté de limiter les émissions polluantes et les bouchons dans le centre ». Sans lâcher le deux-roues, « pertinent et qui possède encore un potentiel de développement fort dans cette ville ».

Tel est également le pari d'Amaël Rousse, qui a créé sa société, Velimotion, en juillet 2012. S'il n'en est pas encore à vouloir embaucher un livreur, comme Yoann, le trentenaire a tout de même déduit de son étude de marché qu'il y avait de la place pour un nouveau coursier à vélo à Lyon, « pour tous les envois de plis qui ne sont pas dématérialisables ou les petits colis, très urgents, pour lesquels les gens sont prêts à payer plus ». Il revendique une quarantaine de clients. Dernier venu dans la course express dans l'agglomération, il s'est, dit-il « à peu près aligné sur leurs tarifs », de 8 à 20 € selon les distances ou l'urgence. Preuve, aussi, de l'intérêt grandissant de la course : les trois opérateurs reçoivent chaque jour des CV, tandis que BeCycle avait du mal à en trouver à ses débuts. ■