

L'ÉPOQUE

Le vélo-cargo, petite reine des pros

Artisans, commerçants, livreurs sont de plus en plus nombreux à enfourcher leur vélo de travail. Le temps est venu de la « vélogistique », du « cycloplombier » et du « food bike ».

Par Pascale Krémer • Publié hier à 00h03, mis à jour hier à 12h26

Article réservé aux abonnés



Olivier Sarre, qui vend et livre sa bière en vélo-cargo, ici au marché de Lezennes (Nord), en novembre 2019. STEPHANE MORTAGNE / PHOTOPQR / VOIX DU NORD / MAXPPP

Dans son « *cheminement* », il y a d'abord eu le boycott des supermarchés, « *de tous ces trucs emballés avec cinquante ingrédients* ». Ensuite, le vélo. « *Enfin, quand il fait beau, faut être honnête.* » Et depuis que la terre est trop basse pour son dos, le choix de jardiniers bannissant la chimie et circulant eux aussi à vélo. Sylvie Leys, professeure d'anglais à la retraite, tee-shirt à grosses fleurs, sabots à petites fleurs, a confié l'entretien du charmant jardin niché derrière sa maison de ville, en plein cœur d'Angers (Maine-et-Loire), à des paysagistes dont le véhicule utilitaire stationne sous ses fenêtres, sur le trottoir, sans gêner les passants : deux bicyclettes électriques équipées de longues remorques en bois.

Comme d'un puits sans fond, les jardiniers en extraient outils et plantes. Noria silencieuse qui enchante la sexagénaire : « *Le vélo se justifie tout à fait, en ville, pour ne pas encombrer l'espace de camionnettes. Le livreur de matelas, l'autre fois, est arrivé en râlant, après avoir cherché à se garer. Là, ils sont charmants et ils sont à l'heure.* » Eddie Pineau, Matthieu Courbet et Vincent Chevalier, les trois compères fondateurs de la société coopérative Sicle, savourent le propos et le changement de mentalité. Des paysagistes en vélo-cargo ? Bien peu réaliste aux yeux des banques, il y a encore quatre ans.

« Une vraie efficacité »

La SCOP, aujourd'hui, est forte de six salariés, d'un chiffre d'affaires annuel (300 000 euros) en bonne croissance et de clients (300 depuis le début) qui affluent sans se faire prier, d'emblée séduits par leurs vertus écologiques. « *En nous voyant circuler, les gens lèvent le pouce ou baissent la vitre de leur voiture pour parler, sourit Matthieu Courbet. C'est gratifiant, ça donne envie de continuer.* » Qu'ils aient, des années durant, parcouru à vélo le monde (comme Eddie Pineau) ou plus modestement les bords de la Loire, les trois ex-camarades d'école de paysagistes n'ont jamais intégré la camionnette diesel à leurs projets d'avenir.

« Les artisans en triporteur, cela remonte au début du XX^e siècle et cela a duré jusqu'aux années 1950, quand le tout-voiture a éjecté la bicyclette de l'espace public. »

Fabriquées sur mesure, en bois local, pour charrier 150 kg, se glisser entre les potelets des pistes cyclables, transbahuter petits arbres ou longues débroussailleuses, les remorques leur ont permis de se lancer à peu de frais, en pleine ville, tout près de la gare. Impasse faite sur le gros hangar. Dans un rayon de 10 km, soit une demi-heure à vélo, l'entretien des jardins est rentable : pas de problèmes de circulation, ni d'accès aux rues piétonnes, ni de recherche de place pour se garer, ni de paiement du stationnement... « *Au-delà du plaisir de pédaler, il y a une vraie efficacité pour toucher une clientèle urbaine* », résume M. Pineau.

Constat de plus en plus partagé. En 2012, un plombier à deux-roues (Zeplombier) montait une petite association locale, à Nantes : Les Boîtes à vélo (BAV). Sept années plus tard, l'association s'est muée en fédération nationale présente dans sept villes, et bientôt quinze. Deux cents adhérents travaillent au guidon d'un biporteur ou triporteur, à assistance électrique le plus souvent, équipé d'une grosse caisse à l'avant, d'une remorque à l'arrière, ou des deux à la fois. « *L'entreprise à vélo* » ne date pas d'hier, insiste Mathieu Eymin, paysagiste en région parisienne et président des BAV : « *Les artisans en triporteur, cela remonte au début du XX^e siècle et cela a duré jusqu'aux années 1950, quand le tout-voiture a éjecté la bicyclette de l'espace public.* »

Lire aussi | [La florissante vallée du vélo portugaise](#)

Au début du nouveau millénaire, les coursiers new-yorkais ont ressorti du garage le vélo de travail, rebaptisé « vélo-cargo » (*cargo bike*). En France, il colonise peu à peu les pistes cyclables, depuis une dizaine d'années. Au guidon, des artisans (du réparateur de vélos au déménageur), des commerçants ambulants, professionnels du soin et de l'esthétique (médecins urgentistes, kinésithérapeutes, ostéopathes, coiffeuses, masseuses...) ou encore de la collecte des biodéchets. Quelques vélos-taxis, et des livreurs. Beaucoup de livreurs. Souvent organisés en coopérative, comme Olvo à Paris, Tout en vélo à Grenoble, Les Coursiers à Nantes, Bordeaux et Saint-Etienne.

Adaptation rationnelle

Le temps est venu de la « vélogistique », du « cycloplombier » et du « food bike » (alternative au food truck), selon le vocabulaire né avec le phénomène. Le vélo-cargo est un véhicule utilitaire non polluant, nimbant celui qui l'utilise d'une aura écolo-branchée, pouvant transporter des charges lourdes et encombrantes jusqu'au cœur des centres-villes dont l'accès aux véhicules thermiques tend à se réduire alors même que croissent pistes cyclables et besoins de livraisons, sous l'effet du e-commerce.

Côté livraisons, pour que le vélo utilitaire vaille solution à l'éternel casse-tête du dernier kilomètre, manquent encore, en plein centre-ville, les espaces de stockage à partir desquels rayonner.

Bref, pas une excentricité, le vélo de fret, mais une adaptation rationnelle à l'évolution des villes. La preuve ? De grandes sociétés y viennent, comme Ikea ou DHL-Express France. Chronopost, qui en utilise une flopée pour ses livraisons « 100 % propres » dans Paris, depuis 2019, prévoit un déploiement similaire dans onze grandes villes. « *Les ébénistes ne se déplacent plus pour un abattant de secrétaire alors que moi, à vélo, oui*, ajoute Philippe Gentil, porte-parole des BAV. *On récupère des marchés qui ne sont plus exploités.* » Car trop peu rentables. Quand on peut se faufiler à deux-roues, les petites interventions s'enchaînent rapidement. Leur coût baisse pour les clients.

Encore faut-il « *réinventer son métier, pour que tout tienne dans un vélo-cargo* », admet M. Eymin. Eddie Pineau, à Angers, avoue n'avoir pas pris conscience dès le départ de toutes les implications de son choix cycliste. Elles vont bien au-delà d'un outillage minimisant le poids et l'encombrement. « *Pour limiter les imports et les exports de matériaux, poursuit le trentenaire, nous taillons moins sévèrement, nous conservons une majorité de végétaux, en les mettant en valeur, nous amendons grâce au compost plutôt que d'ajouter de la terre, nous débitons en copeaux, broyons ou compostons sur place et nous laissons des zones non tondues, en prairie fleurie, qui sont autant de refuges pour les insectes.* » Un brin éloigné du jardin à la française... Alors, un dialogue nourri s'impose avec les clients, aussi sensibles à l'avenir de la planète qu'à leur impeccable carré de pelouse.

Lire aussi | « Longtemps espérée, la révolution du vélo a enfin lieu. Mais elle tourne à l'embrouille générale »

Côté livraisons, pour que le vélo utilitaire vaille solution à l'éternel casse-tête du dernier kilomètre, manquent encore, en plein centre-ville, les espaces de stockage à partir desquels rayonner, comme il en existe aux Pays-Bas, en Belgique, en Allemagne. La Mairie de Paris a identifié 62 implantations possibles, dans son dernier plan d'urbanisme. Le livreur coopératif Olvo vient d'inaugurer un premier site de 1 000 m², dans le 18^e arrondissement. Autre piste : le bateau-entrepôt (de la société Fluidis) qui charge au port de Genevilliers avant d'effectuer quatre escales dans Paris, libérant à chaque fois une flottille de tricycles-cargos chargés de colis. La petite reine n'a pas fini de trimer.

Comment bien choisir ?

Quel est le vélo-cargo le plus adapté à mon activité professionnelle ? Un triporteur se révèle parfait pour un stand alimentaire mobile, bien moins s'il s'agit d'enchaîner les rendez-vous. Pour éviter les erreurs, le programme « Ma cycloentreprise » accompagne gratuitement 3 000 entrepreneurs sur trois ans, dans toute la France, grâce aux associations Les Boîtes à vélo et Adie (spécialiste de l'aide aux microentrepreneurs), et au financement du fournisseur d'énergie Eni (qui s'achète ainsi des certificats d'économie d'énergie). Par ailleurs, l'Union sport & cycle met à disposition des professionnels, pour une durée d'un an, un millier de vélos-cargos électriques, à condition qu'ils abandonnent leurs véhicules utilitaires thermiques : 150 étaient déjà livrés à la mi-octobre.

Pascale Krémer

Services