



HAL
open science

Vélo ou vélo-cargo ? Le double visage de la cyclo-logistique

Laetitia Dablanç

► **To cite this version:**

| Laetitia Dablanç. Vélo ou vélo-cargo ? Le double visage de la cyclo-logistique. 2021. hal-03560068

HAL Id: hal-03560068

<https://hal.science/hal-03560068>

Submitted on 7 Feb 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le double visage de la cyclo-logistique

Laetitia Dablanc

Publié dans *Ville, Rail, Transports*, 27 janvier 2021

<https://www.ville-rail-transports.com/reservoir-mob/>

Il s'agit vraiment d'un « Tale of Two Cities » : la cyclo-logistique est encensée comme le futur d'une logistique urbaine propre et responsable, mais une autre version des livraisons à vélo est au contraire accusée de tous les maux, car « ubérisée » et socialement néfaste. Cette distinction recoupe, quoiqu'imparfaitement, la distinction entre les **vélos-cargo** de startups militantes de la logistique urbaine durable, vélos à assistance électrique, biporteurs ou triporteurs avec un conteneur, et les **simples vélos** (parfois vélos en libre service) des livreurs auto-entrepreneurs des plateformes numériques, qui n'ont pour conteneur que le sac à dos coloré et fluorescent des marques de « livraison instantanée » pour lesquelles ils travaillent.

La première cyclo-logistique, celle des vélos-cargo, fait l'objet de toutes les attentions des municipalités européennes. Elle bénéficie d'un festival international annuel (International Cargo Bike Festival, <https://cargobikefestival.com/>) et d'une forte image de marque. Les collectivités locales françaises veulent valoriser ces entreprises, représentatives à leurs yeux d'une mobilité durable et d'un modèle social respectueux (conditions de travail, statut de salariés, engagements pour la sécurité et la formation). Berlin, Göteborg, Bruxelles, Londres, Rotterdam et de multiples autres villes européennes valorisent aussi leurs startups de cyclo – logistique. A Berlin, l'initiative KoMoDo réunit les prestataires de transport de colis (DHL, Hermes) autour d'un réseau de micro-hubs permettant la cyclo-logistique. A Montréal, l'initiative Colibri réunit des startups de cyclo-logistique et est soutenue par la municipalité. La ville de New York, navigant entre les injonctions contradictoires de l'Etat de New York (qui a toujours restreint l'usage des vélos électriques pour des raisons de sécurité pour finalement les autoriser en avril 2020, alors que le confinement rendait de plus en plus absurde l'interdiction qui était faite aux livreurs de se faire assister par une batterie) a lancé un programme avec Amazon, DHL et UPS. Il leur permet de faire circuler et stationner des vélos-cargos tri et quadri porteurs dans le sud de Manhattan.

Un peu d'histoire récente : la renaissance des vélos-cargos dans les villes européennes doit beaucoup à la **logistique urbaine française du début des années 2000**. En 2001, la société La Petite Reine a lancé des triporteurs à assistance électrique (fabricant Lovelo) d'une capacité de 1,5 m3 d'abord pour des commerçants parisiens puis pour des expressistes (DHL et FedEx). Elle s'est installée dans l'un des premiers « espaces logistiques urbains » souterrains de la capitale (dans le parking St Germain l'Auxerrois), et a d'emblée embauché des personnes en réinsertion. En 2011, Star's Service, l'une des « success stories » françaises de la logistique du dernier kilomètre, a acquis 51% des parts de La Petite Reine et opère aujourd'hui avec 100 triporteurs (auxquels se sont ajoutés des fourgonnettes électriques). Les autres grands noms du secteur sont Olvo, constituée en coopérative. Initialement recrutés en salariés, les coursiers sont maintenant des salariés coopératifs ; à Rennes et Nantes et dans huit autres villes françaises (à ce jour), les Triporteurs de l'ouest connaissent également une forte croissance de leurs activités de livraison, surtout à domicile ; AppliColis est une **société coopérative d'intérêt collectif** (SCIC) créée à Toulouse qui vise à devenir un réseau fédérateur d'entreprises de la cyclo logistique, leur permettant de travailler sur une plateforme

commune et de mutualiser certaines actions comme la recherche d'affaires, la communication et le lobbying¹. D'autres coopératives de livreurs à vélo se développent. Le statut de coopérative permet de conférer aux travailleurs un statut de salarié sans qu'ils ne soient soumis à un lien de subordination. Il permet aussi de mutualiser des biens et des services. La fédération CoopCycle réunit des coopératives de livraison en France (Olvo à Paris, Toutenvélo à Caen, Beefast à Amiens, Tours N Messengers à Tours, etc.) mais aussi en Allemagne, Belgique, Canada. Ces initiatives se revendiquent du secteur de l'économie sociale et solidaire mais leur modèle économique est souvent fragile.

Les entreprises de vélos-cargo, notamment celles qui livrent dans les villes denses comme Paris ou Lyon, ont parmi leurs principaux défis celui de **trouver des locaux en ville** : la cyclo-logistique avec conteneurs, qui effectue plutôt des tournées que des courses, nécessite des lieux de stationnement et recharge des véhicules ainsi que de préparation des livraisons. En ce qui concerne les matériels, l'une des caractéristiques des sociétés de vélo-cargos est l'utilisation de matériel généralement d'origine française. Les **fabricants de vélo-cargos** en France sont nombreux, ce qui veut dire aussi que cette industrie est surtout artisanale et fragmentée. Le site applicolis.fr recense – et ce n'est pas exhaustif – six fabricants français de biporteurs, neuf de triporteurs et six de remorques pour vélos. Les plus volumineux (V.U.F., Lovelo) coûtent au moins 6000 euros. Les K-Ryole utilisés par Stuart (groupe La Poste) peuvent transporter jusqu'à 500 kg à une tonne de marchandises.

En dehors des startups « pures », militantes dès l'origine de la logistique à vélo, des sociétés de transport et de courses plus traditionnelles se mettent également sur le marché de la cyclo-logistique. Coursier.fr, positionné sur les livraisons B2B haut de gamme à Paris, emploie 60 coursiers à vélo et 15 coursiers à vélo cargo, en addition à ses activités plus traditionnelle de livraison en deux-roues motorisé ou véhicule utilitaire. On a vu aussi l'évolution de Stars' Service avec le rachat de la Petite Reine.

Une caractéristique majeure des initiatives de vélos-cargos est l'emploi de livreurs salariés (via le salariat traditionnel ou la coopérative). C'est ce qui les différencie de « l'autre » **cyclo-logistique, celle des plateformes numériques de mise en relation**. Ce sont dans ce cas des auto-entrepreneurs, dont beaucoup de précaires. Cette logistique est aux deux-tiers à vélo, en tout cas à Paris, terrain pour lequel on a des chiffres fiables². Aux deux-tiers seulement, alors que théoriquement ces livreurs ne peuvent utiliser que le vélo lorsqu'ils n'ont pas de licence de transport routier de marchandises (ce qui est le cas de la quasi-totalité d'entre eux). Ce métier de livreur auto-entrepreneur, payé à la tâche, circulant souvent avec un vélo de mauvaise qualité qu'il leur faut parfois transporter dans le RER pour les livreurs habitant en banlieue, est décrié et l'objet de nombreux débats et propositions (Mission Frouin en France,

¹ AppliColis propose différents services : l'apport d'affaires (via des contrats avec des enseignes nationales), l'aide au développement commercial (avec des outils clés en main) mais aussi la mise à disposition d'outils technologiques adaptés à leur activité. La start-up a ainsi développé des interfaces web permettant aux commerces locaux de commander une livraison ainsi qu'une application mobile sur laquelle les coursiers reçoivent les commandes de leurs clients. Une API pour s'intégrer directement aux sites marchands a également été développée. Grâce à la densité du réseau attendu, AppliColis cherche en parallèle à mutualiser une partie des achats des coursiers, que ce soit en termes de matériels (vélos et pièces, équipements...) que de services (assurances, réparation). Améliorer les conditions de travail, les revenus et la sécurité des coursiers : afin d'améliorer les conditions de travail, les revenus et la sécurité des coursiers, AppliColis propose aujourd'hui aux livreurs de se regrouper au sein d'une coopérative : une SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif). Par le biais de cette coopérative, les créateurs souhaitent agir sur les problématiques inhérentes au métier de coursier indépendant, afin de leur proposer « une stabilité de leurs revenus, la régularité des courses, des prix justes, une absence de lien de subordination, des formations professionnelles, une mutualisation des biens et services mais aussi des outils de développement ».

² Enquête de janvier 2020 représentative de l'ensemble des livreurs des plateformes les plus présentes sur le marché parisien (UberEats, Deliveroo, Stuart, Frichti, Glovo)

référendum californien 22 aux dernières élections américaines). Des entreprises, peu nombreuses, sont à la frontière des deux mondes : c'est le cas d'Urb-It, une société suédoise présente aussi à Paris, Lyon et Londres, qui emploie des coursiers indépendants (à pied, en vélo et en vélo cargos) mais qui médiatise son engagement en faveur d'un recrutement pointilleux, de la formation et des conditions de travail.

Cette double perception d'un « bon » vélo de la logistique, celui de la cyclo logistique des entreprises militantes, face aux « mauvais » vélos de la livraison ubérisée est intéressante à observer, notamment dans les médias ou dans les politiques publiques. Les autorités locales ne savent pas toujours quoi faire des livreurs à vélo des plateformes numériques, qui sont pourtant **au moins dix fois plus nombreux** que ceux de la cyclo-logistique militante. Les municipalités ont l'impression que les dysfonctionnements de ces activités (statut précaire, partages de comptes, utilisation illégale de scooters) relèvent surtout d'une action nationale ou européenne et qu'ils manquent des leviers de réforme. Pourtant, cette mobilité cycliste qui se développe très rapidement **relève aussi d'enjeux locaux** : gestion d'un trafic cycliste croissant et qui peut avoir des caractéristiques spécifiques (vitesses plus élevées) ; usage des systèmes de vélos en libre-service (Smovengo cet été a d'ailleurs ajouté une clause interdisant les utilisations du Velib « à des fins de livraison commerciale régulière » - reste à savoir si cette interdiction a bien une base légale et si elle peut être appliquée de façon concrète : sur quelles bases réelles pourrait-on déconnecter des comptes soupçonnés de servir à une activité de livraison ?) ; enjeux de sécurité routière (29% des livreurs enquêtés à Paris ont eu un accident de vélo, ils doivent par ailleurs consulter très fréquemment leurs smartphones et prennent davantage de risques de ce fait).