

LYON

# Maçon, couvreur, plombier : ils délaissent la camionnette pour le vélo

À Lyon, celles qu'on appelle les "cyclo-entreprises" ont choisi de quitter leurs voitures pour faire leurs déplacements professionnels à vélo. Un gain de temps qui demande un peu d'organisation.

Ils sont ostéopathe, couvreur, réparateur, livreur, laveur de vitre, plombier... Et tous travaillent à vélo. Ces "cyclo-entrepreneurs" ont troqué voitures et camionnettes pour vélos cargos et triporteurs, par praticité ou conviction écologique.

Léna Florette, est ostéopathe à Lyon et elle fait partie du réseau national cycl'osteo. Pour cette ostéopathe, le vélo était une évidence quand elle s'est lancée dans cette activité. Elle se déplace au domicile des patients et « le vélo électrique, dans une ville, c'est parfait. » Léna Florette met sa table de massage et son matériel dans une carriole attachée à l'arrière de son vélo électrique. « C'est plus rapide, plus facile, plus agréable et plus pratique pour se garer. »

“ On n'est jamais en retard ”

Paul Gregori, dirigeant et fondateur de Montchat Perché

Une rapidité qui permet de maîtriser ses temps de trajet en échappant à l'épreuve du stationnement et aux inconvénients bouchons. « On n'est jamais en retard, les clients adorent ça », plaisante Paul Gregori, dirigeant et fondateur de Montchat Perché, entreprise de travaux en hauteurs, zinguerie, maçonnerie, nettoyage. Son entreprise compte cinq salariés et la flotte comprend un triporteur et trois vélos cargo, qui seront bientôt rejoints par une remorque électrifiée et deux autres



L'équipe de Montchat Perché, entreprise de travaux en hauteurs, zinguerie, maçonnerie, nettoyage, se déplace principalement en triporteur et à vélo cargo sur les chantiers. Photo Progrès/Zoé FAVRE D'ANNE

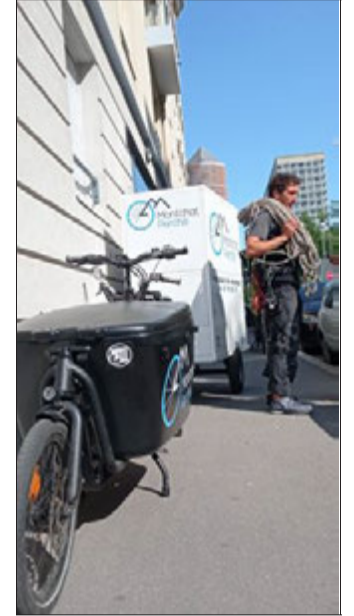


Photo Progrès/Zoé FAVRE D'ANNE



Photo Progrès/Zoé FAVRE D'ANNE

cargos. C'est en 2014 qu'il a commencé à exercer son activité à vélo. « C'est un fabricant de Rosalie qui a fabriqué mon triporteur », s'amuse-t-il.

## Optimiser ses trajets

Le gain de temps est un avantage de taille, « d'autant plus quand on fait des métiers où on doit multiplier les clients », commente Laurent Tournebize, gérant d'E-commute, entreprise de réparation de vélos à domicile ou au bureau. Il est aussi formateur pour Les Boîtes à Vélo (lire par ailleurs) et fait tous ses déplacements pro-

fessionnels à vélo cargo.

Être à vélo limite toutefois la zone de déplacement. Léna Florette par exemple, ne se déplace pas au-delà de 30 minutes du 3<sup>e</sup> arrondissement : « Il ne faut pas que ce soit trop loin, sinon on se fatigue et ce n'est pas rentable. » La zone de chalandise est certes réduite, ce qui requiert de densifier les interventions. Un effort d'anticipation pouvant en refroidir certains. Un inconvénient balayé assez vite par Paul Gregori : « Pour ceux qui ne connaissent pas, c'est un gros frein, mais ce n'est pas

une réalité. On réfléchit aux outils au dépôt, et pour les plannings. C'est mieux d'optimiser ses journées, une pour la maçonnerie, une pour la zinguerie, cela permet d'optimiser aussi le matériel qu'on met dans le véhicule. »

« En tant que chef d'entreprise, c'est rentable »

Pour les sceptiques, le cordiste affirme qu'il peut porter des tuyaux de 4 mètres ou tout le matériel de maçonnerie nécessaire avec son triporteur. Seul

obstacle non négociable : les pentes de la Croix-Rousse, où le moteur du triporteur n'assume pas les lourdes charges. C'est le seul moment où il est amené à reprendre son utilitaire.

En ville, le vélo pour les flottes d'entreprise est aussi un moyen d'échapper à la ZFE (Zone à Faible Émission), qui interdit depuis janvier 2021 les vignettes Crit'air en dessous de 2 pour les véhicules professionnels dans la métropole.

Financièrement, pas d'essence, pas de parking, un coût d'entretien plus faible. Il reste l'investissement de départ, la batterie ainsi que les équipements annexes. Pour un vélo cargo électrique avec un coffre, comptez environ 5 000 €. « En tant que chef d'entreprise, c'est rentable. On gagne du temps pour se garer et le coût d'entretien est très faible », avance Paul Gregori. Pour tous ceux qui en parlent, l'habitude semble en tout cas être prise et il n'est pas question de faire marche arrière : « Le travail, ce n'est pas de pédaler, il faut être disponible pour son métier », conclut Laurent Tournebize.

Zoé FAVRE D'ANNE

## Un problème de taille

Trouver des infrastructures adaptées et sécurisées aux gros vélos peut aussi être un problème.

Au rayon des inconvénients, il y a le stockage. Le local reste un indispensable pour qui veut se lancer dans la cyclo-entreprise. Sans cela, difficile de sécuriser son matériel.

« Le frein, c'est aussi d'être intra-muros, trouver un dépôt c'est compliqué, explique Paul Gregori. Si on veut développer le vélo en ville, il faut lui allouer de la place. On peut donner toutes les subventions, mais tant que les entreprises ne peuvent pas être en ville, elles ne se mettront pas au vélo. » Quant aux places pour les gros cargos, ce n'est pas toujours évident d'en trouver. Il faut aussi se faire à l'encombrement que ça représente, un cargo est plus long et plus large qu'un vélo.



Quelques places réservées au vélo cargo commencent à fleurir en ville. Photo Progrès/Sylvie SILVESTRE

## Des formations pour les futurs cyclo-entrepreneurs

Les Boîtes à vélo est une association nationale de professionnels à vélo, avec une antenne dans plusieurs villes, dont Lyon.

À Lyon, 19 structures sont adhérentes des Boîtes à Vélo : 53 % sont dans les services, 31 % dans l'artisanat et 16 % dans la logistique.

L'association donne des formations tous les mois à la maison du vélo. Elles dispensent les bases de la conduite, fait un point sur le code de la route et présente les différents modèles de vélo utilitaires. Elle permet aussi de les tester avant de se lancer. Un volet d'accompagnement personnalisé est proposé à ceux qui veulent aller plus loin.

Plusieurs profils sont dans les formations, des convaincus, des curieux et des novices du vélo. Le regain d'intérêt pour le vélo en général n'y est pas pour rien. La session d'août s'est remplie plus vite que jamais. Depuis le démarrage à Lyon, en octobre 2020, une quarantaine de bénéficiaires ont participé aux sessions de formation, dont dix ont bénéficié d'un accompagnement individuel dans le choix de leur matériel et six ont été financés par l'association Adie.