

## Serge Mignonsin – Rayon9

Bonjour à tous, je m'appelle Serge Mignonsin, je travaille pour Rayon9, une coopérative de cyclo-logistique à Liège. J'ai le grand plaisir d'inaugurer cet exercice compliqué de résumer finalement ce qu'est Rayon9 en 5 petites minutes. Je vais m'y employer et, d'avance, excusez-moi pour le débit rapide que je risque d'appliquer dans les minutes qui viennent.

Rayon9, c'est une société coopérative agréée comme entreprise sociale qui est dédiée à la livraison à vélo-cargo et plus largement que ça à la cyclo-logistique. On poursuit deux finalités : la première est tout à fait liée à notre activité économique, c'est de produire des livraisons qui ont un faible impact sur l'environnement. La seconde, elle est plutôt tournée sur l'emploi, les emplois qu'on va créer, la qualité de l'emploi qu'on va créer – j'aurai l'occasion de définir plus tard qu'est-ce qu'on met derrière emploi de qualité mais, en tout cas, la problématique de départ à laquelle on a réfléchi et sur laquelle on s'est penché, c'est sur le faible taux d'emploi des jeunes à faible niveau de qualification.

### Cinq petites dates pour 5 petites minutes de pitch :

- 2013, premières idées, on commence à réfléchir au projet Rayon9, on part sur les deux problématiques de départ, l'engorgement des villes, en particulier la ville de Liège qu'on connaît assez bien et le faible taux d'emploi des jeunes à faible niveau de qualification ;
- 2015, on signe les actes et on démarre les premières livraisons en ...
- 2016. Je dirais que le premier contact avec la réalité du marché dans un secteur qui est plutôt assez concurrentiel et pas peuplé de bisounours a été plutôt rude et donc les deux premières années de Rayon9 ont été des années de grands défis. Après deux ans, on a ré-réfléchi au projet, on s'est repositionné et on a commencé à démarcher les clients qui étaient d'accord de payer la plus-value qu'on apportait.
- En 2020 est arrivé le premier confinement. Alors pour nous c'est un peu paradoxal, ça a été synonyme à la fois d'un grand creux et puis d'un grand boum. On a beaucoup livré parce que beaucoup de gens se retrouvaient en difficulté de se déplacer et donc en nécessité de se faire livrer chez eux. On a aussi vu le profil des clients qui s'adressaient à nous qui changeait et on a vu des plus grosses entreprises qui commençaient à s'adresser à nous.
- En 2022, on a commencé à diversifier nos activités, on a ajouté à nos services le conseil et la consultance pour d'autres entreprises.

### Qui sont nos clients ?

Nos clients font partie de l'économie sociale ou pas. L'économie sociale, il y a différents types de clients, on travaille pour des acteurs de presse indépendante comme *Médor* ou *Imagine* ; on travaille pour un certain service de l'Université de Liège, pour Provélo, les Petits Producteurs, la Coopérative ardente. Du côté obscur de la force, du côté des clients non-économie sociale, on a travaillé à la fois pour des très petites structures, des artisans, des petits restaurants, et puis des sociétés de plus grosse envergure, nationale ou internationale – on travaille par exemple pour Proximus, pour Multipharma et Nespresso, la chocolaterie Galler aussi. Et alors je le disais il y a un instant, au niveau des prestations en conseil et consultance, on a eu l'occasion de réaliser déjà trois missions : une première pour la Haute-École HELMo, une deuxième pour le département du Val de Marne près de Paris, on a réfléchi à quels flux pouvaient migrer vers la cyclo-logistique, et là, on est occupé à

travailler avec l'opérateur de téléphonie Voo qui souhaite lancer un projet pilote pour mettre des techniciens sur des vélos-cargos plutôt qu'en camionnette.

### Qu'est-ce qui fait la différence avec une plateforme ubérisée ?

C'est une question qu'on nous pose souvent. On fait assez peu, finalement, de livraisons de plats préparés, contrairement aux plateformes ubérisées. Les plateformes ubérisées louent un autre service, qui est la livraison de plats préparés, qui correspond à un besoin qui est né il n'y a pas très longtemps. Je dirais que la cyclo-logistique, c'est un ensemble de services qui est beaucoup plus large et recouvre des transports, des livraisons, du stockage, toute une série de services qui permettent finalement de décarboner le secteur logistique ou, en tout cas, certaines opérations du secteur logistique.

L'autre différence, elle est structurée, outre le fait qu'on se trouve vraiment à l'opposé d'un continuum par rapport à un positionnement sur le marché, l'autre différence, c'est la qualité de l'emploi qu'on va créer. On la définit de trois manières : qualité au niveau du contrat de travail – tous nos coursiers sont salariés et sont sur notre payroll, parce que le salariat aujourd'hui, c'est une des formes de contrat qui permet la plus grande protection sociale ; la qualité matérielle – nos coursiers montent sur des vélos-cargos qui sont propriété de l'entreprise, utilisent des téléphones qui sont propriété de l'entreprise, portent des vêtements et des équipements qui sont propriété de l'entreprise. On les choisit de manière à ce que leur travail soit le moins pénible possible, le plus qualitatif possible. Et troisième qualité, la qualité de l'encadrement. C'est un mot qui est un peu galvaudé aujourd'hui mais il se veut structurant et bienveillant, c'est-à-dire qu'on estime que le métier de coursier est un métier compliqué qui nécessite un encadrement, qui nécessite une formation, et cette formation elle assure, en essayant d'éviter de faire porter sur les épaules du coursier la pression de rentabilité de Rayon9.

*[Serge Mignonsin : Je ne sais pas du tout où j'en suis ... Stéphane De Coninck (animateur) : On n'est plus ... faudrait ... Serge Mignonsin : faut que j'active, ok ! Rires de l'assistance]*

Vous avez vu sur la première dia qu'on utilise donc des vélos-cargos. Sur la tranche du vélo on peut charger 80 kilos, ce qui est déjà un poids conséquent, et à l'arrière du vélo on peut éventuellement atteler une remorque qui permet d'emporter 180 kilos supplémentaires. On livre sur les 5 codes postaux liégeois pour une superficie assez grande.

Je vais terminer par quelques chiffres : on a parcouru 170 000 kilomètres depuis la création, un peu plus de 4 tours de la terre, je dis « on », c'est surtout les coursiers *[rires de l'assistance]*, ça a permis d'économiser 103 tonnes de CO<sub>2</sub>, nos livraisons sont sans aucune émission, les batteries des vélos à assistance électrique sont chargées par des panneaux solaires. On s'est un peu mis la pression pour produire un service qualitatif, donc on a l'habitude de respecter les délais de livraison, c'est le cas dans la très grande majorité de nos livraisons. On a réalisé un peu moins de 120 000 transports depuis le début. Aujourd'hui, Rayon9, c'est une équipe de 8 personnes : il y a 6 coursiers salariés qui sont tous en CDI et on est 2 au bureau avec ma collègue Diane qui vient d'être engagée, moi je suis à temps plein et elle est à trois quarts temps. Voilà, je m'arrête là. Merci pour votre attention.

*[Applaudissements de l'assistance]*