COMPTE-RENDU

Logistique à vélo

Leviers d'action des collectivités

5 novembre 2026 | webinaire

les boîtes à Vélo

réseau vélo et marche

Collectivités engagées pour les mobilités actives

Le Réseau vélo et marche et les Boîtes à vélo ont organisé, le 5 novembre 2026, un webinaire consacré aux usages professionnels du vélo-cargo et aux leviers d'action des collectivités pour les soutenir.

Laetitia Pfeffer, cheffe de projet études des Boîtes à vélo, y a présenté deux guides réalisés avec le soutien de la DGITM et de l'ADEME. **32 participants** ont suivi le webinaire, sur 60 inscrits, principalement des collectivités, des services de l'État et des acteurs de la cyclologistique.

Ordre du jour

Durée - Horaire	Séquence
5 min 11h00 - 11h05	Introduction *Luc Berman, Réseau vélo et marche*
30 min 11h05 - 11h35	1. **Les usages professionnels du vélo-cargo et les leviers d'action des collectivités** *Laetitia Pfeffer, Les Boîtes à vélo - France*
35 min 11h35 - 12h10	**2. Foncier : Accompagner les cyclo-entreprises dans l'accès à des locaux adaptés** *Laetitia Pfeffer, Les Boîtes à vélo - France*
15 min 12h10 - 12h30	3. **Échanges avec les participants**
5 min 12h25 - 12h30	Annonces

Points clés à retenir

- **30 leviers d'action** sont à la disposition des collectivités, répartis en trois familles : préparer la mise en œuvre, aménager le territoire, accompagner les acteurs économiques. Le bon ordre d'action dépend du contexte local.
- **Le foncier est l'un des leviers jugés prioritaires** par les entreprises comme par les collectivités. Un hub cyclologistique doit se trouver à 3 km, 5 km au plus, de la zone de livraison.
- **Loyers jugés raisonnables** par les opérateurs : 30 à 80 €/m²/an hors Paris, 100 à 150 €/m²/an à Paris.
- **Un potentiel largement inexploité** : à Rouen, la méthode d'estimation d'un ordre de grandeur du potentiel cyclologistique considère qu'il faudrait 6 fois plus de vélos-cargos (177 contre 30) et 4,5 fois plus de surface de hub (3 572 m² contre 730 m²) pour absorber les flux de livraison de colis compatibles avec la cyclologistique.
- **Messages des participants** : la donnée est capitale, il faut dépasser le stade de l'expérimentation pour viser l'équilibre économique, et la commande publique peut servir de socle d'activité aux hubs.

1. Les usages professionnels du vélo-cargo et les leviers d'action des collectivités – Laetitia Pfeffer

Les Boîtes à vélo - France

- Association nationale créée en 2019, issue d'une initiative née à Nantes en 2012. Elle promeut les usages professionnels du vélo-cargo et produit de la connaissance sur le secteur.
- **14 associations locales, 350 structures adhérentes** (dont 39 en Île-de-France) et 19 salariés. Ses études sont soutenues par la DGITM et l'ADEME.

Les usages professionnels du vélo-cargo

- Les **cyclomobilités professionnelles** désignent l'usage du vélo ou du vélo-cargo pour les déplacements liés à une activité professionnelle, bien au-delà de la seule livraison.
- **Équipements** : capacité d'emport de 45 à 300 kg. Les tricycles et vélos à remorque servent surtout à la cyclologistique, les biporteurs aux artisans et aux métiers de service.
- **Secteurs concernés** : services (paysage, nettoyage), transport de personnes, commerce et restauration (food bikes, livraison pour compte propre), bâtiment (serrurerie, plomberie, électricité) et logistique.
- **Zone de chalandise** : 3 à 5 km pour la cyclologistique, un peu plus pour les métiers d'intervention.

Avantages de la logistique à vélo pour les territoires et les entreprises

Pour les territoires	Pour les entreprises
Santé et environnement : au moins 6 fois moins de GES qu'un VUL thermique et 2 fois moins qu'un VUL électrique ; 1 % de l'énergie consommée par un VUL au km ; au moins 8 fois moins d'oxydes d'azote qu'un VUL thermique.	**Efficacité en zone contrainte** : accès aux ZFE, ZTL et aires piétonnes ; jusqu'à 2 fois plus rapide qu'un VUL en centre-ville ; jusqu'à 28 % de points de livraison de plus par heure ; moins de frais de carburant et d'amendes.
Développement économique : 37 à 38 ETP par million d'euros de chiffre d'affaires en cyclologistique ; entreprises souvent issues de l'économie sociale et solidaire.	**Qualité de service** : temps de trajet maîtrisé et fiable, flexibilité face aux imprévus, image de marque.
Apaisement des cœurs de ville : décongestion, moins de bruit ; énergie cinétique 30 fois inférieure à celle d'un VUL ; 11 fois moins de surface au sol pour une cyclo-entreprise sans voiture.	**Transition écologique et sociale** : conformité aux exigences RSE et environnementales ; métier accessible sans permis B, ce qui facilite l'accès à l'emploi.

Selon une étude des Boîtes à vélo de 2023, les accidents recensés par les cyclo-professionnels étaient principalement causés par un véhicule motorisé.

Les leviers d'action des collectivités

Le guide pour les collectivités recense 30 leviers d'action à partir d'une bibliographie européenne (Belgique, Allemagne, Espagne, Royaume-Uni) et de celle publiée par les

Boîtes à Vélo - France. Ils sont classés en trois familles et sont à adapter aux réalités politiques et économiques de chaque territoire.

Préparer la mise en œuvre

- **Portage politique** : affirmer une volonté politique forte avec un ou plusieurs élus référents ; garantir des moyens humains et financiers pérennes ; fixer un calendrier d'actions.
- **Diagnostic et plan d'actions** : dresser l'état des lieux et le potentiel du territoire, puis décliner un plan d'actions dans les documents cadres et réglementaires.
- **Concertation avec l'écosystème** : identifier les acteurs proactifs (utilisateurs, fabricants, services supports) et les associer à la mise en œuvre pour favoriser l'acceptabilité.
- **Partage d'expérience et transversalité** : faire travailler ensemble les services mobilité, voirie, urbanisme et développement économique ; échanger entre collectivités.
- **Formation interne** : sensibiliser et former techniciens et élus.

Aménager le territoire

- **Planification territoriale** : inscrire explicitement les cyclomobilités professionnelles dans le SRADDET, le SCoT, le PLU, les schémas directeurs cyclables et logistiques, le PCAET et le plan de mobilité. *Exemple : Métropole Aix-Marseille-Provence,* Schéma directeur de la logistique et du transport de marchandises en ville *(2022), dont l'action 15 vise à favoriser la cyclologistique*.
- **Foncier** : mettre du foncier public à disposition des opérateurs (entrepôts, parkings requalifiés, friches) et sensibiliser les propriétaires privés.
- **Stationnement** : créer des stationnements sécurisés en journée pour les métiers d'intervention ; aménager les abords des hubs pour la rupture de charge ; utiliser des places de stationnement pour des micro-hubs ou des hubs mobiles.
- **Réglementation de la circulation** : planifier zones 30, zones de rencontre, zones à horaires de livraison ou à trafic limité ; contrôler leur respect ; informer tôt les professionnels. *Exemple : Strasbourg, où les véhicules motorisés ne livrent que de 6h à 11h, ce qui a favorisé un modèle vélo-cargo et fluvial*.
- **Infrastructures cyclables** : un réseau continu, sécurisé et signalisé ; une largeur suffisante ; des rayons de giration adaptés ; pas de dispositifs anti-intrusion qui bloquent les vélos-cargos. *Exemple : Nantes Métropole, référentiel d'aménagements intégrant les vélos à gabarit large et les attelages*.

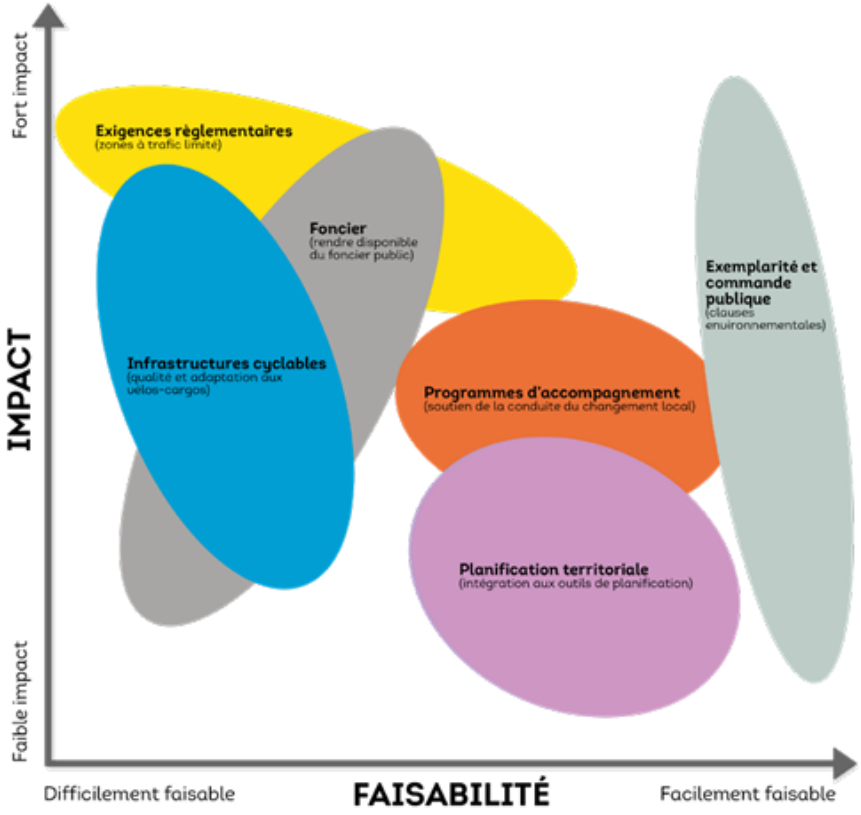
Accompagner les acteurs économiques

- **Exemplarité et commande publique** : clauses environnementales dans les marchés, vélo-cargo dans les délégations de service public (déchets, transport de personnes à mobilité réduite), conversion des services internes compatibles (espaces verts, voirie, navettes entre bibliothèques). Un contrat public sécurise l'activité d'une cyclo-entreprise. *Exemple : la Ville de Paris et son marché public de flux logistiques internes en vélo-cargo.*
- **Programmes d'accompagnement** : valoriser les entreprises engagées, organiser des expérimentations, mettre l'écosystème en réseau (annuaire des cyclo-professionnels en Auvergne-Rhône-Alpes), sensibiliser les usagers de la voirie et suivre l'accidentologie. *Exemple : Lyon (2022),* prêt gratuit de vélos-cargos *pendant 3 mois avec la CMA ; 79 % des entreprises convaincues ensuite*.

- **Dispositifs d'amorçage** : aides à l'achat (jusqu'à 1 000 € par vélo-cargo), aide au foncier et aux équipements (chambres froides, stockage), location longue durée avant achat, participation aux programmes Colis Activ', InTerLUD+, Marguerite ou Cyclo-cargologie (dont la plupart s'achèvent en 2026).

Impact et faisabilité perçus

Au cours d'ateliers, une cinquantaine de collectivités ont évalué l'impact et la faisabilité perçus de chaque levier. La réglementation de la circulation, le foncier et les infrastructures cyclables ressortent comme les plus impactants, mais aussi les plus difficiles à mettre en œuvre. La commande publique est jugée facile, avec un impact faible ou fort selon l'ambition qu'on y met. Les leviers se renforcent mutuellement : mieux vaut les combiner.



Matrice des représentations d'impact et de faisabilité des leviers (support de présentation, Les Boîtes à vélo - France)

Échange après la première partie – Jean-Pascal Costes (Vélo Vallée)

- La logistique urbaine passe aussi par les **véhicules intermédiaires (VELI)**, entre les hubs et le vélo-cargo. Ils soulèvent des questions d'accès aux pistes cyclables et de dérogations au code de la route.
- Les bornes fixes anti-intrusion empêchent ces véhicules d'accéder aux zones piétonnes ; des **bornes mobiles** permettraient de les laisser passer.
- Dans la continuité d'un projet mené à Rennes l'an dernier, un **programme d'expérimentation de VELI** est en cours en Occitanie, pour les entreprises et les collectivités (fret, maintenance, services). Vélo Vallée propose son appui.

- Laetitia Pfeffer reconnaît que ces enjeux rejoignent ceux du vélo-cargo, même si l'association se concentre sur le vélo.

2. Accompagner les cyclo-entreprises dans l'accès à des locaux adaptés – Laetitia Pfeffer

Le guide « Les enjeux fonciers pour les applications cyclologistiques » (2026) donne aux collectivités une méthode en trois temps : identifier les locaux, estimer le potentiel, mobiliser les outils. Il s'inscrit dans la 4e édition de l'Observatoire des cyclomobilités professionnelles (DGITM, ADEME) et prolonge le Guide Hub de la Fédération professionnelle de la cyclologistique (2024) ainsi que le guide aux collectivités (2025). Les territoires pilotes étaient Rouen et La Rochelle.

Pour une cyclo-entreprise, les critères de choix d'un local sont, dans l'ordre, **la localisation, le prix et la surface**. Un local trop éloigné de la zone de livraison rend l'activité non rentable.

Identifier les locaux disponibles et adaptés

Évaluer la maturité cyclologistique du territoire

- Volonté politique portée par un élu, documents de planification explicites, réglementation favorable aux modes vertueux.
- Dialogue avec les entreprises, moyens humains et financiers dédiés, participation aux initiatives de logistique urbaine durable (InTerLUD+, Colis Activ', etc.).

Repérer les espaces potentiels

- Les **espaces de logistique urbaine** (hôtels logistiques, centres de distribution urbaine), les plus adaptés mais rares.
- Les **zones d'activités périphériques**, existantes ou en projet, à condition d'être à 3 km (5 km au plus) de la zone de livraison.
- Les **parkings** publics, privés ou relais à requalifier.
- Les **commerces automobiles et locaux techniques** (concessions, garages, stations-service).
- Ponctuellement, des **surfaces de vente** qui accueillent un stockage temporaire.

Déterminer la zone de pertinence cyclologistique

- Croiser la densité de population (potentiel B2C) et la densité de commerces et d'établissements (potentiel B2B, collecte de déchets, compte propre, métiers d'intervention).
- Exclure les zones peu accessibles : pentes au-delà de 5 à 8 % selon la charge (exemple de la Croix-Rousse à Lyon), barrières géographiques (voies ferrées, cours d'eau).
- Observer les facteurs favorables : réglementation de la circulation, qualité du réseau cyclable. Confronter le résultat à l'expertise des cyclo-professionnels du territoire.

Vérifier la compatibilité des espaces

- Desserte aval par un réseau cyclable adapté et desserte amont par un axe routier structurant, pour des poids lourds jusqu'à 19 t.
- Hauteur d'au moins 3,20 m pour la manœuvre des poids lourds et quais de déchargement.
- Rampe d'accès inférieure à 5 % ; rez-de-chaussée à privilégier, le travail en sous-sol étant réglementé.
- Limitation des nuisances pour les riverains (logements, écoles).
- **Repères du Guide Hub** : loyer jugé raisonnable de 30 à 80 €/m²/an pour 200 à 500 m² hors Paris, de 100 à 150 €/m²/an à Paris ; surface moyenne d'un hub principal de 230 m².
- Un hub comprend idéalement du stockage de marchandises et de véhicules, un atelier, éventuellement une chambre froide et un local déchets, ainsi que des espaces administratifs et sociaux pour les salariés. Les micro-hubs et hubs mobiles demandent beaucoup moins de place.

Estimer le potentiel cyclologistique local

La méthode donne un ordre de grandeur à partir de données accessibles, en cinq étapes :

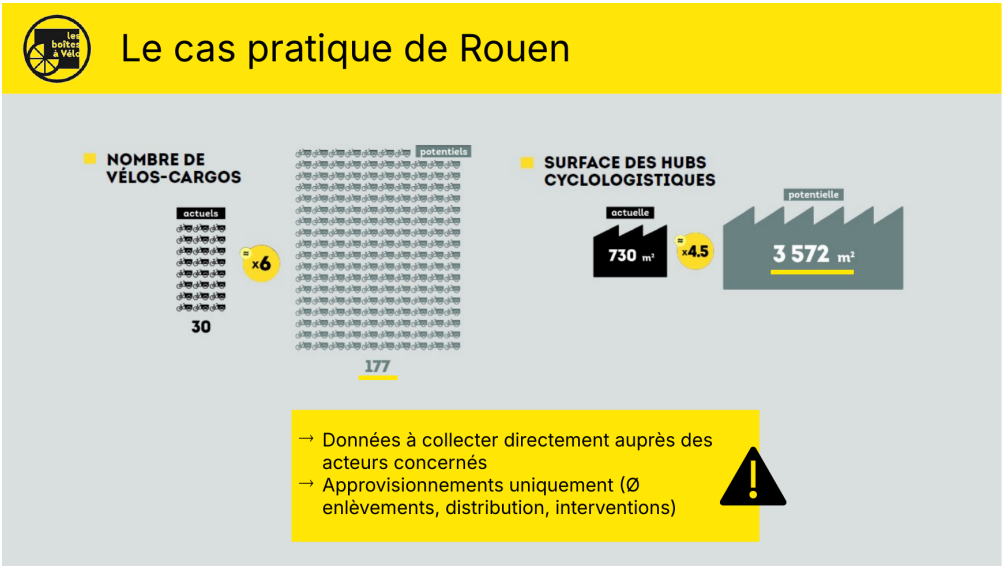
1. Nombre de VUL de livraison opérant dans la zone de pertinence (données SDES, modélisation des mouvements de marchandises, nombre d'habitants et d'établissements).

2. Nombre de colis livrés par VUL et par jour, d'après des études de référence (Université Gustave Eiffel, ADEME).

3. Part transférable au vélo-cargo en centre dense (Gruber et al., 2014 ; Llorca et al., 2021).

4. Nombre de vélos-cargos nécessaires, d'après leurs performances moyennes.

5. Surface de hub principal à prévoir, à raison de 19 m² par vélo-cargo actif (Panorama de la cyclologistique en France, 2023).



Cas pratique de Rouen : potentiel estimé de vélos-cargos et de surface de hubs (support de présentation)

Deux points de vigilance : les données doivent idéalement être collectées auprès des acteurs locaux, et le calcul ne couvre que les approvisionnements (pas les enlèvements, la distribution ni les métiers d'intervention). C'est donc une estimation basse.

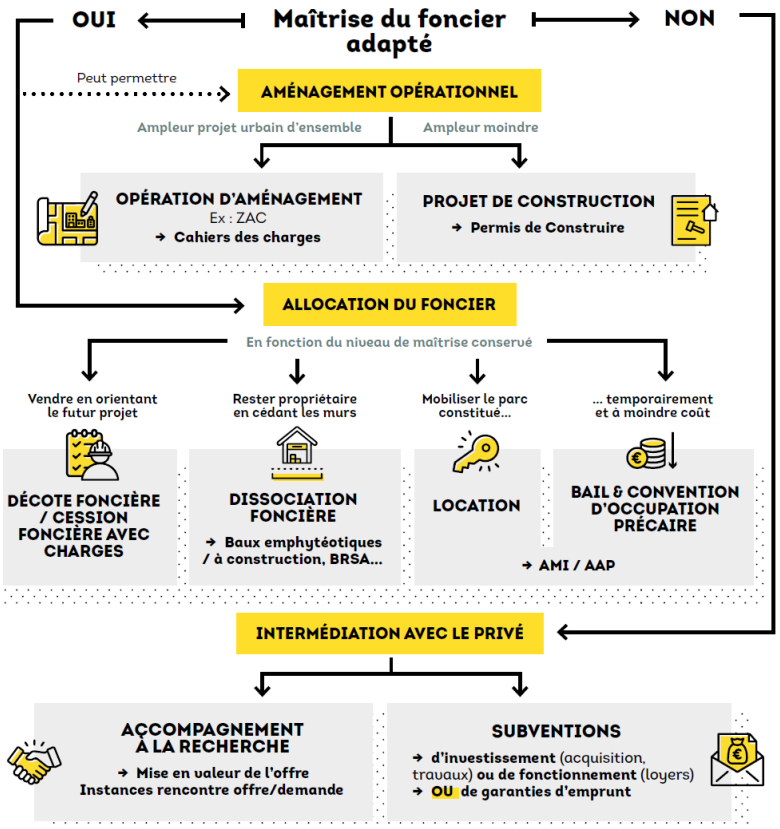
Les outils pour rendre le foncier disponible

Planifier le territoire (long terme)

- **SCoT** : le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) fixe les conditions de développement de la logistique et les secteurs d'implantation privilégiés.
- **PLU** : le document le plus direct, via la définition des activités, les zonages, les périmètres et servitudes, et les orientations d'aménagement et de programmation (OAP).
- *Exemple : le PLU bioclimatique de Paris définit l'activité « équipements de logistique urbaine », ce qui la distingue des entrepôts interdits dans les zones denses (règle visant les dark stores). Il prévoit des zonages permissifs et 116 périmètres de localisation logistique selon le bilan 2022-2026 de la Ville.*

Accompagner les cyclo-entreprises (court et moyen terme)

- **Avec maîtrise du foncier** : aménagement opérationnel (cahier des charges de ZAC, permis de construire) ; allocation du foncier par décote ou cession avec charges, dissociation (baux emphytéotiques ou à construction, BRSA), location, ou bail et convention d'occupation précaire via un AMI ou un appel à projets.
- **Sans maîtrise du foncier** : intermédiation avec le privé, accompagnement à la recherche, subventions d'investissement ou de fonctionnement, garanties d'emprunt.



Arbre de décision des outils fonciers selon la maîtrise du foncier (support de présentation)

Favoriser l'expérimentation (court terme)

- Micro-hubs fixes ou mobiles sous **autorisation d'occupation temporaire** (AOT) du domaine public ; l'enjeu est leur pérennisation. *Exemple : La Petite Boucle à Saint-Malo, stockage dans un conteneur maritime.*
- **Intermodalité fluviale** : conventions d'occupation du domaine public fluvial (VNF, DDTM) ; la rupture de charge se fait à quai, ce qui limite les besoins en foncier.

Conclusion de l'intervenante

- Continuer à diffuser les enjeux cyclologistiques dans les collectivités, auprès des CMA, des CCI, des branches professionnelles et des acteurs immobiliers.
- Enrichir les modèles (zone de pertinence, potentiel) grâce à des observatoires nationaux et surtout locaux.
- Poursuivre les échanges entre collectivités et avec l'écosystème. Le rapport complet est en cours de publication sur le site de l'ADEME.

3. Échanges avec les participants et annonces

Les participants ont surtout insisté sur la donnée, le foncier et la nécessité de passer de l'expérimentation à des modèles économiques viables.

Coopération entre acteurs en Occitanie – Jean-Pascal Costes (Vélo Vallée)

- Il souligne l'intérêt du travail commun mené avec Toulouse Métropole et Les Boîtes à vélo Toulouse, dans une région qui pousse ces sujets.

- Objectif : des expérimentations qui durent au-delà de leur période de test.

Stratégie logistique de Toulouse Métropole – Jean Salvignol

- Il signale un nouvel outil de simulation des flux logistiques générés par un projet d'aménagement, à partir de la typologie des logements. L'outil est encore expérimental mais prometteur.
- « Si on ne mesure pas, on n'agit pas » : les données quantitatives manquent encore.
- Toulouse Métropole porte avec des cyclologisticiens le projet « **Hub and Go** », dans le cadre d'un appel à projets de l'ADEME. Il vise à ouvrir l'espace public à un hub servant à la livraison et aux artisans à vélo. **Trouver du foncier est le sujet majeur de l'année.**
- Les VELI lui semblent encore insuffisamment matures, faute de réalisations visibles.
- Le choix du montage juridique pour exploiter un terrain compte autant que l'emplacement ; cela peut aller jusqu'à une coopérative.
- Il faut dépasser l'expérimentation et viser l'équilibre économique de tous les acteurs.
- Les **flux internes des collectivités** (cantines, courrier interne, etc.) représenteraient environ 10 % des flux de logistique urbaine. Ils pourraient servir de socle d'activité aux hubs, complété ensuite par des flux privés.
- Laetitia Pfeffer confirme que la commande publique est un levier de plus en plus pris au sérieux ; Les Boîtes à vélo accompagnent déjà des collectivités sur ce sujet.

Interdiction des cycles en centre-ville – Antoine Molle (SMTC Clermont-Ferrand)

Un arrêté municipal interdit depuis deux ou trois ans les cycles dans un large périmètre du centre-ville de Clermont-Ferrand. Des dérogations existent (forces de l'ordre, professionnels de santé). Quel risque juridique la collectivité court-elle si un professionnel se voit refuser une dérogation ?

- Laetitia Pfeffer ne peut pas se prononcer sur le risque juridique. Elle relève que ce type d'arrêté n'empêche pas l'activité, mais oblige à contourner le périmètre et à finir à pied, ce qui la dessert nettement.
- La Rochelle applique un arrêté similaire, avec une liste détaillée de professionnels exemptés (livraison à vélo-cargo, artisans à vélo, etc.). C'est un exemple à consulter.
- Une ville accompagnée par Les Boîtes à vélo, qui avait adopté un arrêté semblable en mai, travaille désormais à des dérogations.
- Luc Berman souligne l'incohérence d'une situation où les livraisons en camion ou camionnette seraient autorisées et celles en vélo-cargo interdites.

Annonces et prochains rendez-vous

Atelier d'intelligence collective - Observatoire des cyclomobilités professionnelles 2026-2027

- **28 janvier 2027, 11h - 13h, en ligne** ; organisé par Les Boîtes à vélo avec le Réseau vélo et marche ; 40 participants au plus, techniciens ou élus de collectivités.

- Thème : cohabitation et perceptions des usages du vélo-cargo utilitaire, et leviers des collectivités pour favoriser son intégration dans le paysage urbain.
- Le lien d'inscription

Agenda du Réseau vélo et marche

- **6 novembre** – 9e Club Départements, en ligne
- **12 novembre** – Webinaire de présentation de Mai à vélo 2027, en ligne
- **20 novembre** – 4e Club EPCI / Communes, en ligne
- **24-26 novembre** – Salon des maires et des collectivités locales, Paris ; Walk21 2026, Londres
- **27 novembre** – 13e Club Itinéraires et destinations vélo, en ligne
- **1er décembre** – Webinaire Mai à vélo dans vos territoires (collectivités et associations), en ligne
- **8 décembre** – Webinaire ID-Marche : reconquérir les rues de Guichen Pont-Réan, en ligne
- **8-9 décembre** – Journées de clôture des programmes AVELO, Paris (Centquatre)
- **11 décembre** – Remise des prix des Talents du vélo et de la marche, Académie du Climat, Paris
- **14 janvier 2027** – Webinaire sur les aménagements légers, avec le Collectif vélo Île-de-France et le Cerema, en ligne
- **14 mars 2027** – Club Métropoles, en ligne
- **31 mars – 1er avril 2027** – Salon Mobco 2027 (GART, UTPF), Saint-Étienne, espace mobilités actives animé par le RVM
- **22-24 septembre 2027** – Rencontres du Réseau vélo et marche, Dijon
- **Appel à candidatures** pour accueillir les Rencontres 2028, 2029 et 2030, ouvert à tous les types de collectivités : dossiers à déposer **avant le 26 février 2027**. Cahier des charges et dossier auprès de virginie.aubazac@reseau-velo-marche.org.

Ressources

- **Replay et support de présentation** : sur le site internet du Réseau vélo et marche.
- Guide pour les collectivités « Développer les usages professionnels du vélo-cargo sur les territoires » (Les Boîtes à vélo – France, 2025).
- Guide « Les enjeux fonciers pour les applications cyclologistiques » (2026), version PDF.
- Centre de ressources des Boîtes à vélo – France et Observatoire des cyclomobilités professionnelles.
- Guide Hub de la Fédération professionnelle de la cyclologistique (2024) et guide sur la commande publique.
- Panorama de la cyclologistique en France (ADEME, 2023).