



Communiqué de presse
Mardi 7 septembre 2021

Vélo-cargo : vers une industrie française d'excellence ?

Comme nous, vous avez le sentiment de croiser de plus en plus de vélos-cargo dans les villes françaises ? Depuis une dizaine d'années, particuliers et professionnels sont de plus en plus nombreux à adopter ce mode de déplacement urbain qui permet de transporter efficacement des personnes et des marchandises. Comment cet engouement se répercute-t-il sur la filière vélo-cargo française ? Que pourrait-il être fait pour la développer ? Les Boîtes à Vélo – France ont mené leur enquête auprès des fabricants.

La filière française de vélo-cargo et remorques enfin interrogée

Les Boîtes à Vélo - France, avec le soutien de la **Fabrique des Mobilités** et de la **Fabrique de la Logistique**, ont interrogé **26 fabricants français de vélos-cargo et remorques**. Dynamique mais encore mal identifié et peu soutenu, ce secteur méritait qu'on s'y intéresse. Cette étude, la 1^{ère} du genre, permet de produire un **état des lieux synthétique du secteur, d'identifier les obstacles rencontrés par les fabricants** et de **proposer des pistes d'action pour développer une filière française d'excellence**.

Vélo-cargo, définition :

Cycle vendu pour transporter le pilote ainsi qu'une charge supérieure à 45kg. Est également inclus l'attelage cycle + remorque.

Un marché qui explose

On estime que 42% des trajets motorisés avec transport de charges en ville sont réalisables à vélo-cargo (étude Cyclelogistics, Moving Europe Forward, 2014). Les industriels Français n'ont pas tardé à remarquer ce potentiel : **en 10 ans, le nombre de fabricants a été multiplié par 13**, tout en multipliant les ETP par 3,5 depuis 2018.

La filière connaît une **progression de +160% du nombre de vélos-cargo/remorques vendus entre 2020 et 2021** (soit de 3339 à 8643 exemplaires), pour un CA prévisionnel en 2021 de 35 M€. Autre signal fort : grâce à leur expertise largement reconnue, les fabricants Français **ont exporté en 2020 29% de leur production à l'étranger**.

Une filière à accompagner

Impossible pour ces acteurs d'éviter les **écueils déjà rencontrés par les fabricants de vélos traditionnels**. La filière est notamment **dépendante des marchés étrangers** qui lui fournit cadres, composants et matières semi-transformées. Cette dépendance s'est accentuée avec la crise sanitaire qui a fait s'envoler coûts et délais de livraison. Pour s'affranchir de cet obstacle, cadres et composants pourraient progressivement être (re)fabriqués en France en capitalisant sur l'industrie existante et en facilitant l'implantation locale.

Par ailleurs, la fabrication de vélos-cargo a **des spécificités techniques propres**... encore peu prises en compte : normes complexes, capacités de tests limitées, matériaux inadaptés, etc. Pour dépasser ces freins, quelques leviers sont activables : apporter des moyens humains et financiers à la filière pour se structurer, investir dans des infrastructures mutualisées, développer des formations spécialisées, etc.

La demande existe pour cette solution écologique et économique par excellence, et elle va continuer de s'accroître, notamment grâce aux incitations financières de l'état (« bonus vélo », etc.). **Il est temps de consolider et industrialiser la filière en positionnant l'écosystème français comme acteur clé du vélo-cargo**.

CONTACTS

Gaëtan Piegay, responsable projets des Boîtes à Vélo – France | gpiegay@lesboitesavelo.org | 06 41 11 53 32