

# TRAVAILLER À VÉLO ...

... EN MILIEU RURAL  
ET PEU DENSE



## AU SOMMAIRE

- Chapitre 1 - page 3 : À qui s'adresse ce guide ?
- Chapitre 2 - page 4 : Quelques retours d'expérience détaillés
- Chapitre 3 - page 8 : S'adapter aux contraintes inhérentes au vélo
- Chapitre 4 - page 9 : Comment se lancer ?
- Chapitre 5 - page 11 : Les leviers d'action pour les petites collectivités
- Remerciements - page 12

Le Programme V-Logistique est un Programme CEE (Certificats d'Économies d'Énergie).

Créé lors de l'Appel à Programmes du ministère de la Transition écologique 2018, V-Logistique sensibilise à la cyclologistique par la mise à disposition de vélos à assistance électrique et vélos-cargos à assistance électrique pour les professionnels.

*Note : Les informations contenues dans ce guide sont susceptibles d'évoluer.*

## CHAPITRE 1 - À QUI S'ADRESSE CE GUIDE ?

En découvrant ce guide, le lecteur a peut-être en tête l'image de Jacques Tati dans « Jour de Fête », qui campe un facteur à vélo d'un village berrichon et qui entreprend de s'inspirer des méthodes américaines pour gagner en efficacité dans sa tournée. Ce film est le témoin tout en humour d'un mode de vie « lent » qui disparaît peu à peu, remplacé par une modernité et une vitesse qui n'a de cesse de s'imposer dans tous les secteurs de notre vie.

Cette accélération, qui s'est accompagnée d'un côté, d'un urbanisme d'étalement urbain et, de l'autre, d'une concentration de la population dans les grandes agglomérations, a abouti à la création de vastes zones périurbaines peu denses et à un dépeuplement des campagnes et villes moyennes. Sur ces territoires, l'automobile y est devenue un moyen de transport quasi indispensable.

C'est dans ce contexte que quelques-uns **décident de tenter l'expérience de la démobilité** (antonyme d'hypermobilité) **et choisissent le vélo, pour tout ou partie de leur déplacements professionnels ou utilitaires**. C'est à ces pionniers que ce guide est dédié.

### 1. QUELS PROFILS ?

Le télétravail en péri-urbain ou à la campagne est de plus en plus répandu. Pour des personnes dont les métiers ne nécessitent pas de déplacements, une simple connexion Internet suffit à leur activité. **Mais qu'en est-il de ceux dont le déplacement est une composante intrinsèque de leur activité et qui aspirent, pour diverses raisons, à se déplacer autrement ?**

Qu'ils soient établis en association, en coopérative, en société, intermittents du spectacle, ils construisent un autre rapport au temps, dans une dynamique de décélération. Ils le font tout autant pour eux que pour leurs concitoyens. Ils montrent la voie, interpellent et sont de véritables promoteurs de la mobilité active.

Il n'est pas question ici de désigner de manière exhaustive les métiers « cyclo-compatibles » en milieu peu dense mais de **rapporter des témoignages et des exemples de cas**.

Le but premier est ainsi de renseigner le lecteur sur les implications, opportunités et difficultés d'un entrepreneuriat à vélo sur un territoire dit « peu dense ».

### 2. UN GUIDE POUR LES COLLECTIVITÉS

En tant que pionniers, ces entrepreneurs, par leurs questionnements et leur existence, servent l'intérêt général. Leur action peut être assimilée à un service rendu à la collectivité. C'est pour cette raison que **ce guide peut aussi donner des idées aux élus à la recherche de solutions pour dynamiser leur centre-ville et/ou qui souhaitent intensifier leur promotion des mobilités alternatives à la voiture individuelle**. Le dernier chapitre leur est dédié.



### 3. UN COMPLÉMENT DU GUIDE GÉNÉRAL

En préalable à la découverte de ce guide spécifique, nous vous conseillons de vous référer au guide général réalisé par le programme V-logistique et disponible en cliquant [sur ce lien](#). Il contient des éléments sur **les bienfaits de l'entrepreneuriat à vélo et donne des pistes de réflexion pour envisager de sauter le pas**.

Ce guide sur le travail à vélo en milieu peu dense a été rédigé par [Velab](#) et les [Boîtes à Vélo – France](#) sur la base d'entretiens de professionnels à vélo exerçants en milieu rural et peu dense. La liste des personnes et entreprises consultées se trouve au chapitre « Remerciements ». La mise en forme a été assurée par la [Fédération française des Usagers de la Bicyclette \(FUB\)](#).



## CHAPITRE 2 - QUELQUES RETOURS D'EXPÉRIENCE DÉTAILLÉS

### 1. MÉTIERS DE LA CULTURE (LIBRAIRES, MUSICIENS)

#### LA LIBRICYCLETTE

« Votre librairie est à l'image de votre territoire »

Cela fait 5 ans que David Blouët a lancé sa librairie à vélo. Il rayonne autour de son domicile situé à Marigny, dans le département de l'Allier. Le territoire est particulièrement peu dense (16 habitants au km<sup>2</sup>) et mal aménagé pour le vélo mais présente un brassage de population intéressant et une grande richesse patrimoniale.

David a choisi le vélo car il s'est rendu compte qu'un café-librairie ne serait pas viable dans ce contexte. Il possède néanmoins un local ouvert 3 demi-journées par semaine où il entrepose son stock et garde un contact privilégié avec ses clients les plus proches. Le reste de son activité s'organise autour de tournées de 7 à 10 jours où il participe à des festivals, à des marchés et réalise des ventes directes avec des particuliers, des crèches et des collèges. Ses tournées visent les points les plus éloignés dans un rayon d'action de 40 km autour de Marigny. Dans l'organisation de ses tournées, l'autonomie du vélo et son état de forme sont à prendre en compte. Il est généralement hébergé par des clients ou des partenaires.

Son triporteur Nihola est aménagé pour protéger et embarquer 250 livres ainsi que des équipements de sécurité. Il est également conçu pour faire face aux intempéries. Son choix du vélo-cargo présente un avantage économique certain en comparaison d'une camionnette ou de la location d'un local aménagé. Il a pu dégager un Chiffre d'Affaires de 30 000 € la première année et de plus de 42 000 € en 2022.

David revendique la richesse produite par son projet sur un territoire en perte de vitalité. Il reçoit d'ailleurs de très bons retours de ses clients, des élus et il est réclamé dans des départements voisins.

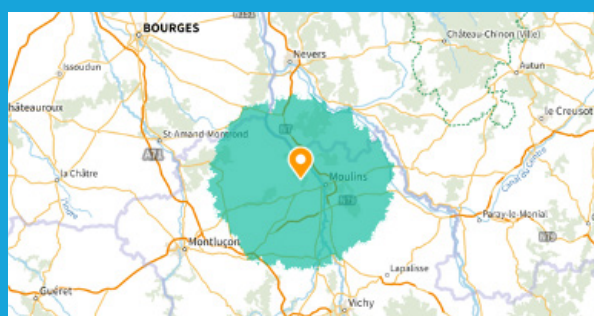


Photo : Géoportail

#### CULTUREUIL

Adeline Barnault veut faire sortir les livres des murs de sa librairie. Le modèle de la librairie ambulante la tente depuis longtemps mais l'achat d'une camionnette ne lui semble pas viable économiquement et écologiquement. Elle choisit le vélo-cargo et se lance en 2018. Depuis, son modèle a évolué vers des prestations d'animation d'ateliers culturels pour des bailleurs sociaux, des médiathèques, des collectivités et de la livraison de livres aux particuliers. Elle habite en périphérie de Melun et intervient sur la communauté Paris-Saclay, un territoire hétérogène (à la fois urbain et rural) et vallonné. Elle réalise entre 1 et 2 animations par semaine dans un rayon de 30 km.

Elle possède un vélo Douze Cycles, une petite remorque et une remorque caravane qui lui permettent d'embarquer plus de 100 kg de livres et de matériel. Pour rouler en sécurité, elle étudie en amont ses itinéraires. Sur les routes de campagnes aux conditions de circulation potentiellement dangereuses pour les vélos, elle préconise d'être très visible (gilet, éclairage) et de « prendre sa place ».

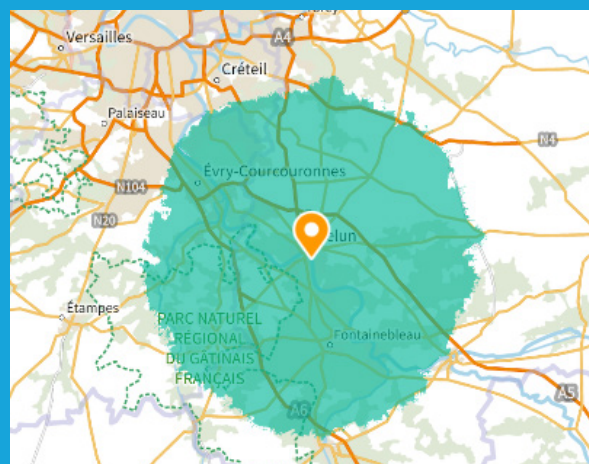


Photo : Géoportail

### LA PISTE AUX 4 CHANSONS

La piste aux 4 chansons est une association créée en 2021 pour promouvoir la mobilité douce dans le spectacle vivant. Ils sont 3 musiciens et 1 technicien à avoir réalisé, début août 2021, une tournée à vélo de 10 jours, 7 concerts et 362 km. Ils utilisent des attelages vélos-remorques pour transporter 2 guitares, 1 contrebasse et leurs affaires personnelles. Pour limiter le risque de casse sur la contrebasse pendant le transport, ils ont créé une remorque spéciale équipée d'une chauffeuse thermoformée qui absorbent les chocs. Ils utilisent également des bâches blanches pour éviter que les instruments surchauffent au soleil. La tournée a été organisée de manière à rouler 30 km/jour, ce qui permet d'avancer sans dépenser trop d'énergie nécessaire aux spectacles. Selon Hervé Lazerges, un des artistes, l'idéal est de pouvoir faire une pause tous les trois jours. Cette approche radicale et engagée de la tournée musicale complexifie fortement le modèle économique. Sur 10 jours de tournée, les musiciens ont tout juste réussi à se rémunérer. L'organisation initiale d'une tournée implique de trouver des collectivités ou particuliers intéressés par la démarche et situés à distance acceptable de l'itinéraire.

L'association prévoit deux nouvelles tournées en 2022.

Dans le même genre, l'orchestre Les Forces Majeures a réalisé en avril 2022 le projet artistique *Accordez vos vélos* : une tournée musicale à vélo d'une trentaine de musiciens entre Grenoble et Genève.

Le réseau ARMODO, en cours de création, vise à rassembler l'ensemble des démarches artistiques réalisées en mode doux. Sur le vélo, on retrouve notamment :

- La Joyeuse Lucie Holle, deux comédiennes en vélo-remorque,
- Philippe Seranne qui réalise le tour des alpes en piano-vélo,
- La Poursuite qui accompagne des collectifs d'artistes en tournée à vélo,
- L'association Waf Waf Production qui organise des tournées vélocipède,
- KermesZ à l'Est qui a réalisé une tournée de 500 km pour 36 concerts en Wallonie durant l'été 2020,
- Oswaldo Carné qui tracte une scène de 400 kg derrière 3 vélos,
- Le méli-vélo tour, artiste-saltimbanque à vélo.



## 2. SERVICES À LA PERSONNE (LAVEUR DE VITRE, COACH SPORTIF, RÉPARATEUR VÉLO)

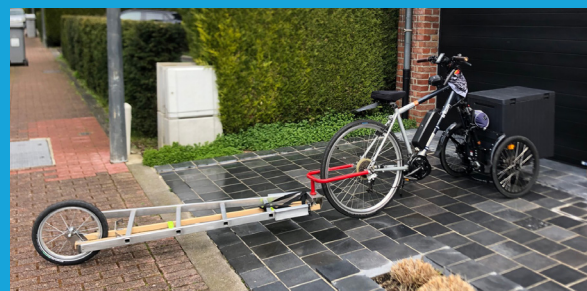
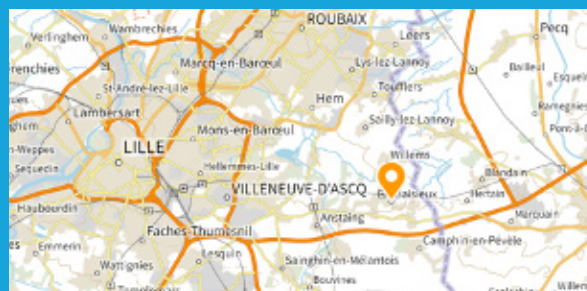
### DICAPUA CYCLE

Habitant d'une petite ville située à 15 km du centre-ville de Lille, Daniele réalise des prestations de services à la personne (lavage de vitres, bricolage, réparations de vélo) depuis 2015. Il se déplace avec un vélo modifié Addbike dans un rayon de 30 km maximum, dont 2 matinées par semaine à Lille.

Pour optimiser ses trajets, ses devis sont réalisés au maximum à distance, il se fait livrer ses fournitures directement chez lui et intervient principalement pour des prestations à haute valeur ajoutée.

Son vélo contient son matériel de réparation et de lavage de vitres, un système de filtration d'eau et une échelle qu'il peut fixer sur sa remorque. Il a gardé sa voiture pour des interventions spécifiques nécessitant beaucoup de matériel mais le cas se présente rarement.

Daniele estime qu'il est moins dangereux de circuler en campagne ou dans les villages qu'en ville en raison de la densité de la circulation.





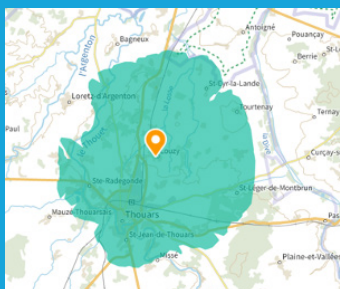
### MARC FREMOND

Marc est enseignant en activité physique adaptée depuis plus de 13 ans. Il dispense des séances de sport aux personnes ayant une prescription médicale. Il habite à Louzy en périphérie de Thouars, dans le département des Deux Sèvres. La communauté de commune compte 12 000 habitants et est très peu aménagée pour le vélo (6 km cumulés de piste cyclable).

Marc se déplace principalement dans des salles de sport, des piscines ou chez les particuliers dans un rayon de 8 km. Au-delà, il utilise sa voiture.

Il a acheté et aménagé son vélo Bullit et sa remorque d'occasion pour pouvoir transporter son équipement sportif (élastiques, mini-trampoline, enceinte, sacoche à pharmacie...).

L'usage du vélo et la promotion de la mobilité active comme source de bien-être s'inscrit naturellement avec l'exercice de son métier. Il lui permet également de porter des valeurs écologiques fortes.

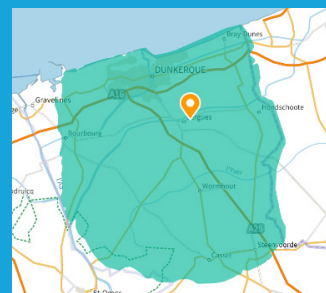


### L'ÉCHAPPÉE BIKE

Basé à Hoymille, une petite ville de 6000 habitants à une dizaine de kilomètres de Dunkerque, Nicolas Devaux est réparateur vélo ambulant et assure des prestations de conseils pour les entreprises.

Il réalise 80 % de son activité sur l'agglomération de Dunkerque et 20 % en zone rurale. Il parcourt en moyenne 50 à 60 km dans un rayon de 25 km autour de son domicile. La fréquence de ses interventions est très variable et il peut en réaliser jusqu'à 10 lors d'une bonne journée.

Du fait des distances plus importantes, il ne lui est pas possible de répondre à toutes les sollicitations en milieu rural. Il aimerait ainsi, avec l'aide des collectivités, organiser des ateliers de réparation



qui lui permettrait de concentrer une multitude d'interventions réalisées au même endroit et en même temps.

Pour limiter au maximum le risque d'oubli de matériel, il fait des analyses téléphoniques approfondies avec ses clients pour cerner au mieux les besoins de l'intervention.

Il possède un vélo-cargo Douze Cycle qui lui permet d'embarquer sa caisse à outils, un pied d'atelier, des composants spécifiques aux interventions du jour et du petit consommable au cas où.



## 3. MÉTIERS D'ACCOMPAGNEMENT (CONDUCTEUR DE CHANTIER, GUIDE NATURE)

### BP MOE

Benoit Perraudin est maître d'œuvre dans le bâtiment. Il habite à 20 km de Chalon-sur-Saône dans le département de Saône-et-Loire, un territoire peu aménagé mais avec quelques voies vertes pour le vélo-tourisme.

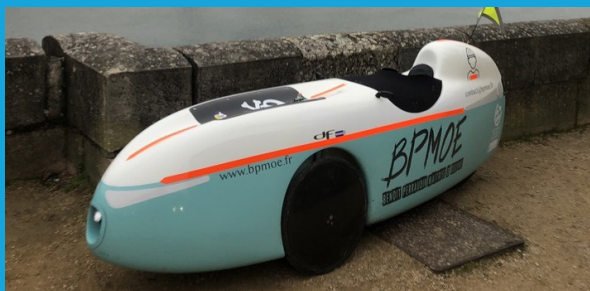
À son compte depuis 2019, il doit se déplacer quotidiennement pour des réunions de chantier. Pour des raisons écologiques et de bien-être, il a testé quelques trajets professionnels à vélo. Au vu des grandes distances parcourues (30 à 60 km aller-retour), il a acheté d'occasion en mars 2021 un vélomobile InterCityBike sans assistance électrique pour 7 300 € (subventionné à 50 % par sa communauté de communes).

Le vélomobile, appelé aussi vélocar, est au vélo ce que l'automobile est à la moto ; techniquement, il s'agit d'un tricycle caréné à pédalage en position allongée.

Grâce à l'aérodynamisme, un vélobiliste peut rouler longtemps avec un effort modéré, à des vitesses de 30 à 40 km/h. Sur des distances de 20 km, Benoît met sensiblement autant de temps à se déplacer en vélobiliste qu'en voiture, en particulier si une partie du trajet est en ville. Le carénage aérodynamique protège aussi le pilote contre le vent, la pluie et le froid. En 2021, Benoît a réalisé 38 % de ses trajets en vélobiliste soit 4 400 km. Cette distance représente 730 kg de CO<sub>2</sub> évités. En mars 2022, il en est déjà à plus de 55 % de ses trajets réalisés en vélobiliste. Pour ses déplacements, il préfère



Pour ses déplacements, il préfère utiliser les routes que les voies vertes car le revêtement des voies est moins lisse, elles sont moins bien entretenues et les autres cyclistes roulent bien moins vite que lui ce qui pose des questions de sécurité. Pour s'informer sur le vélobiliste, Benoît recommande le [Forum du Vélorizant](#), [Cycles JV & Fenieux](#) et [Cycles Roulcouché](#). Il a aussi largement documenté sa pratique sur son [site web](#).



### SAUVAGE ET SACRÉ

Pierre Ribeyre lance son activité de guide nature dans le site protégé du haut-Allier en Haute-Loire. Il a eu le « déclic » du vélo quand la communauté de commune des Rives du Haut-Allier a mis à disposition des vélos à l'association où il travaillait.

La logistique liée à son activité consiste à amener l'ensemble de son matériel en voiture dans un gîte autour duquel il peut rayonner à vélo pour apporter à ses clients pique-niques et matériel d'animation. Il vient d'acquiescer un longtail<sup>1</sup> tout terrain [Riese & Müller](#) et souhaite également acheter une remorque pour augmenter sa capacité de charge.

Pour assurer la maintenance de son vélo, il a la chance d'avoir un magasin de vélos qui a ouvert près de chez lui.

<sup>1</sup>Il s'agit d'un vélo classique, qui a été rallongé et renforcé sur l'arrière pour transporter de lourdes charges.

## 4. LOGISTIQUE DE PROXIMITÉ

### LE CARGO, LIVRAISON À VÉLO

Sébastien Guichon a lancé début 2022 un service de livraison à vélo-cargo à Nevers, une commune du centre de la France (département de la préfecture de la Nièvre) qui compte 35 000 habitants. 3 raisons principales ont poussé Sébastien à se reconvertir dans le milieu du vélo : son militantisme écologiste, sa santé et ses échanges avec des homologues du réseau des Boîtes à Vélo. Il assure la livraison de maraîchers bio, d'artisans locaux, de commerçants du centre-ville, de transporteurs pour les livraisons du dernier kilomètre et de personnes à mobilité réduite. Il intervient dans un rayon d'action de 10 km avec un vélo-cargo [Douze Cycles](#) et une remorque [Bycylift](#). Il a reçu un soutien important de la collectivité, convaincue de l'impact qu'il a sur la revitalisation du tissu économique en centre-ville. Elle lui loue notamment un local en hypercentre pour entreposer son matériel, des colis et communique sur sa démarche pour inciter les habitants à solliciter ses services.



### LA FERME DU ROUGEQUEUE

Alain Sousa et Marianne Parel se sont installés comme maraîcher en 2019 à Châteauneuf-sur-Isère, une petite commune à 10 km de Valence. Dans l'esprit de son [tour du monde à vélo](#), Alain a voulu garder ce mode de locomotion pour ses livraisons de légumes au marché. À l'aide d'un vélo électrique et d'une remorque aménagée spécialement (sur base d'une [BusyBike](#)), il peut emporter jusqu'à 100 kg de légumes qu'il vend sur les marchés de Valence. Pour de plus grosses livraisons à des supermarchés spécialisés, il utilise une camionnette. Sur Valence, il est en lien avec [Rovalterre](#), des composteurs à vélo et l'Atelier Paysan, une coopérative qui conçoit et fabrique des machines adaptées à l'agroécologie comme le [Bicitractor](#).





## CHAPITRE 3 - S'ADAPTER AUX CONTRAINTES INHÉRENTES AU VÉLO

### 1. CAPACITÉ D'EMPORT

À chaque métier ses besoins. Plus vous aurez de volumes et de poids à transporter, plus votre rayon d'action risque d'être limité et votre vitesse de déplacement, réduite. **Les vélos-cargos les plus capacitaires peuvent déplacer 300 kg et 1,5 m³ à environ 20 km/h.** On est loin du vélo-mobilité qui, avec sa capacité d'emport plus modeste, peut vous propulser à la vitesse d'une mobylette (30 à 40 km/h en moyenne avec des pointes à 70 km/h), voire davantage.

Du fait de la multiplicité des métiers, nous ne pouvons pas présenter ici un panel de tous les vélos adaptés à votre activité. Citons malgré tout, du plus léger au plus capacitaire : le vélo avec sacoche, le longtail ou vélo allongé, le biporteur, le triporteur (ou tricycle). Au biporteur et au vélo, il peut être attaché une remorque pour augmenter sa capacité d'emport, voire dépasser celle de certains triporteurs.

Attention toutefois au moment du choix de bien vérifier la puissance moteur, l'autonomie et la capacité de la transmission à transporter ce dont vous avez besoin.

### 2. RAYON D'ACTION

**La question posée par le rayon d'action est celle, fondamentale, de la viabilité économique du projet.** Nous l'avons vu dans les témoignages, dans certains cas, le vélo impose un changement de rythme radicalement différent. C'est le cas pour les libraires et artistes ambulants qui envisagent des tournées sur plusieurs jours. Dans d'autres cas, un rayon d'action plus limité (jusqu'à 40 km) permet d'intervenir à la journée sur des interventions à haute valeur ajoutée.

Dans cette démarche militante, il faut savoir dire non aux demandes trop lointaines et ne pas s'interdire de garder une complémentarité avec la voiture quand cela s'avère nécessaire.

### 3. SAISONNALITÉ ET MÉTÉO

À cœur vaillant, rien d'impossible. Le mieux pour se lancer est certainement la belle saison. Ainsi, vous aurez le temps de prendre goût à ce mode de transport jusqu'à ne plus pouvoir vous en passer. La belle saison vous aidera à traverser la mauvaise !

La majorité des témoignages d'utilisateurs indiquent que la **mauvaise météo est une gêne certaine mais pas un problème en soi**. On s'y habitue et on s'équipe correctement avec des vêtements adaptés. Le vélo-cargo a tellement d'arguments pour lui que cela ne suffit pas à lui tourner le dos. Si ces lignes vous paraissent tenir de la romance, le seul conseil à retenir est « *essayez, et faites-vous votre propre avis* » !



Photo : BPMOE

### 4. ASSURER SA SÉCURITÉ

Les entrepreneurs à vélo en milieu peu dense se retrouvent confrontés à la pauvreté des aménagements dédiés aux vélos, tant en quantité qu'en qualité. Certains préfèrent parfois utiliser la route, même si ce choix leur semble moins rassurant, afin d'éviter les discontinuités, la piètre qualité des revêtements de certaines pistes cyclables ou voies vertes et les aménagements anti-voiture qui peuvent bloquer les vélos-cargos les plus longs.

Dans ce cas-là le mot d'ordre est **d'anticiper au maximum son trajet** pour éviter des axes trop dangereux, **être visible et « prendre sa place »**. La majorité des témoignages montrent que la cohabitation avec les automobiles se passe plutôt bien. Sur des véhicules spéciaux comme le vélo-cargo ou le vélomobile, très peu présents en milieu peu dense, la curiosité et la sympathie suscitées font que les automobilistes ralentissent fortement avant d'amorcer un dépassement !



## CHAPITRE 4 - COMMENT SE LANCER ?

### 1. ÉLABORER SON BUSINESS PLAN

**Tout projet d'entreprise nécessite de réfléchir à son modèle économique.** Les premières questions à se poser sont :

- Quel est mon positionnement produit et mon savoir-faire associé ?
- Quel investissement en énergie, en temps et en argent suis-je prêt à mettre dans ce projet ?
- Quel est mon bilan prévisionnel ?
- Comment puis-je financer mon projet ? Quelles aides puis-je obtenir ?

Il est nécessaire d'avoir un business plan. Pour cela il existe de nombreux modèles en ligne, et, surtout, des organismes d'accompagnement à la création d'entreprise ou d'activité, avec qui vous pouvez élaborer et valider votre projet. Pour trouver rapidement les aides à l'acquisition dont vous pouvez bénéficier, consultez le site [MesAidesVelo.fr](http://MesAidesVelo.fr). **Sollicitez également votre collectivité pour obtenir son soutien sur de l'investissement, sur un local et de la communication.**

En outre, pour les questions spécifiquement liées à l'entrepreneuriat à vélo, l'association référente dans le domaine est [Boîtes à Vélo - France](http://BoitesàVelo-France). Elle organise des programmes de découverte et de formations et bénéficie d'un [large réseau d'entreprises et entrepreneurs à vélo](#), dont certains sont soit formateurs, soit conseillers, soit fournisseurs de matériel et de services.

#### MA CYCLOENTREPRISE

Le programme CEE [Ma Cycloentreprise](#) accompagne gratuitement les entrepreneurs et petites entreprises vers l'intégration du vélo et vélo-cargo dans leur activité professionnelle. Le parcours est composé de 3 étapes :

- Une formation d'une demi-journée alliant théorie et essai pratique de vélos-cargos.
- Un accompagnement individuel technique avec un formateur spécialisé.
- Un accompagnement financier avec une prime allant jusqu'à 20 % du prix d'achat du matériel.



### 2. SE FAIRE CONSEILLER ET SE FOURNIR EN MATÉRIEL AMÉNAGÉ

Le choix du matériel est capital lorsqu'on souhaite travailler à vélo. La monture doit être parfaitement adaptée au type d'activité et au rayon d'action souhaité. Un libraire, par exemple, préfère un gros triporteur pour transporter beaucoup de poids, avoir un étal stable ; il accepte aussi de se déplacer plus lentement. Au contraire, un architecte n'a pas que peu de matériel et doit visiter plusieurs sites dans une journée. En se déplaçant en vélomobile aérodynamique, il atteint aisément la vitesse d'une mobylette sur son trajet.

Au moment de se lancer, il est toujours **utile d'entrer en contact avec des personnes ayant une activité et une situation similaires aux vôtres** ou bien des associations ayant réfléchi et travaillé le sujet comme l'[InVD](#), qui fait la promotion dans l'Aveyron (un département rural) du vélo et des véhicules intermédiaires<sup>2</sup>.

Quel que soit le type de vélo utilitaire identifié, il y a peu de chances qu'un magasin ou revendeur local soit en mesure de vous le fournir. Aussi, une recherche internet approfondie est nécessaire et nous ne saurions trop vous conseiller d'essayer le vélo, même si cela implique un ou plusieurs déplacements. Certaines entreprises se sont spécialisées dans la fabrication et la vente de vélos pour professionnels. N'hésitez pas à les questionner. Le site de l'association [Les Boîtes à Vélo - France](#) en recense [une grande partie](#). Sur Internet, vous en trouverez d'autres.

Quel que soit le prestataire que vous choisissiez, voici un bon conseil ! Assurez-vous qu'il :

- garantisse le matériel au moins 2 ans ainsi que la réactivité du service après-vente,
- soit capable d'assurer lui-même ou de vous présenter un prestataire en mesure d'assurer la maintenance.

<sup>2</sup>Désigne tous les véhicules qui ne sont plus des vélos mais pas encore des voitures. [Pour en savoir plus](#)

### 3. CONNAITRE SON TERRITOIRE ET SES FUTURS CLIENTS

Une activité, même partielle, même sans logique de rentabilité à outrance, nécessite d'acquérir et de fidéliser une clientèle (ou patientèle). Avant de vous lancer, une connaissance des attentes des habitants est donc indispensable. Pour cela, une seule solution : parler de votre projet et surtout écouter ! Votre entourage plus ou moins proche peut vous aider à recentrer votre projet autour de leurs attentes. Ensuite, le bouche-à-oreille, physique ou numérique, fera le reste. Vous pouvez également vous rapprocher de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat locale.

Vous pouvez aussi envisager de tester votre idée lors de rassemblements ou festivals. Cela vous permettrait d'entrer en contact, en un temps court, avec un maximum de personnes.

Dans tous les cas, une fois votre activité lancée,  **votre vélo-cargo sera un formidable outil de communication et de visibilité.**

### 4. LOCAUX NÉCESSAIRES

En fonction de votre projet et de la taille de votre entreprise, vous avez certainement besoin d'un ou de plusieurs locaux de dimensions variables. Cet espace peut servir à **stationner, laver, entretenir et recharger votre (vos) vélo(s)**. Il contient également les matériels, stocks, et déchets relatifs à vos opérations. Il peut finalement permettre d'accueillir votre clientèle.

Là encore, la collectivité où votre activité est domiciliée peut vous soutenir en vous allouant un local communal à loyer modéré.



### 5. ANTICIPER L'ENTRETIEN ET LES ASSURANCES

L'entretien de votre monture est primordial. Le mieux que vous puissiez faire est de l'anticiper, autant en termes de prestataire, que de fréquence et de budget. Ceci évite les mauvaises surprises ! Ainsi, il convient de vérifier :

- La disponibilité des pièces de rechange
- La durée de garantie des composants
- La présence de prestataires localement pour assurer la maintenance. En milieu peu dense, l'association [l'Heureux-Cyclage](#) est certainement la plateforme qui regroupe le plus d'acteurs de la réparation.
- À défaut, votre propre capacité à assurer tout ou partie de la maintenance. **Une vérification régulière de la pression des pneus, de la lubrification de la chaîne, du bon fonctionnement des freins et du système d'éclairage, sont les opérations incontournables** pour conserver votre vélo en bon état de fonctionnement entre deux révisions et assurer votre sécurité en déplacement.

Dans votre entreprise, vous avez 3 choses à assurer :

- **Votre activité, en Responsabilité Civile Professionnelle.** Cette assurance est obligatoire quelque-soit l'entreprise. En outre, vous devez vérifier que l'exercice de votre profession ne nécessite pas des diplômes ou certifications obligatoires.
- **Votre matériel**, contre le vol, la panne et la casse
- **Votre vélo**, contre le vol, la panne et la casse

L'assurance, dans ces deux derniers cas, est non obligatoire. Elle est cependant fortement conseillée. L'entreprise qui vous fournira le vélo sera la plupart du temps apte à vous proposer un produit assurantiel adapté, pouvant inclure le tracking GPS du vélo. Parmi ceux qui ont développé des produits d'assurance pour les vélos professionnels, citons la Maif, Allianz et la MMA. De plus petits acteurs, souvent des start-ups, ont également développé des produits assurantiels.

## CHAPITRE 5 - LES LEVIERS D'ACTION POUR LES PETITES COLLECTIVITÉS

En agglomération, la compétence voirie est exercée par le maire ou, le cas échéant, par le président de l'EPCI<sup>3</sup> auquel cette compétence a été transférée pour les voies d'intérêt communautaire. Cette compétence s'exerce tant sur les voies communales, départementales, que sur les voies nationales<sup>4</sup>.

Hors agglomération, le Département a à sa charge l'aménagement des routes départementales.

### 1. INVESTIR DANS DES AMÉNAGEMENTS DE QUALITÉ

Ce qui ressort le plus souvent dans les freins au développement de l'entrepreneuriat à vélo dans les territoires peu denses, c'est la rareté ou la piètre qualité des aménagements cyclables et l'insécurité des axes routiers où le différentiel de vitesse entre le vélo et les véhicules motorisés rend la pratique du vélo dangereuse.

**Une bande cyclable en bord de route suffisamment large** (minimum 1,50 m) et un **revêtement de qualité** peut suffire pour donner de la place à ces modes alternatifs.

Afin de favoriser les déplacements à vélo, y compris de loisir et tourisme, il est important de consulter les acteurs usagers du territoire, notamment associatifs. Consultez également le [Baromètre des villes cyclables](#), édité par la FUB où les usagers du territoire ont pu identifier précisément les points positifs et les points noirs sur leurs trajets. Peut-être que votre collectivité est référencée ?

Afin de vous orienter, vous pouvez vous faire accompagner par l'association [Vélo et Territoires](#). Sachez également que des financements sont débloqués par l'État, dans le cadre du Plan Vélo de l'État, et notamment du fonds Mobilité Active. Des Appels à Projet ou Appels à Manifestation d'Intérêt sont régulièrement diffusés en ce sens (récemment [AVELO 2](#)).

### 2. SOUTENIR DIRECTEMENT LES PORTEURS DE PROJET

Au-delà des aménagements, si vous souhaitez aider les porteurs de projet à vélo, **un soutien financier** peut leur être alloué pour :

- l'achat du vélo-cargo, certains vélos pouvant avoisiner les 10 000 €, quand l'Etat ne verse aujourd'hui qu'un Bonus Écologique maximal de 1000 €,
- l'animation territoriale, notamment pour les acteurs associatifs,
- l'achat ou la location de locaux, notamment boutiques, bureaux, garages,
- des services directs (livraison, restauration, animation) qu'ils peuvent rendre aux établissements publics.

Vous pouvez également les soutenir par des **actions de communication** afin de valoriser leur initiative.

Ces pionniers sont un faire-valoir d'une grande valeur en ce qu'ils justifient et défendent votre politique cyclable et la **revitalisation du tissu économique local**. Ils sont également, comme nous l'avons déjà décrit, un formidable liant pour les habitants et participent au **dynamisme de la vie sociale de votre territoire**.



Photo : La Librocyclette

<sup>3</sup>Établissement public de coopération intercommunale

<sup>4</sup>[ADCF-GART-EtudeVoirie-130918.indd](#)



### 3. SOUTENIR L'INSTALLATION DES SERVICES LIÉS AUX VÉLOS (VÉLOCISTE, MAINTENANCE)

Comme pour l'automobile, le développement de l'usage du vélo nécessite des services supports. Vous **pouvez accompagner l'installation de marchands de vélos**, avec une dimension utilitaire et non uniquement de loisir, et aussi et surtout **l'implantation de mécaniciens cycles**, service indispensable aux déplacements à vélo.

Si, dans votre commune, ce type d'installation n'est pas envisageable du fait de sa petitesse, peut-être cela se joue-t-il au niveau de l'intercommunalité ou du département.

### 4. PROPOSER AUX AGENTS MUNICIPAUX D'EXERCER À VÉLO

Collecte et traitement des déchets des ménages et déchets assimilés, protection et mise en valeur de l'environnement, entretien de la voirie, fonctionnement d'équipements culturels et sportifs, action sociale... sont autant d'activités municipales réalisables à vélo-cargo.

Discutez-en avec vos agents, étudiez la pertinence pour les trajets professionnels, simulez les économies et faites des expérimentations !

Si vous menez une expérimentation de ce type ou si vous connaissez d'autres entrepreneurs à vélo sur votre territoire (rural ou peu dense), [contactez-nous](#) !



Photo : Les Marmites Volantes

## REMERCIEMENTS

Le programme V-logistique tient à remercier les personnes et entreprises qui ont participé, par leur témoignage, à l'élaboration de ce livret :

- **Sébastien Guichon**, [Le Cargo](#) – Cyclologisticien,
- **David Blouët**, [La Libricyclette](#) - Libraire ambulant,
- **Daniele Dicapua**, [Daniele DI CAPUA](#) - Laveur de vitre/réparateur cycles ,
- **Adeline Barnault**, [Cultureuil](#) - Libraire ambulante,
- **Marc Frémond**, [Frémond Marc](#) - Enseignant d'activité physique libéral,
- **Nicolas Devaux**, [L'échappée bike](#) - Réparateur cycles,
- **Benoit Perraudin**, [BPMOE](#) - Maître d'œuvre dans le bâtiment,
- **Pierre Ribeyre**, [Guide nature à vélo](#) – Guide nature,
- **Hervé Lazerges**, [La Piste aux 4 chansons](#) - Collectif d'artistes à vélo,
- **Alain Sousa**, [La ferme du Rougequeue](#) – Maraicher.