

TRAVAILLER À VÉLO ...

... DANS LA LOGISTIQUE



AU SOMMAIRE

- [Chapitre 1 - page 3](#) : À qui s'adresse ce guide ?
- [Chapitre 2 - page 4](#) : Panorama de la cyclologistique
- [Chapitre 3 - page 7](#) : Intégrer le vélo-cargo à mon activité de logistique : avec quels objectifs ?
- [Chapitre 4 - page 9](#) : Quel matériel, pour quel usage ?
- [Chapitre 5 - page 11](#) : Comment se lancer ?
- [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 ?

Selon le Larousse, la logistique est un « ensemble de méthodes et de moyens relatifs à l'organisation d'un service, d'une entreprise, etc., et comprenant les manutentions, les transports, les conditionnements et parfois les approvisionnements ». Le mot est tiré du latin *logisticus*, du grec *logistikos*, relatif à l'art du raisonnement.

En y adjoignant le préfixe « cyclo », nous introduisons l'idée d'un transport réalisé à l'aide de vélos ou le plus souvent de vélos-cargos. C'est la cyclologistique.

Il est intéressant de noter que cette logistique effectuée à vélo, qui **existe depuis la généralisation du vélo** au début du XXème siècle mais qui a quasiment disparu au profit des véhicules motorisés, **refait surface depuis quelques années et retrouve petit à petit une place notable**. Peut-être est-ce le signe d'un vrai changement de comportement collectif pour aller vers une mobilité plus soutenable ?

Dans ce guide, nous n'abordons que la question **du transport des flux physiques de produits à destination ou au service d'un client final**.

1. QUELLES ENTREPRISES ?

Ce guide s'adresse à toute entreprise dont le métier est lié au transport de marchandises et de biens, en dehors du transport de personnes, quelle que soit sa taille. Il peut être utile tout autant à **une entreprise de logistique classique (flotte de camions) qui cherche des informations sur la pratique de son métier à vélo-cargo** qu'à des **porteurs de projet d'entreprise dans le domaine**. Il peut également être **utile aux collectivités** afin de contribuer à leur connaissance du sujet et des moyens d'en favoriser l'essor dans leur territoire.

2. QUELS MÉTIERS ?

Le champ de la cyclologistique recouvre une importante diversité d'activités. Nous distinguons plus loin, dans le chapitre « Panorama de la cyclo-logistique », deux catégories de métiers :

- **La logistique du dernier kilomètre et du premier kilomètre**, incluse dans une chaîne logistique globale avec prise en charge sur le reste du trajet par des véhicules motorisés,
- **Les métiers de coursiers ou de services logistique**, où le transport se fait d'un point A à un point B de manière décorrélée d'une chaîne logistique globale.



Photo : Toutenvélo

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 les métiers d'intervention à vélo a été rédigé par [Velab](#) et les [Boîtes à Vélo – France](#), sur la base d'entretiens de professionnels exerçant comme cyclologisticiens. 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 - PANORAMA DE LA CYCLOGOLOGISTIQUE

1. LE PREMIER ET LE DERNIER KILOMÈTRE : INTÉGRÉS DANS UNE CHAÎNE LOGISTIQUE GLOBALE

• Livraison de colis (e-commerce, postal)

Dans cette catégorie de métiers, les **marchandises sont empaquetées**, postées par l'expéditeur ou confiées à un transporteur, puis transitent par un (ou plusieurs) centre(s) logistique(s) avant d'être finalement **prises en charge par des livreurs à vélo**. Le destinataire final est le plus souvent un particulier mais peut également être une entreprise utilisant le même canal de distribution. À la différence d'une chaîne logistique « traditionnelle », **la cyclologistique du colis implique d'avoir un Espace de Logistique Urbain (ELU)¹ situé en centre-ville ou à ses abords immédiats**. Il doit être connecté aux chaînes logistiques en amont (route, ferroviaire, fluvial) et situé à distance raisonnable des lieux de distribution (si possible 2 km maximum).

GREEN COURSE

La société nantaise, créée en 2013, assure différentes activités de cyclologistique dans un rayon de 6-7 km autour du centre-ville :

- De la livraison de colis en « dernier kilomètre » pour le transporteur DHL,
- Des courses directes pour des professionnels (prélèvements médicaux pour les hôpitaux, échange de matériels administratifs, livraisons pour des commerçants),
- De la collecte de biodéchets en tournées,
- Et ponctuellement du transport de mobilier ou collecte d'encombrants.

L'entreprise compte 3 cogérants et 2 salariés et tous se déplacent sur une flotte constituée de biporteurs Bullit et d'attelages Vélo à Assistance Electrique (VAE) et remorques Toutenvélo.



• Livraison de fournitures aux professionnels

Il s'agit d'une livraison effectuée d'un **fournisseur à un client professionnel**. Elle est soit effectuée en propre par le fournisseur, soit confiée à un sous-traitant transporteur. C'est par exemple le cas des **fournitures en produits bruts** des restaurants ou des fournitures de détaillants. Les cyclologisticiens peuvent prendre en charge des palettes standardisées de ces produits.

À noter que cette activité de livraison, tout comme celle des colis, peut s'adosser à un service de **stockage déporté** : le client stocke des marchandises chez le cyclologisticien dans l'attente de commandes de futur client.

• Collecte des déchets

La plupart des déchets (biodéchets, encombrants, tout-venant, etc...) sont encore collectés en véhicules motorisés, le plus souvent des camionnettes ou camions. Cependant, ces véhicules s'exposant aux mêmes problématiques de circulation que dans un circuit de « dernier kilomètre », il est intéressant de noter que plusieurs initiatives de « premier kilomètre » à vélo, à destination de points de dépôts ou de consolidation, émergent depuis quelques années.

L'activité de collecte des biodéchets à vélo en particulier connaît un fort développement ([voir le recensement de l'Attache Rapide](#)). Elle est souvent couplée à une activité de compostage. Dans ce cas, l'activité de collecte n'est pas liée à une chaîne logistique globale.

SIKLE

L'association strasbourgeoise SIKLE compte 7 salariés. Elle assure la collecte de 7 tonnes de biodéchets par semaine sur plus de 80 établissements (restaurants, cantine d'entreprises, boulangerie) puis les valorise dans 3 sites de compostage.

Pour la collecte de biodéchets, la contrainte d'emport du vélo porte sur le poids. Les prestations de collecte sont d'ailleurs facturées au poids et non au volume. Les attelages biporteurs Douze Cycles et remorques Carla Cargo permettent d'emporter jusqu'à 250 kg de charge utile.

En dessous de 500 kg de déchets par convoi, aucune réglementation particulière ne s'applique au transport de déchets. Les collecteurs doivent néanmoins éditer des Documents d'Accompagnements Commerciaux (DAC) comme justificatifs réglementaires.

[Pour en savoir plus](#)



¹ELU est l'acronyme de Espace Logistique Urbain. Cette aire dédiée à la logistique urbaine est destinée à rassembler les colis et marchandises émanant de différentes provenances avant distribution au client final. Ces espaces sont également appelés Espace de Logistique de Proximité (ELP), hub urbain ou bien encore entrepôt de logistique urbaine.

2. LA COURSE ET LA LOGISTIQUE DE SERVICE

Dans cette catégorie de transport sur de courtes distances, le vélo est très souvent d'une grande **efficacité et pertinence**, d'autant plus qu'il n'y a pas de rupture de charge associée. En voici quelques exemples.

• Livraison de repas préparés

La **livraison de repas de restaurants** (ou de traiteurs) **vers le client final**, effectuée en propre ou en sous-traitance, est probablement l'activité de cyclologistique la plus connue par le grand public avec l'avènement des plateformes numériques d'intermédiation comme UberEats ou Deliveroo. Des modèles alternatifs beaucoup plus vertueux sur le plan social existent, [la Fédération Coopcycle](#) en rassemble un certain nombre.

LES MARMITES VOLANTES

Les Marmites Volantes possèdent à Paris 2 restaurants et une cuisine dédiée à la restauration scolaire. L'entreprise est spécialisée depuis 10 ans dans la livraison de repas consignés dans des marmites en inox. Les 2 restaurants possèdent un livreur/serveur autonome qui livre les repas commandés la veille principalement par des entreprises (environ une vingtaine de formules par jour).

Sur un autre modèle, la cuisine produit 1 000 repas par jour livrés régulièrement aux cantines scolaires de Paris. Ces tournées, aux charges lourdes et aux horaires contraints, sont effectuées sur des biporteurs [Douze Cycles](#) et [Urban Arrow](#) ainsi que sur des remorques à vélo.



• Livraison « sortie de caisse »

Il s'agit de la livraison **depuis des magasins** (supermarchés, fleuristes, magasins de meubles, etc...) **vers le client final**. Cette logistique s'est développée depuis quelques années et, en ville, le fait de la faire à vélo-cargo permet de gérer aisément des petits flux.

AGILENVILLE

L'entreprise, implantée à Marseille, Lyon et Nice, compte une cinquantaine de salariés et effectue principalement des livraisons de courses alimentaires depuis des supermarchés. Les clients bénéficient de ce service de livraison en « sortie de caisse » après avoir réalisé leurs courses en magasin ou en ligne.

Un coursier parcourt entre 30 et 60 km par jour et emporte 60-70 kg de marchandises en moyenne sur des vélos [Freezones](#) et [Douze Cycles](#).

La masse salariale représente 60 à 70 % des dépenses de l'entreprise contre 50 % pour un modèle « thermique » cependant le coût d'utilisation des véhicules (stockage, carburant, entretien) est bien moindre et compense cette différence.

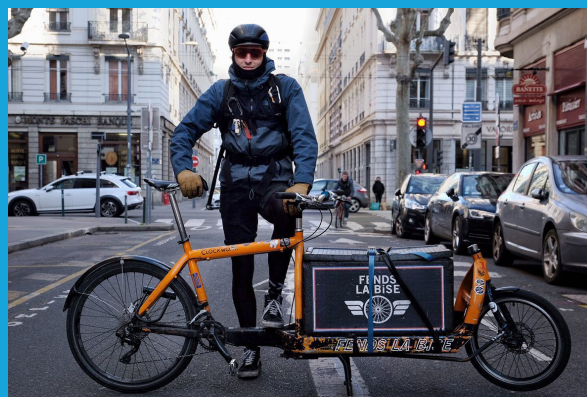


• Courses (express, plis, échantillons médicaux,...)

Nous avons tous en tête l'image du coursier new-yorkais à vélo fixie², remontant une file de voitures afin d'atteindre le plus rapidement possible le destinataire d'un dossier important. Les clients sont le plus souvent des entreprises. Les volumes transportés sont généralement faibles et dépendent des demandes des clients. **La contrainte de temps importante (l'urgence) est un élément caractéristique de la course.**

FENDS LA BISE

L'entreprise lyonnaise a été créée en 2014 sur le modèle des coursiers New-Yorkais avec différents cœurs de métier : de la course urgente pour des colis de poids variables, de la livraison en tournées pour des entreprises du bâtiment (Rexel), de l'informatique, du « cross-docking³ » ou du stockage déporté fixe. La société compte 18 collaborateurs (une quinzaine de coursiers et 3-4 dispatcheurs) et une flotte de vélos, biporteurs (Omnium et Bullit) et attelages vélo-remorque Fleximodal. L'entreprise investit dans une chambre froide pour pouvoir assurer des livraisons en froid passif⁴ sur toute la ville.



²Aussi nommé vélo à pignon fixe, le vélo fixie est un vélo dont la roue arrière est munie d'un seul pignon fixe ce qui fait qu'un rétropédalage bloque la roue arrière.

³Le cross-docking est un mode logistique de préparation de commandes à flux tendu, sans passer par l'étape de stockage. Une fois le produit réceptionné en entrepôt il peut être immédiatement préparé et mis en livraison. L'entrepôt devient donc uniquement un lieu de transit et n'est plus un lieu de stockage.

⁴Voir le livret « Travailler à vélo...sous température dirigée »

• Déménagements

Qui a dit que s'il y a bien un sujet pour lequel le vélo ne peut rien, c'est bien le déménagement ? Eh bien si, plusieurs acteurs sont capables aujourd'hui de proposer ces prestations qui trouvent **toute leur pertinence sur de courtes distances et en zone dense**, là où le camion est empêtré dans la circulation.

TOUTENVELO MARSEILLE

La société coopérative marseillaise a été créée en 2019 et compte 5 coursiers. L'entreprise assure des livraisons du dernier kilomètre (colis et palette) et de la collecte de déchets alimentaires, déchets recyclables et électroniques (DEEE) dans un rayon de 5 km autour du local de stockage. La moitié de l'activité provient également de la logistique événementielle et de déménagements. Sur des distances faibles (3 km maximum), les cyclologistes peuvent déménager des appartements jusqu'au T6 en remplissant 10 à 15 remorques pour vélo (soit 2-3 aller-retour). Sur ces prestations, l'entreprise est 10 à 15 % moins cher qu'une entreprise en camion. La seule limitation porte sur les plus gros et plus fragiles meubles (piano, « armoire de mamie »), intransportables à vélo.



• Logistique d'événementiel, intra-site et inter-site

Sur des **zones de taille modeste**, comme peuvent l'être un salon, un festival, une zone d'activité ou un camping, le transport à vélo peut être **d'autant plus pertinent que le secteur en question est dense et encombré**. Le vélo se faufile beaucoup plus facilement et s'arrête au plus près du matériel à transporter.

Attention, cette activité particulière est encore au stade expérimental, notamment lorsqu'elle a lieu pendant les manifestations. Un flou juridique important existe et les risques et responsabilités sont conséquentes sur un site qui accueille du public. Le métier se révèle ainsi particulièrement complexe et exigeant car en interaction directe avec le public.

• Livraison et collecte de biens consignés ou loués

Les activités de location d'outils de chantier, d'articles ou de contenants consignés se développent. La partie logistique afférente peut s'effectuer à vélo. La livraison s'accompagne souvent d'une collecte lors de la tournée. On parle alors de « **logistique inverse** » (en anglais *reverse logistic*) : à tout point de la tournée, le chargement du véhicule est optimisé entre les biens à livrer et ceux à collecter. Cette dernière catégorie est à mi-chemin entre la logistique et la prestation de service.

L'ATELIER DES LANGES

L'association nantaise, créée fin 2018, compte 4 salariées et propose la location et le lavage de couches réutilisables pour une quinzaine de familles et 6 crèches. 2 tournées de 30 km par semaine permettent la livraison et la collecte des couches. L'association utilise des vélos-remorques et un triporteur prêté par le programme V-logistique. Lors du passage chez un client, les nouvelles couches sont livrées et les usagées sont récupérées.



3. LE CAS DES LIVRAISONS SOUS TEMPÉRATURE DIRIGÉE

Le transport frigorifique (ou calorifique) est un mode de transport utilisé en priorité pour tous les transports nécessitant un **respect strict de la chaîne du froid** (ou du chaud) et de **l'intégrité et de la qualité des produits transportés**. Il concerne principalement le transport de denrées alimentaires, d'échantillons médicaux et de produits fragiles. Il fait face à de nombreux enjeux et est l'objet d'un livret dédié « Travailler à vélo... sous température dirigée ».

FRAIS CHEZ TOI

Créée en octobre 2020 par Anne-Lise Gandon à Angers, l'entreprise pionnière Frais Chez toi est spécialisée dans la cyclologistique en température dirigée. Elle réalise des livraisons pour les restaurateurs, les fleuristes, les bars, les cavistes et les commerces alimentaires. En 5 heures, Anne-Lise peut livrer jusqu'à 25 clients et elle a déjà livré une tonne de marchandises en 3h15. Son matériel lui permet d'emporter 350 kilos/1,5 m3 de charge utile. Elle est équipée d'une solution en froid passif (un tricycle VUF et une remorque Toutenvélo sur laquelle elle a installé 2 caissons Cold & CO, 1 pour le surgelé et 1 pour le réfrigéré) et d'une solution froid actif (un Fregones). Elle dispose d'un local en centre-ville équipé d'une chambre froide et d'un lieu de stockage pour son matériel. Les transporteurs partenaires possèdent les clés du local et livrent les marchandises la veille. Le matin, Anne-Lise effectue le dispatch des commandes, ajuste la température du matériel en fonction des besoins et livre ses clients dans la matinée.



CHAPITRE 3 - INTÉGRER LE VÉLO-CARGO À MON ACTIVITÉ DE LOGISTIQUE : AVEC QUELS OBJECTIFS ?

1. FACILITER SA MOBILITÉ EN MILIEU DENSE ET CONTRAINT

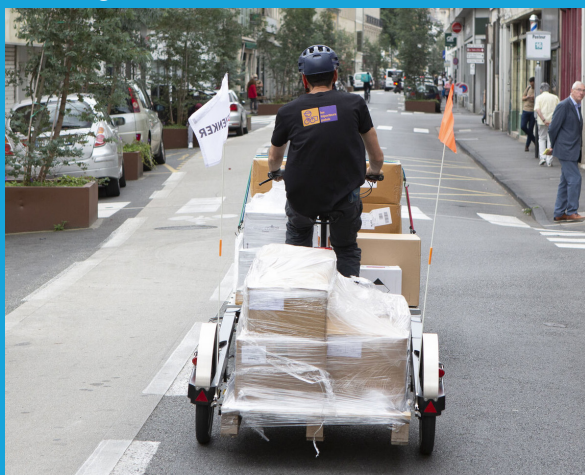
En tant qu'acteur de la logistique urbaine, vous connaissez les nombreux facteurs qui peuvent réduire l'efficacité de vos tournées. Le vélo-cargo trouve justement toute sa pertinence là où l'entrave est la plus « douloureuse », c'est-à-dire en milieu dense et contraint.

Il permet d'augmenter fortement la régularité et l'efficacité des tournées car il est très peu dépendant des contraintes externes que peuvent être les embouteillages et le stationnement. Il peut en effet utiliser les pistes cyclables et se stationner au plus près du client sans gêner. Grâce à lui, vos livreurs voient leur stress diminué et retrouvent une grande liberté de mouvement. Signe de fiabilité de ce mode, les **cyclologisticiens accusent beaucoup moins d'échecs de livraison que leurs confrères en camionnette.**

STEP

STEP est une entreprise d'insertion créée à Pau en 2001. Elle conduit plusieurs activités de cyclologistique :

- Distribution du courrier via une licence ARCEP. 4 facteurs à temps plein desservent la ville dans un rayon d'1,5 km sur des vélos Gitane.
- Logistique du premier et dernier kilomètre notamment pour de la distribution de palettes et de colis avec Chronopost. Les livreurs livrent en moyenne une cinquantaine de points par jour sur des triporteurs Urban Arrow et VUE, des biporteurs Urban Arrow et des remorques Fleximodal. L'attelage triporteur + remorque permet d'emporter jusqu'à 480 kg de charge utile. Pour cette activité, l'entreprise possède une licence de marque Triporteur de l'Ouest qui lui permet de bénéficier de l'expertise du réseau, de son carnet d'adresses et de son logiciel.
- Courses intra-urbaines pour des fleuristes, boulangers, chocolatiers, restaurateurs et pour des déménagements.



2. ABAISSER LE COÛT DE SA MOBILITÉ ET ÊTRE PLUS COMPÉTITIF

À la question de l'efficacité, qui est déjà en soit un gage de compétitivité, s'ajoute celle du coût intrinsèque de la mobilité à moteur thermique. Pour un véhicule d'entreprise, le coût global de la possession d'une camionnette, ou TCO⁵, est supérieur à 800€ / mois. **En ce qui concerne un vélo-cargo de livraison, il est au moins divisé par 2** (source : Velab).

En effet, en plus d'un coût d'achat du véhicule inférieur, **le coût de l'énergie est dérisoire, celui des contraventions est nul** ou quasi-nul. Du fait de son faible encombrement, **le coût du stationnement dans les locaux de l'entreprise est réduit. Celui du stationnement dans la rue est nul.** La Taxe sur les Véhicules de Société, quant à elle, n'est pas exigible.

Les économies réalisées permettent de compenser le surcoût lié à l'acquisition d'un Espace de Logistique Urbain (ELU) pour les activités de livraison ou d'un espace de stockage en centre-ville.

COLISACTIV'

Ce programme Certificats d'Economies d'Energie (CEE) porté par la société SOFUB vise à développer la cyclologistique en versant des subventions dégressives (dans le temps et au sein du territoire) aux entreprises de livraison du dernier kilomètre. Cette subvention est directement déduite des factures présentées aux transporteurs et chargeurs pour les inciter à reporter un flux plus important de colis vers ces modes écologiques.

Le programme est co-financé par les collectivités volontaires et le dispositif des CEE pour les territoires en Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m).



⁵Le TCO (Total Cost of Ownership ou Coût Total d'Acquisition en français) désigne son coût global. Il permet de se faire une idée précise des différentes dépenses liées au fait de posséder une flotte de véhicules d'entreprise. Achat des véhicules, entretien, maintenance, réparation, assurance, contraventions ou encore carburant ou taxes (source : www.feuvert-entreprises.fr)

3. SOIGNER SON IMAGE DE MARQUE, AMÉLIORER LE LIEN SOCIAL

Se déplacer à vélo utilitaire, c'est s'exposer aux autres. Autant, le livreur en camionnette ou en scooter est peu considéré des urbains, autant **celui qui se déplace à vélo bénéficie encore d'une attention particulière et le plus souvent d'un capital sympathie** (donnée empirique recueillie par les témoignages).

Si cet état de fait est un bénéfice pour le salarié, il l'est aussi, par ricochet, pour l'entreprise. Or on sait quelle image désastreuse les entreprises de livraison peuvent parfois avoir. Le vélo, s'il est pratiqué de manière respectueuse des autres usagers de la route, est alors un moyen de la redorer.

BAGUETTE À BICYCLETTE

Caroline a créé son entreprise de livraison de petits déjeuners à Lyon en 2018. L'équipe, composée de 9 salariés, s'approvisionne auprès d'artisans lyonnais puis livre environ 500 commandes par mois à des clients particuliers et professionnels sur toute la métropole de Lyon (jusqu'à 20 km de rayon d'action). L'entreprise capitalise sur l'image du vélo et le salariat de ses coursiers pour toucher notamment les professionnels via leur politique RSE.

Les coursiers parcourent environ 40 km par jour sur des biporteurs à assistance électrique [Bullit](#), [Douze Cycles](#) et [Urban Arrow](#).



4. RÉPONDRE AUX ENJEUX CLIMAT ET AUX CONTRAINTES DES ZFE-M

30 % des émissions nationales de gaz à effet de serre sont dues au transport.

Par ailleurs, les véhicules thermiques sont une source importante de pollution de l'air. La pollution de l'air aux seules particules fines est responsable de [48 000 décès](#) chaque année en France. La plupart des moyennes ou grandes agglomérations sont dans l'obligation de mettre en place des Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) pour lutter contre cette pollution et respecter les normes de qualité de l'air. Elles consistent notamment en la mise en place de zones d'exclusion des véhicules les plus polluants (particules et oxydes d'azote) et d'horaires d'interdiction de gros véhicules. Les villes réduisent par ailleurs de plus en plus l'espace alloué aux véhicules motorisés : suppressions de voies de circulation au profit des modes de déplacement actifs ou collectifs, suppression de places de stationnement, zones d'exclusion en hypercentre, zones 30, etc...

Ces ZFE-m seront obligatoires d'ici 2025 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, soit la plupart des moyennes et grandes villes du territoire.

A moyen terme, seuls les véhicules les moins émissifs (électrique, hybrides, etc...) permettront de circuler en centre urbain. Cependant, ces véhicules sont chers et ne règlent pas tous les problèmes posés par les camionnettes (empreinte écologique forte, embouteillage, etc...). **Le vélo-cargo constitue une alternative plus écologique et pertinente à moindre coût.**

INTERLUD

Le programme Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) InTerLUD est porté par Logistic-Low-Carbon filiale de la CGI, le Cerema et l'ADEME et ROZO. Il a pour objectif de mettre en œuvre des chartes de logistique urbaine durable dans 50 métropoles et communautés d'agglomération d'ici trois ans. Pour cela, le programme prévoit de :

- Sensibiliser et accompagner les collectivités et les opérateurs économiques, à l'échelle territoriale, sur les enjeux de la logistique urbaine durable,
- Faire dialoguer acteurs publics et privés,
- Structurer les filières économiques et leurs représentations,
- Former les acteurs,
- Communiquer sur la logistique urbaine.

Un [témoignage](#) des Triporteurs de l'Ouest et un [article](#) sur le potentiel de développement de la cyclologie a été produit par InTerLUD.

CHAPITRE 4 - QUEL MATÉRIEL, POUR QUEL USAGE ?

1. LE VÉLO DE COURSE, VÉHICULE URBAIN LE PLUS RAPIDE

Pour des activités de livraison express, avec un faible volume et poids transporté, le vélo simple, avec ou sans moteur, est plébiscité.

Étant donné son encombrement minime il se faufile aisément quelles que soient les conditions de circulation. C'est le vélo roi des coursiers express. L'objet de la course est alors transporté dans des sacs, une petite caisse sur le porte bagage ou un sac à dos. Attention, dans ce dernier cas, tout poids supérieur à 5 kg est à proscrire afin de préserver le dos du coursier.

TOMAHAWK BIKE MESSENGER

Depuis 2004, la société de coursiers à vélo strasbourgeoise réalise des livraisons de plis et colis (ponctuelles et urgentes ou en tournées régulières). Le secteur médical représente une grande partie de leur activité. Les coursiers assurent le transport d'échantillons transportés à température ambiante (entre 15 et 28 °C) : selles, urine et sang.

Les coursiers parcourent environ 60 km sur une demi-journée avec des vélos sans assistance électrique. Cette assistance électrique étant limitée jusqu'à 25 km/h, à des vitesses supérieures le vélo est plus lourd et moins agile. L'aspect sportif de la pratique participe aussi à la culture de l'entreprise.



Photo - Agilenville

2. LE BIPOREUR, COMPROMIS ENTRE RAPIDITÉ ET CAPACITÉ D'EMPORT

Le biporteur est un vélo rallongé par l'avant, autorisant ainsi une surface de chargement additionnelle. Cette plateforme peut être aménagée avec une caisse plus ou moins rigide, pouvant être fermée à clef dans certains cas.

Le poids et le volume transportable sont alors augmentés et peuvent atteindre, hors pilote, **150 kg et 600 litres au maximum.**

Il est le plus souvent utilisé pour les coursiers livreurs, que ce soit en B2B ou en B2C, et permet de parcourir de longues distances de manière rapide grâce à sa maniabilité dans les virages. De même largeur qu'un vélo classique, il peut aussi se faufiler dans les embouteillages.

Une variante du biporteur est le vélo rallongé ou « longtail » où la surface de chargement est située sur un porte-bagage rallongé et renforcé. Ce véhicule est moins utilisé par les cyclologistes.

3. LE TRIPORTEUR, POUR UNE PLUS GROSSE CAPACITÉ D'EMPORT

Le triporteur possède une plateforme encadrée par 2 roues à l'avant. L'arrière ressemble à un vélo « classique ». Une variante est le tricycle, qui est en quelque sorte un triporteur inversé avec ses 2 roues à l'arrière encadrant la charge transportée et son avant similaire à un vélo classique.

Certains modèles peuvent transporter jusqu'à **1,5 à 2 m³ et 300 kilos hors chauffeur**.

Il est plébiscité pour le transport du dernier kilomètre en tournée car il a l'avantage d'être autostable à l'arrêt, ce qui permet de descendre et remonter rapidement au pilotage et le rend particulièrement efficace sur des tournées ayant de nombreux points de livraison.



Photo : Courrier.fr



Photo : Toutenvélo

4. L'ATTELAGE VÉLO-REMORQUE, SOLUTION FLEXIBLE

La remorque permet d'augmenter plus ou moins fortement le volume d'emport, avec **une capacité pouvant atteindre celles d'un triporteur**. Elle peut être additionnée à un vélo ou à un biporteur, voire à un triporteur, le plus souvent électriques.

Elle est particulièrement utilisée par les entreprises de livraison en multi-activité, allant de la course au dernier kilomètre, en passant par diverses activités comme les déménagements ou l'événementiel.

CHAPITRE 5 - 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 (quasi-gratuitement) votre projet. Pour trouver rapidement les aides à l'acquisition d'un vélo-cargo dont vous pouvez bénéficier, consultez le site MesAidesVelo.fr.

En outre, pour les questions spécifiquement liées à l'entrepreneuriat à vélo, l'association référente dans le domaine est Boîtes à Vélo - 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](#), porté par les Boîtes à Vélo et l'Adie, 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.

Certains formateurs du programme sont spécialisés dans certains métiers d'intervention :

- Erwan Carré, [Les Colis Verts](#), Clermont Ferrand,
- Xavier Caron, [A2ROO](#), Dijon,
- Gauthier Urbain, [Toutenvélo Grenoble](#), Grenoble,
- Thomas Croizé, [Toutenvélo Marseille](#), Marseille,
- Thibault Sadrin, [Le Rayon Vert](#), Orléans,
- Kévin Janin, [Fludis](#), Paris,
- Jérôme Ravard, [Toutenvélo](#), Rennes,
- Charline Gérard, [Toutenvélo Rouen](#), Rouen,
- Joakim Dangel, [Sikle](#), Strasbourg.

Ma
Cyclo
entreprise



2. SE FAIRE CONSEILLER ET SE FOURNIR EN MATÉRIEL VÉLO

Sur la question matérielle, certains fournisseurs sont spécialisés dans la fabrication et/ou la revente de vélo-cargo. **Après échange avec le fournisseur, certains vélos peuvent être faits sur mesure en fonction de vos besoins**, mais ce sera plus cher. Le site de l'association Les Boîtes à Vélo - France recense une grande partie de ces acteurs ainsi que les différents types de vélos [dans son catalogue](#). Sur Internet, vous en trouverez d'autres.

Quel que soit le prestataire que vous choisissiez, voici un conseil : assurez-vous qu'il garantisse le matériel au moins 2 ans ainsi que la réactivité du service après-vente et qu'il soit capable de vous présenter un prestataire qui pourra assurer la maintenance de votre vélo. Assurez-vous aussi qu'il connaisse les normes d'hygiène et de transport du froid si vous envisagez d'assurer ce genre de transport.

3. DIMENSIONNER ET TROUVER L'IMMOBILIER



Photo : Green Course

LOGISTIQUE NÉCESSAIRE

En ville, **trouver un espace pour constituer un ELU ou un hub logistique** n'est pas une mince affaire. **C'est certainement le point le plus critique de la démarche de création d'une entreprise de livraison urbaine.**

Les critères à prendre en compte sont nombreux et les espaces rares. [Le guide](#) (anglais) produit par le programme City Changer Cargo Bike (Cyclelogistics.eu) détaille les différentes étapes permettant de développer les hubs de cyclologistique en milieu urbain.

L'emplacement est aussi important que la superficie et les fonctions permises. Il sera parfois, quand cela est viable, plus aisé et économique d'identifier des espaces souterrains.

Aux vues des externalités positives générées par la cyclologistique, les collectivités peuvent vous aider à trouver un espace pertinent.

4. ANTICIPER L'ENTRETIEN ET S'ASSURER

L'entretien de la flotte est primordial, d'autant plus sur une activité où **le matériel est particulièrement sollicité**. Rappelez-vous que vous allez rouler beaucoup avec des chargements parfois lourds. 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 ! **L'achat de pièces détachées coûtent environ 400 €/an/vélo.**

En interne, la vérification régulière de la pression des pneus, de la lubrification de la chaîne, du bon fonctionnement des freins et du système d'éclairage, est une opération incontournable pour conserver les vélos en bon état de fonctionnement entre deux révisions **et rouler en sécurité.**

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**, pour le vol, la panne et la casse.
- **Votre vélo**, pour le vol, la panne et la casse.

L'assurance, dans ces trois derniers cas, est non obligatoire. Elle est cependant fortement conseillée. L'entreprise qui vous fournit le vélo est, la plupart du temps, apte à vous proposer un produit assurantielle adaptée, pouvant inclure / imposer le tracking GPS du vélo.

5. L'IMPORTANCE DE LA FORMATION

Peu de formations sont proposées pour bien maîtriser la livraison à vélo. Celles-ci sont encore le plus souvent réalisées en interne : la nouvelle personne réalise des courses en binôme. Le métier de coursier est l'un des plus accessibles mais requiert néanmoins un savoir-faire spécifique. Pour qu'une personne soit opérationnelle : il faut entre 1 et 4 semaines en fonction des typologies de cyclologistique exercée.

Les prérequis indispensables pour exercer sont de :

- Maîtriser le maniement d'un vélo-cargo,
- Vérifier et adapter son véhicule et son équipement,
- Connaître les bonnes pratiques en circulation,
- Savoir préparer sa tournée.



REMERCIEMENTS

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

- **Julie Bassin & Joseph Molcard**, [Les Marmites Volantes](#) - Restaurants + livraisons en gamelles consignées,
- **Anne-Lise Gandon**, [Frais chez toi](#) - Cyclologisticienne en frais et surgelé,
- **Maxence Sarazin**, [Fends la bise](#) - Coursiers,
- **Guillaume Douillard**, [Green Course](#) - Courses,
- **Caroline Faucon**, [Baguette à bicyclette](#) - Livraison de petit déjeuner,
- **Michael Mahut**, [Agilenville](#) - Livraison de courses,
- **Pascal Kempf**, [Tomahawk](#) - Courses médicales,
- **Joakim Dangel**, [Sikle](#) - Collecteur de biodéchets,
- **Laetitia Geneste**, [Atelier des langes](#) - Collecte et distribution de couches lavables,
- **Thomas Croizé**, [Toutenvélo Marseille](#) - Cyclologisticien
- **Baptiste Lom**, [STEP](#) - Cyclologisticien.