



Observatoire

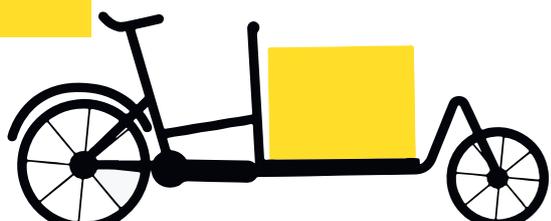
des cyclomobilités professionnelles

2024

Focus sur les métiers du bâtiment,
des services, du commerce
et du transport de personnes



Soutenu par



SOMMAIRE

04 | Introduction

06 | Secteurs d'activité

08 | Acteurs de l'écosystème

11 | Stratégies organisationnelles

- Commerce
- Bâtiment
- Services
- Transport de personnes
- Enseignement transversaux

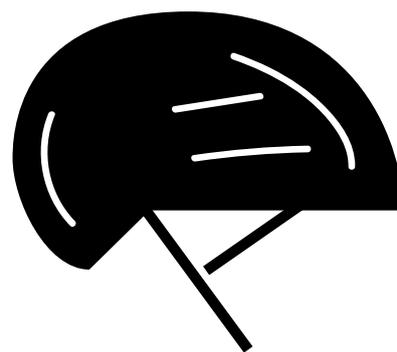
19 | Matériel & Équipement

20 | Foncier - Enjeux

21 | Impacts environnementaux et économiques

Soutenu par :

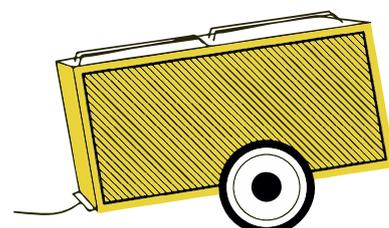




- 22** | Projets de conversion
- 24** | Conduite du changement
- 27** | Leviers d'action publique
- 29** | Perspectives d'évolution



En partenariat avec :



INTRODUCTION

Les cyclomobilités professionnelles continuent de se développer dans les centres urbains, répondant à des enjeux essentiels d'apaisement des cœurs de ville et de réduction des pollutions atmosphériques liées aux déplacements.

Après s'être intéressé de près à la cyclologistique, l'Observatoire des Cyclomobilités Professionnelles étend son spectre de recherche et se penche sur une diversité de métiers au sein de quatre secteurs d'activité : commerce, services, bâtiment et transport de personnes.

Stratégies organisationnelles, conditions de travail, freins et leviers de la transformation modale... Cette étude se base sur des données qualitatives et quantitatives pour explorer les spécificités des organisations qui font le choix du vélo-cargo dans leurs déplacements professionnels.

LES CYCLOMOBILITÉS PROFESSIONNELLES

correspondent aux différents usages et pratiques liés aux vélos-cargos dans le cadre d'activités professionnelles.

UN VÉLO-CARGO est une catégorie de cycle qui se distingue du vélo classique par sa conception spécifique qui lui facilite le transport d'une masse et/ou d'un volume plus important.

Une étude portée par les Boîtes à Vélo

L'association des Boîtes à Vélo - France poursuit, depuis plus de 10 ans, un objectif non partisan, d'utilité sociale et d'intérêt général visant à promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement professionnel principal.



MÉTHODOLOGIES D'ENQUÊTE

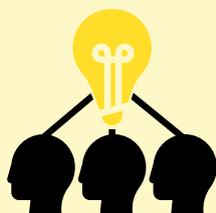
■ Étude qualitative



47 entretiens semi-directifs
entre janvier et juin 2024



Étude comparative des impacts économiques et environnementaux réalisée par BL Evolution



Atelier d'intelligence collective
« Conditions de travail des cyclo-professionnel.les »
avec 25 participant.es



Recherche
bibliographique et veilles

■ Étude quantitative (650 entreprises recensées)



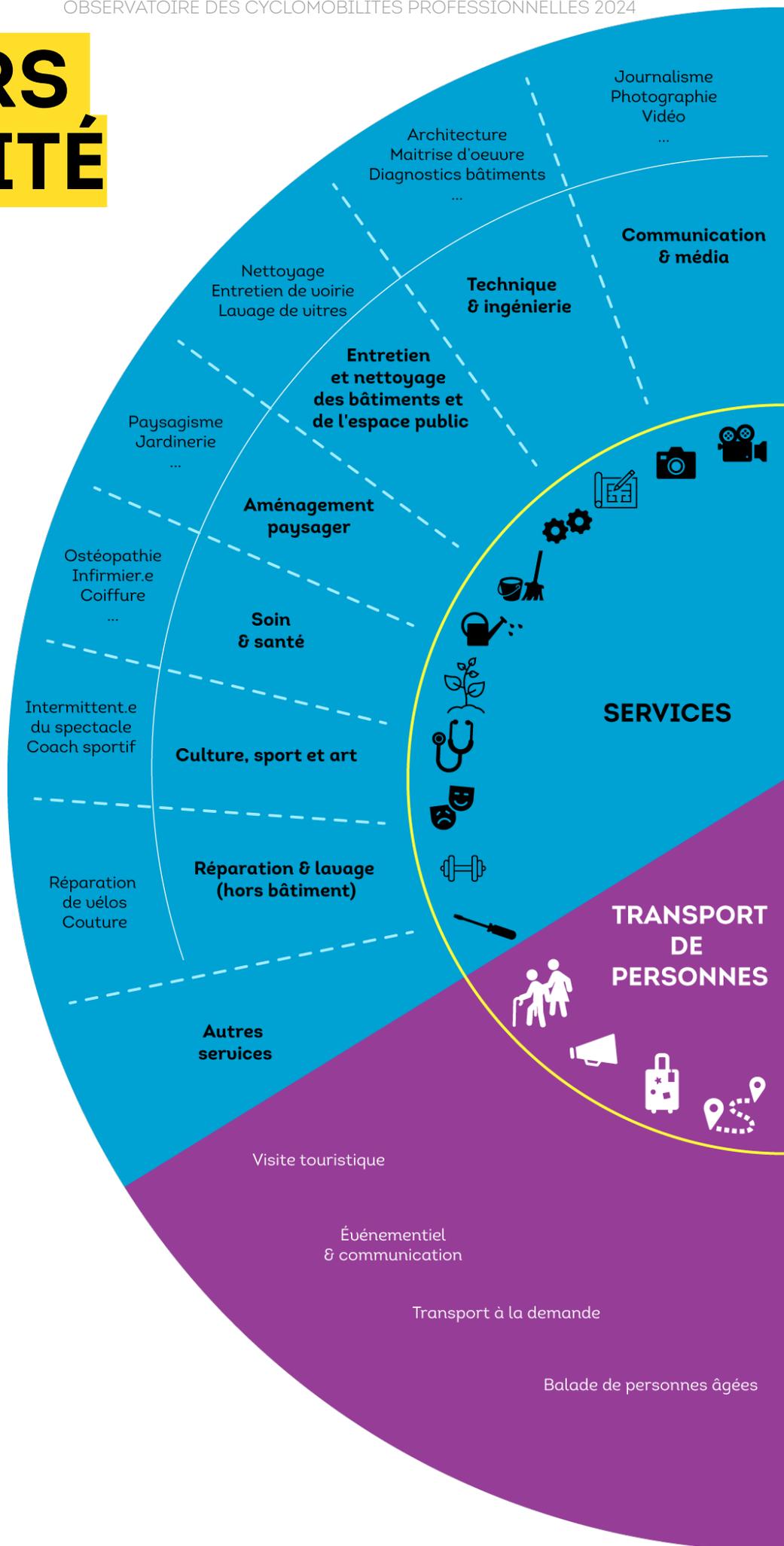
Enquête nationale sur les usages professionnels du vélo-cargo
diffusée entre mai et juillet 2024

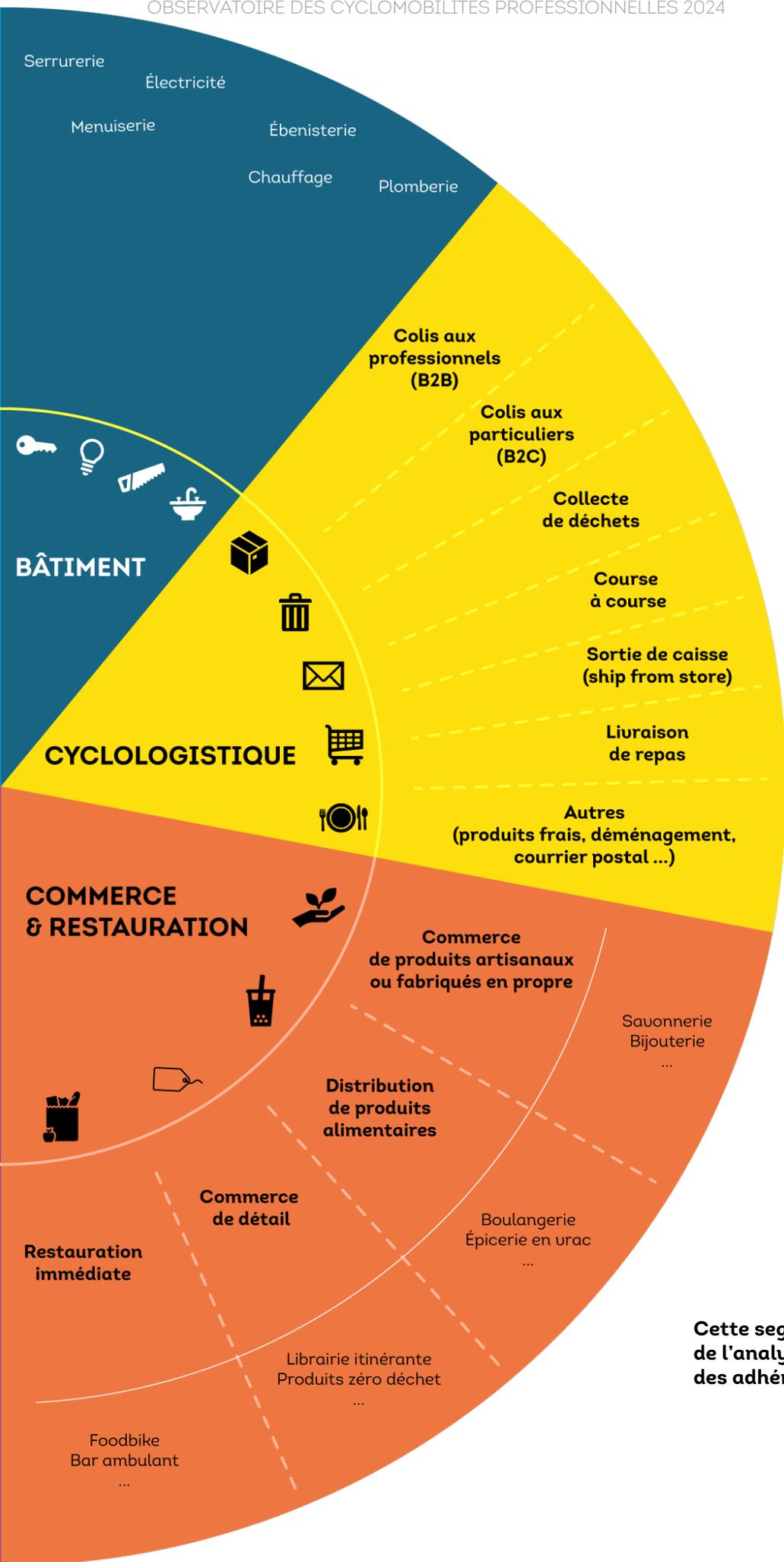


Base de données nationale
des cyclo-entreprises

SECTEURS D'ACTIVITÉ

Les cyclomobilités professionnelles peuvent être classifiées selon 5 grands secteurs d'activité.



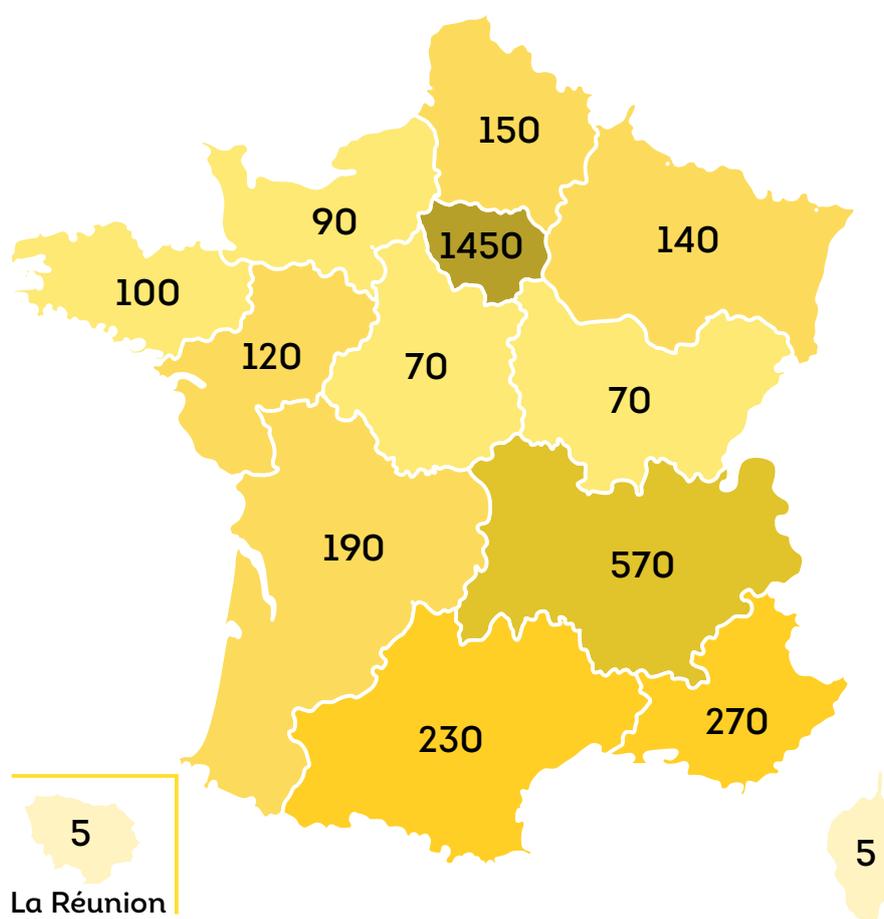


Cette segmentation a été construite à partir de l'analyse des codes NAF de l'ensemble des adhérent.es des Boîtes à Vélo.

ACTEURS DE L'ÉCOSYSTÈME

3400 vélos-cargos recensés
et 600 remorques (entre mai et août 2024)

■ Répartition géographique des vélos-cargos et attelages en circulation



650

Cyclo-entreprises
référencées

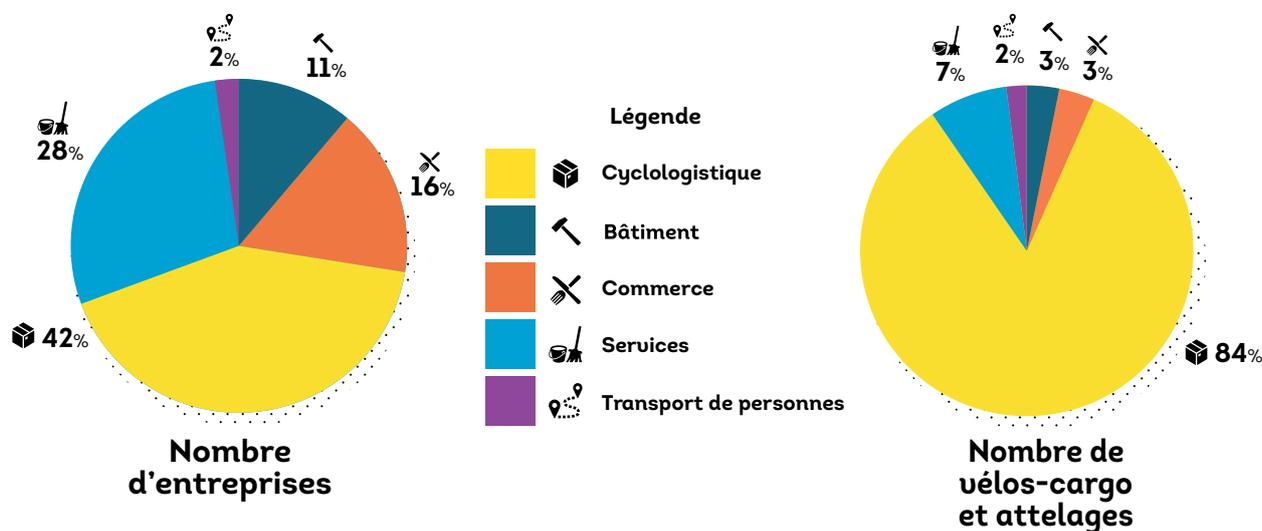
93%

Des flottes présentes
dans de grands centres
urbains

2018

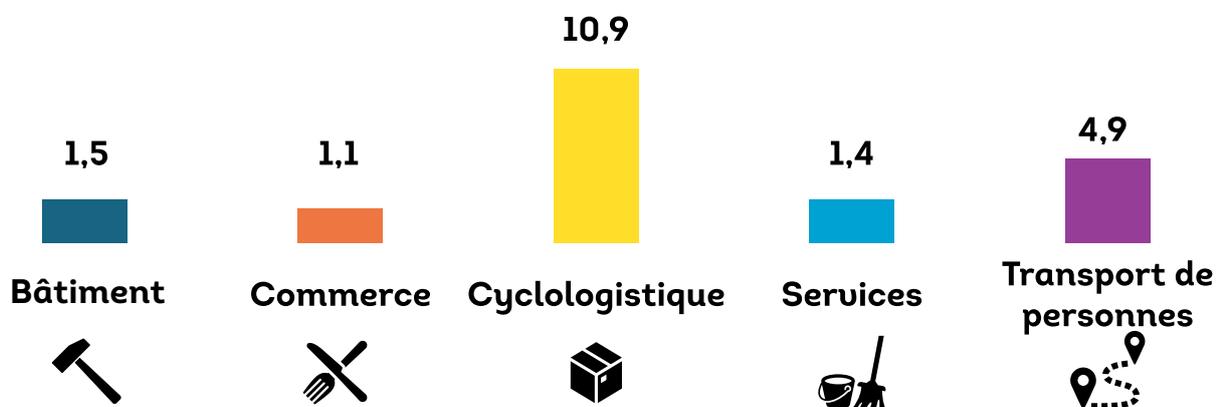
Date d'intégration
moyenne du vélo-cargo

Répartition par secteur d'activité



Source : Données issues de l'enquête quantitative et de la base de données des cyclo-entreprises françaises.

Nombre de vélos-cargos moyen détenus par établissement:



Commentaires sur la carte

Les **régions les plus dotées en flottes professionnelles** de vélos-cargos et attelages sont **l'Île-de-France** (1450 vélos-cargos et attelages, dont 76% à Paris intramuros) et **l'Auvergne-Rhône-Alpes** (570, dont 73% dans le département du Rhône).

Le secteur de la cyclologistique (représentant 42% des cyclo-entreprises et 84% de la flotte) agit comme la locomotive des cyclomobilités professionnelles.



■ Point sur l'évolution du secteur cyclologistique depuis le Panorama 2023 (librairie.ademe.fr)

■ Données économiques et sociales

16%

des employé.es des entreprises interrogées sont des femmes et/ou des personnes non-binaires (services supports inclus).

205

Entreprises françaises de cyclologistique sont référencées en octobre 2024 pour 266 « établissements » (implantation dans une ville donnée). Les créations d'entreprises (17) sont sensiblement équivalentes aux défaillances d'entreprises (20) sur la période 2023 -2024.

2200-2400 ETP

L'emploi cyclologistique se stabilise par rapport à sa valeur en 2023.

~30%

Des entreprises sont mixtes, soit une part équivalente aux données de 2023.

■ Flotte cyclologistique

La catégorie **tricycle et triporteur** devient prépondérante (47%) parmi les véhicules de cyclologistique. Les biporteurs et remorques comptent respectivement pour 29% et 13% de l'ensemble des véhicules. La part des vélos classiques (VAE) et vélos compacts restent inchangé (11%).

2900

Vélos-cargos recensés + 450 remorques

1,2 / 1,3

Vélos-cargo/ETP possédés par les entreprises (hors remorque).

■ Perspectives d'évolution

83%

Des entreprises interrogées prévoient une croissance de leur chiffre d'affaires.

47%

Des entreprises interrogées prévoient une croissance du nombre d'employé.es dédiés aux activités de cyclologistique (50% en stagnation).

Point de vigilance à la lecture :



Ces données constituent un socle de connaissances probablement sous-estimé par rapport à l'état du développement de l'usage professionnel du vélo-cargo en France.



STRATÉGIES ORGANISATIONNELLES

Les spécificités organisationnelles qui suivent ont été synthétisées à la suite des entretiens menés avec des cyclo-entreprises. Elles s'apparentent parfois à des stratégies employées dans des entreprises conventionnelles, mais elles diffèrent dans leur mise en œuvre du fait de l'usage de vélos-cargos.

COMMERCE

Caractéristiques*

10km

min-max : 4-30km

Rayon de chalandise



24km

min-max : 10-60km

Distance moyenne parcourue par journée de livraison

117kg

min-max : 6-350kg

Poids moyen



Les entreprises de commerce distribuent des marchandises, au détail ou fabriquées en propre, alimentaires ou non. Leurs déplacements sont liés à leur approvisionnement et à la livraison des marchandises vendues.

■ Approvisionnement

Les fournisseurs étant rares à proximité des centres-villes, les marchandises commercialisées et/ou les matières premières nécessaires à la fabrication de produits sont le plus souvent livrées aux entreprises de commerce par transport routier, ou récupérées directement à l'aide d'un véhicule motorisé.

■ Maximisation de la capacité d'emport

Les entreprises de commerce cherchent à maximiser la charge transportée afin de réaliser des boucles de livraison efficaces et efficaces, et parcourent généralement davantage de distance que les entreprises d'autres secteurs sur leurs journées de livraison.

“ **Le vélo, c'est le stand de vente. Le soir, je le vide complètement, je le nettoie et le lendemain on recommence. C'est vraiment un étal ambulant.** ”

■ Livraisons

Les entreprises de commerce s'inscrivent dans une forme de cyclologistique effectuée pour leur compte propre, où les arrêts à vélo servent à décharger leur cargaison sur de très courtes périodes. Leur rythme de livraison est corrélé à la fréquence d'approvisionnement de leur clientèle, qui dépend de la nature des produits commercialisés (à rotation rapide, moyenne ou lente) et du nombre de clients à livrer. Leurs livraisons peuvent être quotidiennes, hebdomadaires, voire bimensuelles selon la typologie de l'entreprise.

■ Part statique de l'activité

Les cyclo-entreprises de commerce peuvent diversifier leurs canaux de vente sans investir dans un local commercial, par le biais d'une présence ponctuelle sur des marchés (vente directe) en plus des livraisons faites à des intermédiaires de revente (vente indirecte), ce qui concerne 75% des interrogés de ce secteur. Dans le cas de ventes directes, les vélos-cargos peuvent être adaptés afin de servir d'étal de marché.

Source : Données issues des entretiens semi-directifs menés avec des entreprises.

BÂTIMENT

Caractéristiques

5km

min-max : 2-10km

Rayon de chalandise



20km

min-max : 10-25km

Distance moyenne parcourue
par journée d'intervention

70kg

min-max : 20-230kg

Poids moyen



Les métiers du bâtiment regroupent les activités de « la conception, la construction et la rénovation de bâtiments (publics et privés, industriels ou non) », plus spécifiquement du second œuvre dans le cadre de cette étude.

■ Anticipation du matériel en amont de l'intervention

La **capacité d'emport contrainte** des vélos-cargos oblige les professionnel.les du secteur à **rationnaliser au maximum leur cargaison**.

Des méthodes sont développées pour **anticiper au mieux le matériel nécessaire à l'intervention** : appel vidéo, envoi de formulaire pour définir les besoins en amont.

“ **La préparation des chantiers est prépondérante, donc on y passe bien sûr du temps, mais c'est du temps qui est gagné au moment de l'intervention.** ”

■ Livraisons du matériel sur chantier

Comme pour le commerce, du fait de la **distance des différents fournisseurs** de consommables et de matériel par rapport aux zones d'intervention, les professionnel.les se servent d'un véhicule motorisé ou se font livrer directement sur le chantier.

“ **Dans la majorité des cas, on se fait livrer sur le chantier et ça nous prend beaucoup moins de temps.** ”

■ Positionnements en termes d'offre de services

Les cyclo-entreprises peuvent **s'aligner sur les offres de services des entreprises dites « conventionnelles »** (qui évoluent en véhicules motorisés), incluant des installations conséquentes qui requièrent un outillage volumineux. Elles doivent dans ce cas recourir davantage à la livraison de matériel et de consommables, parfois via des réseaux de cyclo-logistique.

Elles ont également le choix de **restreindre leurs interventions exclusivement à de petites installations et du dépannage**, leur permettant de s'en tenir à leurs outils habituels, avec des livraisons occasionnelles de matériel et consommables sur les chantiers.

SERVICES

Caractéristiques

8,5km

min-max : 1-20km

Rayon de chalandise



17km

min-max : 2-30km

Distance moyenne parcourue
par journée d'intervention

47,5kg

min-max : 7-170kg

Poids moyen



Le secteur d'activité des services rassemble la plus grande variété de métiers (services techniques et d'ingénierie, d'entretien et de nettoyage, d'aménagement paysager, culturels et artistiques, de réparation, de soins et santé...), qui ont en commun la réalisation d'interventions auprès de professionnels ou de particuliers.

■ Durée des interventions et regroupement des sites

Les interventions courtes, spécifiques au nettoyage et à l'entretien et aux services d'ingénierie, peuvent durer **entre 10 minutes et une heure**. Elles sont organisées de la manière la plus efficace lorsque **les sites d'intervention sont concentrés sur une zone d'activité très restreinte** (copropriétés, campus ou zones d'activité). Les cyclo-professionnel.les ont dans ce cadre une zone de chalandise limitée, comprise entre 1 et 4km² environ, pour éviter la perte de temps liée à des déplacements trop conséquents.

Les interventions plus longues (d'une heure à plusieurs demi-journées) dans l'aménagement paysager et de l'animation culturelle et artistique notamment, limitent la fréquence de déplacement des cyclo-entreprises et permettent donc à ces dernières d'**étendre leur zone d'activité avec des trajets plus longs, davantage rentabilisés**.

■ Soins et santé

Les professionnel.les à vélo des secteurs du soin et de la santé ont une part de leur activité (de 25% à 95%) qui s'exerce sur un lieu fixe partagé avec d'autres professionnel.les, qu'il s'agisse d'un cabinet spécialisé ou pluridisciplinaire.

La part mobile de leur activité leur permet de **cibler particulièrement les publics qui rencontrent des difficultés à se déplacer en cabinet** (situations physiques, familiales, professionnelles...).

■ Réduction des déchets

Pour **limiter leurs déplacements** et compte tenu de leur **moindre capacité de transport**, les professionnel.les de l'aménagement du paysage qui évoluent à vélo-cargo sont davantage incité.es que leurs pairs en véhicules conventionnels à **revaloriser au maximum les matières sortantes de leur intervention directement sur site**.

“ **Je voulais minimiser mes frais, notamment de location de cabinet, et me différencier d'autres offres.** ”

“ **Sur 3 ans d'activité je suis allé peut-être 2 fois maximum en déchetterie.** ”

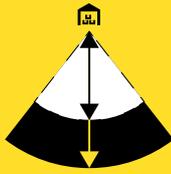
TRANSPORT DE PERSONNES

Caractéristiques

2,5km

min-max : 1-3km

Rayon de chalandise



27,5km

min-max : 5-60km

Distance moyenne parcourue
par journée d'activité

Encore rares aujourd'hui, les entreprises de transport de personnes mobilisent un type de cyclomobilité professionnelle bien particulier, où le déplacement à vélo-cargo est au cœur de la prestation de service offerte.

« **Notre grande différence à nous en tant qu'entreprise de transport de personnes, c'est qu'on n'exerce pas un métier autour du vélo, mais que notre métier, c'est le vélo.**

■ Pluralité d'activités

Les entreprises de transport de personnes se distinguent par **la variété des services proposés**, d'une part, dans le cadre de déplacements de personnes (trajets fonctionnels, visites touristiques, balades de personnes à mobilité réduite).

D'autre part, les entreprises complètent leur offre avec **des activités de livraison de marchandises** (similaires aux services de coursiers des entreprises de cyclologistique) et **des prestations de communication et événementielles** pour des entreprises tierces (encarts publicitaires, mise à disposition des véhicules).

Les spécificités des vélos-cargos adaptés à ce secteur d'activité permettent le transport de jusqu'à deux personnes, avec un espace dédié aux bagages et un habitacle qui en permet la personnalisation à usage publicitaire.

« **Que la ville soit encombrée à 8h du matin ou totalement fluide à 10h du matin, on mettra toujours 10 minutes pour faire point A - point B, c'est la valeur ajoutée de notre modèle.**



■ Transport individuel inclusif

Les entreprises du secteur peuvent **compléter l'offre de mobilité décarbonée d'un territoire avec un service de transport individuel et inclusif** adapté à différentes catégories de clientèle pour qui la location de véhicules en libre-service est inadaptée :

- **les personnes à mobilité réduite** (personnes âgées, en situation de handicap, blessures temporaires...)
- **les personnes voyageant avec leurs enfants**, avec des bagages ou des animaux de compagnie.

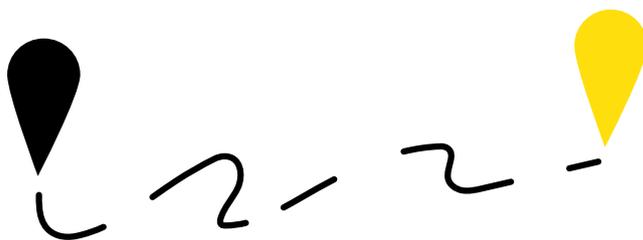
“ **En tant que solution de mobilité douce du dernier kilomètre, le vélo-cargo est le plus polyvalent.** ”

■ Structuration du secteur

La structuration et la réglementation du secteur du transport de personnes à vélo-cargo sont primordiales afin de faire évoluer un cadre juridique encore incertain aujourd'hui pour les professionnels.

La précision réglementaire du secteur permettrait aux entreprises de développer leur offre ainsi que leurs activités professionnelles, et aux assureurs de proposer des services adaptés.

Dans ce cadre, il convient également de se prémunir de dérives qui peuvent porter atteinte à la sécurité et à l'image du secteur.



ENSEIGNEMENTS TRANSVERSAUX



■ Fiabilité horaire

Les professionnel.les à vélo-cargo ont l'avantage de pouvoir **emprunter les voies cyclables, les zones piétonnes ainsi que les voies de bus**, et donc d'éviter la congestion sur la route. Cela leur permet de **gagner un temps précieux en termes de déplacement et de stationnement**, de pouvoir garantir des horaires fiables à leurs clients et ainsi **diminuer leur propre stress** lié à la crainte d'arriver en retard à leurs interventions.

“ **Sur une même tournée, on est capable de gagner 30% à 50% de marge en plus facilement parce que les techniciens perdent beaucoup moins de temps.** ”

■ Usage ponctuel de véhicules motorisés

Afin de **pouvoir accéder à des zones d'interventions éloignées ou difficilement accessibles à vélo** (quartiers pentus) ou de **pouvoir réaliser certaines interventions avec du matériel volumineux**, les entreprises peuvent continuer de se servir ponctuellement de véhicules motorisés, qu'ils/elles possèdent en propre ou louent au besoin.

“ **Au début, j'avais l'intention de refuser une partie des clients chez qui je ne peux pas aller à vélo, mais pour l'instant ce n'est pas encore possible.** ”

■ Mutualisations

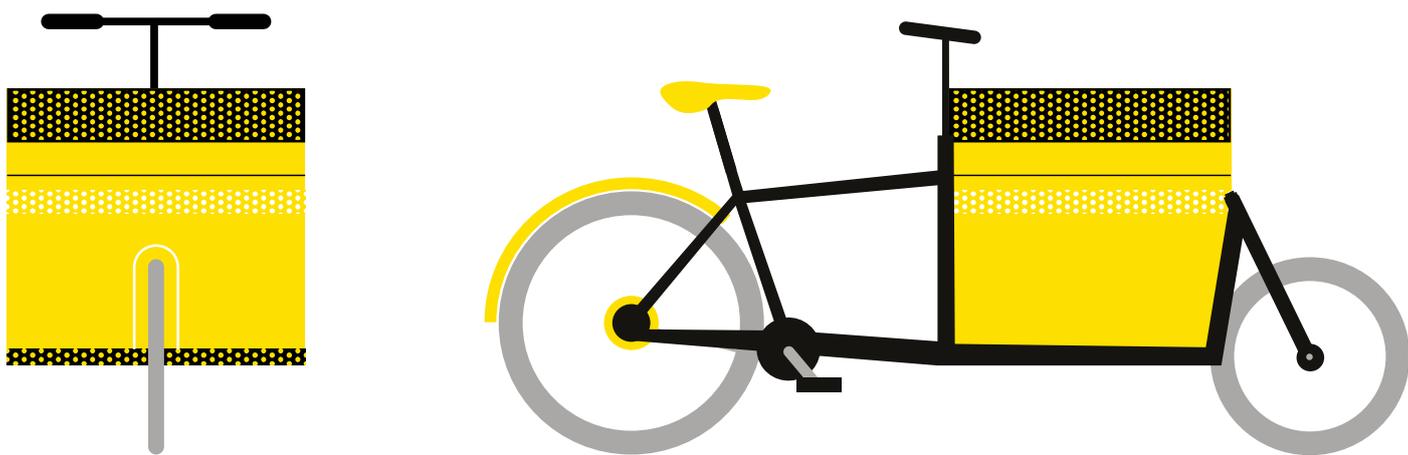
Dans les secteurs du commerce et des services, le **caractère saisonnier de la demande** pousse certaines entreprises à réfléchir à la **mutualisation éventuelle de vélos-cargos entre plusieurs entreprises**, qui en auraient des besoins ponctuels à différents moments, sur une année, un mois ou une semaine.

Outre les vélos-cargos, des entreprises peuvent également créer des synergies entre elles via des **collaborations ponctuelles sur des chantiers** afin de pouvoir **répondre à un spectre plus large de demandes d'interventions**, ou le **partage d'outils** dont ils n'ont qu'une utilisation occasionnelle afin de **limiter leurs coûts de stockage et d'acquisition**.

“ **On réfléchit à comment on pourrait s'organiser différemment avec d'autres entreprises à vélo, parce qu'on n'a pas les mêmes besoins par rapport au vélo-cargo sur l'année entière.** ”

MATÉRIEL VÉLOS-CARGO

Les spécificités de chaque activité compatible avec les cyclomobilités professionnelles conduisent à un **choix de vélos-cargos et d'accessoires variable** selon les secteurs d'activité pour être le plus adapté aux besoins opérationnels.



RÉPARTITION DES FLOTTES PAR SECTEURS D'ACTIVITÉ

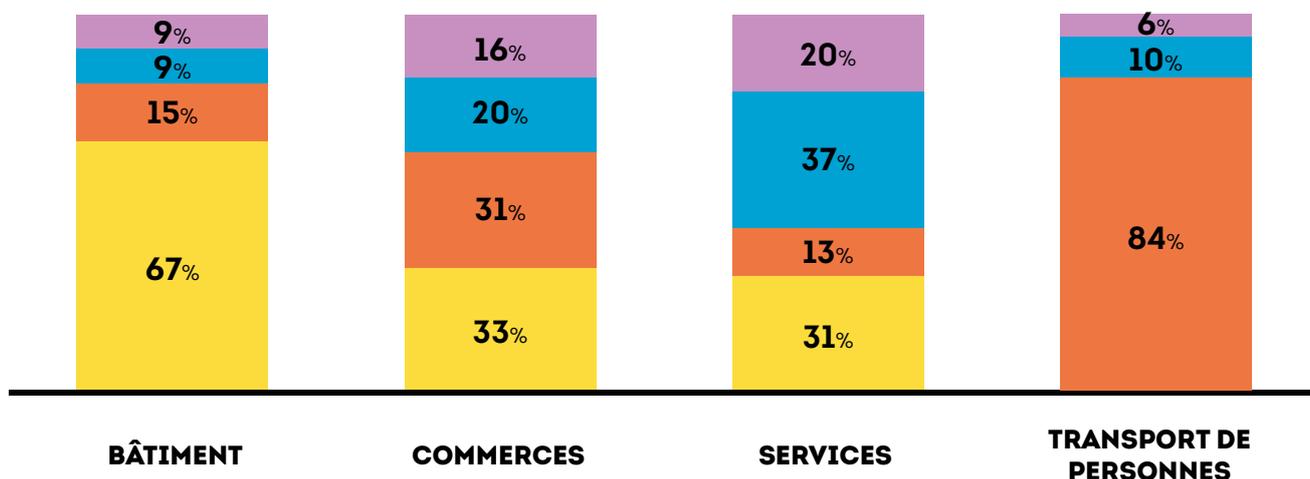


Biporteurs

Triporteurs & tricycles

Vélos classiques

Remorques



FLOTTES MIXTES

Les entreprises proposant une variété d'interventions peuvent s'équiper de flottes mixtes afin de mettre à la disposition de leur équipe différents types de vélos-cargos, pour qu'ils/elles puissent choisir celui le plus adapté à l'intervention en question.

« **Stratégiquement, il faut que j'aie une diversité d'engins pour satisfaire une majorité de personnes et répondre à tous les besoins.** »



TRIPORTEURS /TRICYCLES

Plus adaptés aux métiers du commerce et transport de personnes.

Avantages :

Capacité d'empot, habitacles dans le cas de vélos-cargos pour le transport de personnes

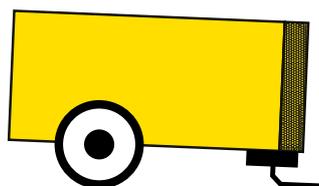


BIPORTEURS

Davantage utilisés dans le bâtiment et les activités commerciales

Avantages :

Maniabilité, rapidité



ATTELAGES VÉLOS-REMORQUES

Représentés davantage dans les métiers de service et de commerce

Avantages :

Flexibilité d'usage (attelage ponctuel us systématique), agilité

MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT

■ Coûts d'entretien



Les coûts d'entretien et de maintenance des vélos-cargos à usage professionnel sont en moyenne de **200€ TTC/an environ**.

L'**usage intensif des véhicules** propre aux activités de transport de personnes et de livraison des entreprises commerciales entraîne des **coûts d'entretien et de réparation bien plus élevés**, pouvant aller pour chaque secteur respectivement **jusqu'à 2000€ et 6000€ TTC/an**.

Les compétences de réparation et de maintenance sont souvent internalisées, pour une question de réduction de coût, de compétences acquises dans l'usage personnel de vélos(-cargos) ou pour pallier l'absence de professionnel.les de la réparation de véhicules spécifiques, et notamment ceux adaptés au transport de personnes.

“ **On a tous le même problème : c'est qu'il n'y a aucun vélociste traditionnel qui se penche sur ce type de vélo, ça ne vaut pas le coup pour eux, ils ne sont pas habitués, ça leur prend trop de temps. Du coup, on internalise tout.** ”

■ Assurances

Encore méconnues des assureurs, **les cyclomobilités professionnelles ne bénéficient pas d'une offre d'assurance adaptée à la multiplicité des besoins** et des typologies d'entreprise. La majorité des cyclo-entreprises se contente de souscrire une **responsabilité civile professionnelle** dans le cadre de leur activité.

Dans le transport de personnes particulièrement, il existe un véritable manque en termes d'assurance pour les professionnel.les du secteur, lié notamment à **l'absence de cadre réglementaire permettant de mieux définir l'activité**.

“ **Les assureurs ne sont pas assez proactifs et ne proposent pas de produits adaptés, parce que nous ne sommes pas assez nombreux.** ”

■ Sécurisation du matériel

Les pratiques de sécurisation du matériel roulant varient selon le type d'intervention (travail en extérieur qui permet d'avoir vue sur le vélo-cargo), **la durée de stationnement** (arrêt pour une livraison ou intervention de plusieurs heures dans un bâtiment) ainsi que **l'aversion au risque du/de la professionnel.le**.

FONCIER - ENJEUX

Une activité à vélo-cargo est optimale lorsqu'elle est exercée dans un centre urbain dense, qui permet l'accès à un nombre de clients suffisant sur une zone géographique limitée, parcourable à vélo-cargo. Les locaux professionnels des cyclo-entreprises ont ainsi tout intérêt à se trouver à proximité directe de leurs zones d'intervention.

Les entrepreneur.ses individuel.les ont souvent la possibilité d'utiliser leur logement personnel pour le stockage de leurs véhicules et matériel, mais les entreprises de plus grande taille doivent trouver des locaux qui répondent à différents critères fonctionnels pour le bon déroulement de l'activité (accès de plain-pied, zones d'atelier de réparation et de production, possibilité de recharge des batteries), mais également pour le confort des employé.es (espace de repos, vestiaires, cuisine...).

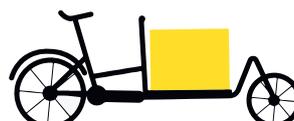
Cela est particulièrement important pour répondre aux différents besoins préalablement adressés par un VUL (abri contre les intempéries, espace pour les tâches administratives entre deux interventions) dans le cas d'une conversion, afin de créer des conditions favorables à la transition modale des employé.es.

“ Notre local est situé en position centrale de façon à pouvoir irriguer chaque secteur le plus rapidement possible et se disperser en ville de la façon la plus efficace possible.

Enjeux fonciers	Bâtiment	Services	Commerce	Transport de personnes
Stockage				
Vélos-cargos	✓	✓	✓	✓
Matériel (outillage)	✓	✓		
Marchandises (consommables, fournitures,...)	✓		✓	
Espace de maintenance des véhicules	✓	✓	✓	✓
Atelier de fabrication	✓		✓	
Bureaux espaces de travail administratif et de services annexes	✓	✓	✓	✓

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET ÉCONOMIQUES

Afin de comparer en termes économiques, environnementaux et sociaux deux activités équivalentes, réalisées par le biais de modes de mobilité différents, une étude comparative entre deux entreprises d'aménagement paysager a été menée.



Une entreprise « conventionnelle »

VS Une cyclo-entreprise

- 16 ETP
- 12 VUL, 2 PL et 2 voitures
- Localisée en périphérie d'une ville moyenne

- 10 ETP
- 13 VAE et 6 remorques
- Localisée dans le centre-ville de la même ville moyenne

Les résultats pour la cyclo-entreprise:

ECONOMIQUE

Coûts liés à la mobilité



plus faibles

ENVIRONNEMENT

GES par emploi occupé



plus faibles

SOCIAL

Culture d'entreprise et cohésion de groupe favorisées



Espace foncier mobilisé



plus faible

PROJETS DE CONVERSION

RETOURS D'EXPÉRIENCE

Huit entreprises des secteurs des services et du bâtiment ont été interrogées dans le cadre de l'expérimentation de vélos-cargos dans leurs déplacements professionnels.



■ Matériel

Les acteurs ont davantage tendance à **louer** les vélos-cargos dans les phases de test, afin de **s'assurer de leur adéquation avant une acquisition définitive**.

Les coûts d'une location sont toutefois conséquents et peuvent avoisiner le coût d'achat d'un vélo-cargo neuf sur une année de location.

“ **On a choisi une location, le temps de se mettre sur le projet.** ”

■ Locaux

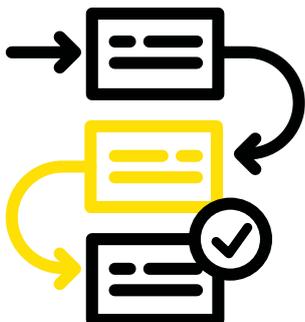
Les locaux dédiés aux cyclomobilités doivent se trouver **proches des zones centrales du périmètre d'intervention** des différent.es travailleur.es pour éviter les temps de trajet superflus.

Une proximité directe de transports en commun est souhaitable, afin de faciliter les déplacements décarbonés aux locaux et éviter que les employé.es n'utilisent leur véhicule motorisé personnel dans leurs trajets domicile-travail.

Aussi, pour **pallier les différences en termes de conditions de travail entre un VUL et un vélo-cargo**, les locaux doivent être aménagés de manière à répondre aux besoins en termes de confort des employé.es (voir p.19).

“ **Nous souhaitons proposer un espace de vie pour nos techniciens.** ”





■ Organisation

L'adaptation des **processus existants** optimise les avantages conférés par le vélo-cargo.

La réorganisation des tournées d'intervention des employé.es évoluant à vélo-cargo permet de rendre compatible leur périmètre d'activité avec les cyclomobilités professionnelles.

Aussi, **les outils et logiciels de planification d'interventions et d'optimisation de tournées** font l'objet d'adaptations pour intégrer les spécificités des vélos-cargos et des trajets afférents.

“ **On mène une réflexion poussée sur l'optimisation des déplacements intramuros, pour que certains collaborateurs puissent ne circuler qu'à vélo ou presque.** ”



■ Circulation de l'information

Les projets de conversion peuvent **émerger à l'initiative des technicien.nes** concerné.es par les déplacements, ou dans **une vision stratégique issue de la hiérarchie**. **Une circulation d'information fluide entre les usagers et les décisionnaires** garantit un matériel roulant **adapté** en type et en nombre aux besoins du terrain, et limite aussi les postures de résistance au changement.

“ **Ça prend beaucoup de temps, et il n'y a pas de contact direct entre le décisionnaire et l'utilisateur donc c'est plus compliqué.** ”

CONDUITE DU CHANGEMENT

La conduite du changement est une mission complexe dans le cas de transformations plus ou moins structurantes au sein d'une organisation. Les porteur.ses de projet élaborent des mesures incitatives, parfois complémentaires entre elles, afin de limiter la déstabilisation des employé.es et d'autres responsables et les postures de résistance au changement.

« **C'est difficile de faire de passer le cap du vélo, surtout quand on a des employés qui ont opéré 10 ans ou 15 ans de leur vie en camion.** »

FREINS AU CHANGEMENT

■ Appréhension du changement

Les employé.es soumis.es à un projet de conversion peuvent avoir des positions de résistance au changement très fortes :

- **Perception d'efforts à fournir** dans le changement à venir
- **Attachement à une culture professionnelle** au sein de laquelle l'utilisation de VUL est prépondérante (particulièrement dans les métiers du bâtiment)
- **Attitude réticente de certain.es responsables hiérarchiques**

« **Un artisan, en camion, il est toujours pris « au sérieux », c'est à dire, il est perçu comme un artisan, un professionnel. Nous à vélo, on a eu la question : « Mais vous êtes des vrais professionnels ? »** »



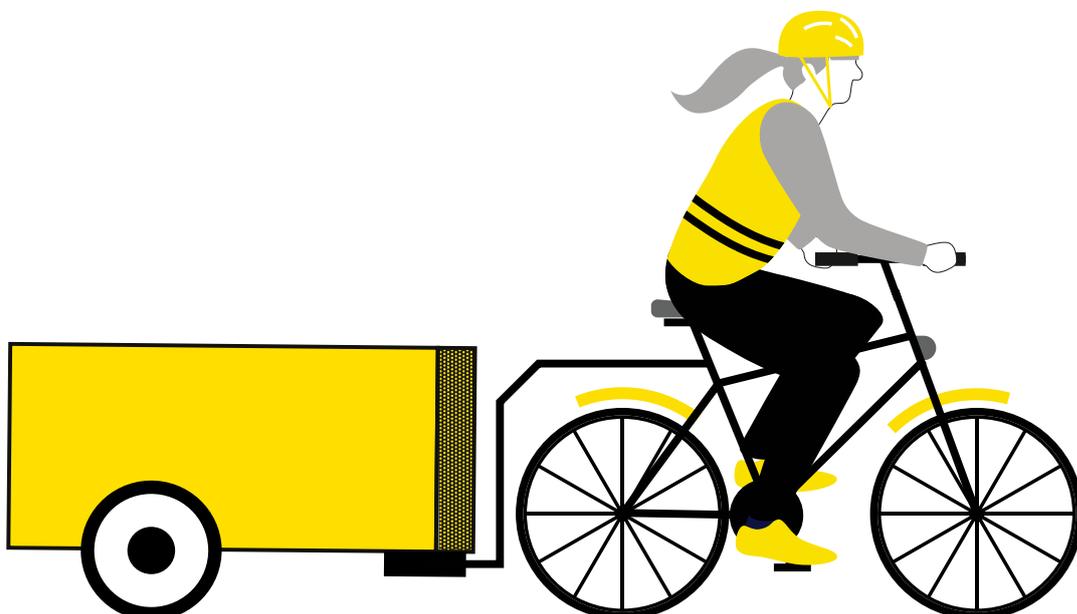
■ Représentations liées au vélo-cargo

“ **Il y a un peu un positionnement, une assimilation « écolo », qui est pas toujours bien, que tout le monde n’a pas envie d’avoir.** ”

Certaines **représentations liées à l’utilisation de vélos-cargos** peuvent porter préjudice aux projets de conversion modale. Ils peuvent être perçus comme :

- Le porte-étendard **d’un engagement environnemental « bobo »** rejeté par certain.es professionnel.les.
- **Une forme de régression**, la voiture étant vue comme le progrès, le vélo-cargo comme un engin requérant davantage d’efforts physiques (malgré une assistance électrique quasiment systématique).
- **Dangereux**, du fait d’une exposition directe à la route du cycliste. Or, l’enquête sur les usages professionnels de vélos-cargos indique que 72% des cyclo-entreprises n’ont jamais connu d’accidents (dégâts matériels et corporels inclus) depuis leur création.

“ **A vélo-cargo, on n’a jamais eu d’accidents. Ça ne va pas vite, c’est stable et on est visible.** ”



STRATÉGIES D'INCITATION

■ Primes financières

Une prime nette mensuelle pouvant aller jusqu'à 200€ peut être accordée aux employé.es.

■ Avantages organisationnels

Certain.es employeur.ses peuvent proposer des avantages en termes organisationnels, comme la **livraison de matériel directement sur le chantier ou la sous-traitance de l'évacuation de déchets.**

Aussi, les responsables peuvent proposer **la prise en charge à 100% des titres de transport en commun,** permettant ainsi aux employé.es de ne pas avoir de surcoût pour se rendre au local de l'entreprise.

■ Recrutement

Certain.es dirigeant.es d'entreprise peuvent miser davantage sur le **recrutement de nouveaux.lles employé.es qui débuteraient directement leur prise de poste à vélo-cargo,** afin d'éviter les coûts liés à la conduite de changement.

■ Communication cohérente et engageante

Inclure les employé.es dans les différentes étapes du projet d'expérimentation et communiquer de manière transparente sur les objectifs du projet peut contribuer à limiter des postures sceptiques et contestataires.



LEVIERS D'ACTION PUBLIQUE

En plus d'une volonté politique forte et la poursuite des mesures d'apaisement des cœurs de ville, les pouvoirs publics ont la capacité d'actionner divers leviers afin d'accompagner le développement des cyclomobilités professionnelles sur leur territoire.

■ Infrastructures

Prendre en compte le **gabarit des vélos-cargos** dans les futurs projets d'aménagement et adapter les infrastructures existantes.

Organiser des temps de consultation et d'échange avec les professionnel.les à vélo-cargo dans la conception des infrastructures cyclables.



■ Foncier

Revaloriser des locaux vacants en lieux de stockage individuels ou collectifs.

Mettre à disposition des locaux professionnels aux cyclo-entreprises avec un bail porté par la collectivité.

Développer des infrastructures sanitaires et de repos dédiées aux cyclo-entreprises individuelles sur l'espace public.



« **J'avais failli arrêter à un moment donné, faute de locaux... ça a presque fait échouer le modèle.** »

■ Stationnement

Développer des emplacements destinés aux vélos-cargos avec des accroches adaptées (anneaux d'ancrage au sol).

Communiquer sur **l'autorisation des vélos-cargos à stationner sur les places de livraison et les trottoirs.**

Autoriser le stationnement de vélos-cargos sur les emplacements destinés aux voitures.

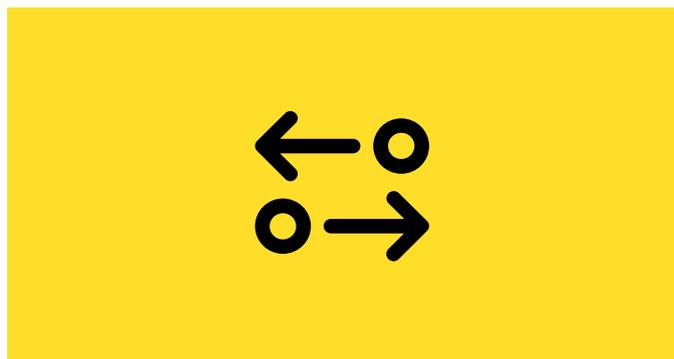
Mettre à disposition des places de parking pour les vélos-cargos, avec possibilités de recharge et de stockage des équipements.



■ Matériel

Développer les offres professionnelles de location de vélos-cargos en libre-service pour les besoins ponctuels.

Proposer de la location de e-VUL pour les usages ponctuels de véhicules motorisés.





Services publics

Convertir les activités de service public compatibles avec les cyclomobilités professionnelles.

Intégrer les vélos-taxis dans les offres de mobilité territoriale pour les déplacements de porte-à-porte comme mode de mobilité individuelle inclusif.

« **Le rêve du secteur du transport de personnes, c'est qu'on soit intégré dans les DSP des collectivités.** »



Aide à l'achat

Réduire le temps de versement des aides.

Diffuser davantage les possibilités de subvention, notamment auprès des fédérations professionnelles et autres réseaux d'entreprises mais aussi des associations et établissements publics.

« **Je pense qu'il y a des aides, mais il faudrait qu'on soit mieux renseignés.** »

Proposer des subventions à tous les types d'organisation, éventuellement dégressives selon le nombre d'employés.

Assouplir l'éligibilité des entreprises établies à proximité d'une ZFE-m.

Évaluer la désirabilité d'aides pour les locations à courte durée des entreprises.



Transport de personnes

Structurer l'activité du transport de personnes à vélo-cargo à travers une réglementation spécifique et incitative pour le secteur.



Commande publique

Intégrer des clauses environnementales dans les cahiers des charges de commande publique relatives à la décarbonation des déplacements liés aux prestations de service.



Formation

Développer localement des formations aux cyclomobilités professionnelles intégrant des modules de sécurité routière et de respect du code de la route.

Inclure des modules relatifs aux opportunités d'usage du vélo-cargo dans les formations professionnelles des secteurs concernés par des déplacements professionnels fréquents.



Expérimentation

Élaborer des projets d'expérimentation avec des entreprises pour proposer le test gratuit de vélos-cargos sur une période définie.

« **La puissance du test aide vraiment à la prise de décision.** »

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

L'impulsion donnée par la cyclologistique et la croissance que connaît cette dernière sont de bon augure pour le reste des cyclomobilités professionnelles. De plus en plus de cyclo-entreprises individuelles et TPE de tous secteurs voient le jour, nourries par les acteurs existants qui ont éprouvé le modèle et qui contribuent largement à la transmission de connaissances et d'expérience dans leur domaine.

“ **En amont d'un projet, dans la phase de démarrage qui amène beaucoup de questionnements, il faut vraiment s'entourer, échanger le plus possible avec d'autres cyclo-professionnels.** ”

Les collectivités ont un rôle déterminant à jouer dans l'accompagnement de la création de cyclo-entreprises, tant dans le soutien financier, matériel et infrastructurel, que dans l'appui à la mise en réseau de l'écosystème des cyclomobilités professionnelles.

“ **Des PME commencent à intégrer des vélos-cargos, mais plutôt comme mode de déplacement pour les petites interventions et urgences. Nous, ce qu'on a envie de montrer, c'est qu'il est possible de faire des chantiers structurés et structurants intégralement à vélo-cargo.** ”

La multiplication des entreprises à vélo-cargo peut créer un effet boule de neige qui embarquerait les PME et grandes entreprises, dont certaines commencent à considérer le vélo-cargo comme une opportunité concrète de rentabilité économique, de différenciation et d'anticipation de contraintes réglementaires et environnementales. La contribution des collectivités aux phases-clés d'expérimentation (soutien à la formation, à l'acquisition, à la sensibilisation,...) peut être un moyen de lever certaines résistances au changement par la légitimation et la démocratisation des usages professionnels du vélo-cargo dans le paysage urbain.





© Les Boîtes à Vélo – France

L'association des Boîtes à Vélo - France poursuit, depuis plus de 10 ans, un objectif non partisan, d'utilité sociale et d'intérêt général visant à promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement professionnel principal.

Pour consulter les autres études publiées par les Boîtes à Vélo – France :

<https://lesboitesavelo.org/centre-de-ressources/>



Soutenu par :

