

Marché

La cyclologistique toujours dans la course



Face aux enjeux environnementaux et pour répondre à la montée toujours croissante de la livraison urbaine, la cyclologistique, qui avait fait une belle échappée, tente aujourd'hui de rester dans le peloton.

La logistique urbaine, dite du « dernier kilomètre », connaît ces dernières années de profondes transformations. L'essor du e-commerce et l'évolution des habitudes de consommation ont fortement accru les flux de livraison en ville. Parallèlement, les politiques publiques et les objectifs de développement durable incitent les acteurs du transport à réduire leurs impacts et à trouver de nouvelles solutions. Longtemps dominé par les deux-roues motorisés et les véhicules thermiques, le marché voit ainsi réapparaître un mode de livraison que l'on croyait obsolète : la livraison à vélo. Cette activité, appelée cyclologistique, a donné naissance à de nouveaux acteurs, et a poussé les entreprises historiques de coursiers ou de messageries à prendre un nouveau virage.

La cyclologistique soutenue par des politiques environnementales et urbaines

Le marché de la cyclologistique qui regroupe des livraisons ou des collectes de marchandises à vélo (vélo cargo, bipporteur, triporteur, et remorque) connaissait

déjà un regain d'intérêt avant la crise du Covid-19, mais de manière embryonnaire. Elle a vu son développement fortement accélérer après cette crise sanitaire. En effet, cet événement a non seulement amplifié la croissance déjà exponentielle du e-commerce, et a significativement modifié la façon de se déplacer des personnes privilégiant alors le vélo en cœur de ville. L'utilisation du vélo pour la livraison de marchandises s'est également et naturellement imposée comme une alternative aux véhicules motorisés deux roues ou quatre roues thermiques pour le « dernier kilomètre » en milieu urbain dense. Un vélo cargo triporteur possédant une caisse de 1 500 L émet en effet 85 % de CO₂ en moins par rapport à un véhicule thermique ayant une capacité similaire.

Face à ses avantages écologiques, la cyclologistique a amplement été soutenue par des politiques environnementales et urbaines. Elle s'inscrit parfaitement dans leur logique : réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), diminuer les nuisances sonores, ou encore décongestion-

ner les cœurs de ville. Un ensemble de mesures qui apparaît notamment dans le dispositif des CEE (Certificats d'Economie et d'Energie), mécanisme français qui motive depuis 2006 les actions d'économie d'énergie, et qui a encouragé financièrement la création d'entreprises cyclologistiques et l'équipement des professionnels de ce secteur. Autre phénomène qui accéléré la cadence de ce marché : les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. La cyclologistique y a joué un rôle important pour faire face aux restrictions de circulation importantes (zones sécurisées, fermetures de routes, accès limités) et répondre à l'objectif de réduction des émissions de CO₂ pendant l'événement.

Un secteur structuré

Le marché de la cyclologistique s'est structuré et professionnalisé ces dernières années dans de nombreuses villes françaises. Il compte près de 200 entreprises implantées dans plus de 70 villes. Ensemble, elles emploient environ 2 300 équivalents temps-plein (ETP) et génèrent un chiffre d'affaires annuel estimé à 85 millions d'euros. Il ne faut

 **Marché**

pas confondre les acteurs de la cyclologistique, entreprises classiques de transport, avec leurs flottes professionnelles, leurs hubs logistiques urbains (entrepôts), leurs contraintes réglementaires, avec les plateformes de livraison centrées sur la restauration à domicile, qui sont des entreprises numériques de mise en relation.

Les prestations de cyclologistique s'adressent à des donneurs d'ordres ayant des transports du premier et ou dernier km à réaliser sur des petits trajets, en zone urbaine exclusivement. Les prestataires opèrent sur une zone géographique limitée. Pour exemple en région parisienne, la plupart des opérateurs interviennent sur un secteur comprenant Paris et les 22 communes de la première couronne. En effet, même si les vélos disposent en majorité d'une assistance électrique, il ne faut pas oublier que l'énergie principale est générée par le pédalage des cyclistes, le rayon d'action s'en trouve donc limité. Les marchandises transportées vont du simple pli à des chargements de colis en nombre, poids et volumes importants. Un attelage par exemple à une capacité de chargement allant jusqu'à 300 kg et 2 m³. Les prestataires en cyclologistique proposent également des activités de stockage ou préparation de commandes. Ils disposent de plateformes (Hub) implantées dans les cœurs de ville ou à leur périphérie. Certains donneurs d'ordres font le choix de stocker tout ou partie de leur marchandise sur ces hubs. En

rapprochant sa marchandise des zones de livraisons, le donneur d'ordres réduit ses coûts et délais de livraisons ainsi que l'empreinte carbone de sa logistique.

La diversité des clients de la cyclologistique

Les premiers clients de la cyclologistique ont été les commerçants de proximité et de centre-ville. En effet, les cavistes, épiceries, fleuristes, fromagers, boulangers, restaurants font ainsi livrer leurs clients localement en direct, sans avoir à utiliser leur propre véhicule et en continuant leur activité en boutique. Elle compte également les réseaux de points de ventes qui proposent du « Ship From Store », solution qui permet de livrer les commandes web d'un client non pas d'un entrepôt central, mais via leurs boutiques implantées dans les cœurs de ville.

Font également appel à la livraison à vélo, les transporteurs et logisticiens qui assurent les livraisons du dernier km. L'exemple est donné avec La Poste qui historiquement a toujours utilisé le vélo pour le courrier aux particuliers, et qui a étendu le concept à ses livraisons « Colissimo » au départ de ses ELU (Etablissement de Logistique Urbaine). Autres exemples : DHL, Heppner, Schenker, Amazon, etc. On peut également citer dans les clients de la cyclologistique les services publics pour leurs livraisons administratives entre services municipaux. Et enfin, les grandes entreprises du luxe ou de la mode, ainsi que des grossistes en matériel divers.

L'avenir de la cyclologistique

Pour une grande entreprise donneuse d'ordre, intégrer la cyclologistique dans ses opérations de transport, s'inscrit naturellement dans sa stratégie RSE. Ceci est d'autant plus vrai pour celles qui doivent ou devront produire un reporting extra-financier (CSRD) dans lequel figurent leurs implications RSE. Une manne pour les acteurs de la cyclologistique ? Bien que ce type de livraison ait créé un engouement et que certaines entreprises l'intègrent dans leur supply chain, il a les inconvénients de ses avantages. La cyclologistique est adaptée à la ville mais pas pour de grandes distances, elle est légère et agile mais avec une capacité de charge limitée.

Par ailleurs, les donneurs d'ordre se heurtent également à la question économique, car les plateformes de livraison font perdurer le mythe d'une livraison « pas chère », alors qu'une livraison professionnelle a un coût. Ce ne sont pas les acteurs de ce secteur qui diront le contraire. Si beaucoup ont voulu se lancer dans la course, dont de nombreuses structures de petite taille, leurs résultats s'avèrent fragiles, notamment à l'heure d'un contexte économique global difficile et d'une hausse des coûts d'exploitation. Elles souffrent par ailleurs du coup de frein aux zones à faibles émissions (ZFE) dans les grandes villes, et parfois de la mise en place insuffisante d'aménagements cyclables.

Pour durer, les acteurs de la cyclologistique devront élargir leurs offres de services en combinant les vélos avec des véhicules utilitaires électriques. Ce système multimodal leur permettra de construire des plans de transports plus complexes et de répondre aux besoins de livraisons plus volumineuses et hors des villes. Il leur faudra également favoriser la mutualisation des livraisons de plusieurs clients sur un même créneau horaire et même secteur de livraison, afin d'obtenir un équilibre entre rentabilité et prix de vente.

En conclusion, malgré l'engouement pour la cyclologistique qui apparaît comme une solution flexible, rapide et décarbonnée en zone urbaine dense, la livraison de marchandises à vélo patine, et le secteur reste encore fragile. Pour continuer de rouler et pérenniser leur activité, les chefs d'entreprise de ce secteur, cherchent à se structurer et à s'organiser pour trouver un équilibre économique. ■

PASCAL POUSSINEAU

Conseil - Transports et Logistiques
du Dernier Km

Le recours aux vélos pour la logistique et la course en milieu urbain redevient une évidence

Déployant toute son efficacité en ville, la cyclologistique offre une réponse crédible aux défis structurels d'accessibilité, de prédictibilité et de réduction des externalités négatives du secteur transport.

Grâce à des véhicules adaptés (vélos-cargos, remorques électriques, vélos de route) et un schéma opérationnel flexible (hubs proches des centres urbains), elle permet d'assurer des transports intra-urbains rapides et fiables, avec des coûts maîtrisés et une empreinte carbone réduite.

La cyclologistique recouvre plusieurs métiers et plusieurs réalités, de la course express (portage de pli) au déménagement, en passant par les tournées régulières, le transport de palettes et les prestations événementielles.

Pour chaque besoin, des acteurs implantés localement, avec une bonne connaissance de la ville et de ses spécificités, pourront garantir une qualité de service différenciante par rapport aux modes de transport motorisés : pas d'aléas de circulation, stationnement au plus près des lieux de collecte et de dépose et meilleur taux de respect des horaires en créneaux serrés.

Pour une course ponctuelle comme pour une sous-traitance récurrente de leurs transports, les donneurs d'ordre ont donc tout intérêt à intégrer les solutions cyclos au périmètre de leurs consultations - ils pourront ainsi en comparer l'efficacité, la flexibilité et la compétitivité vis à vis du marché motorisé, tout en adoptant une démarche responsable face aux coûts sociétaux et environnementaux de la mobilité urbaine.

Paul ROUDAUT, Président de la Fédération Professionnelle de Cyclologistique