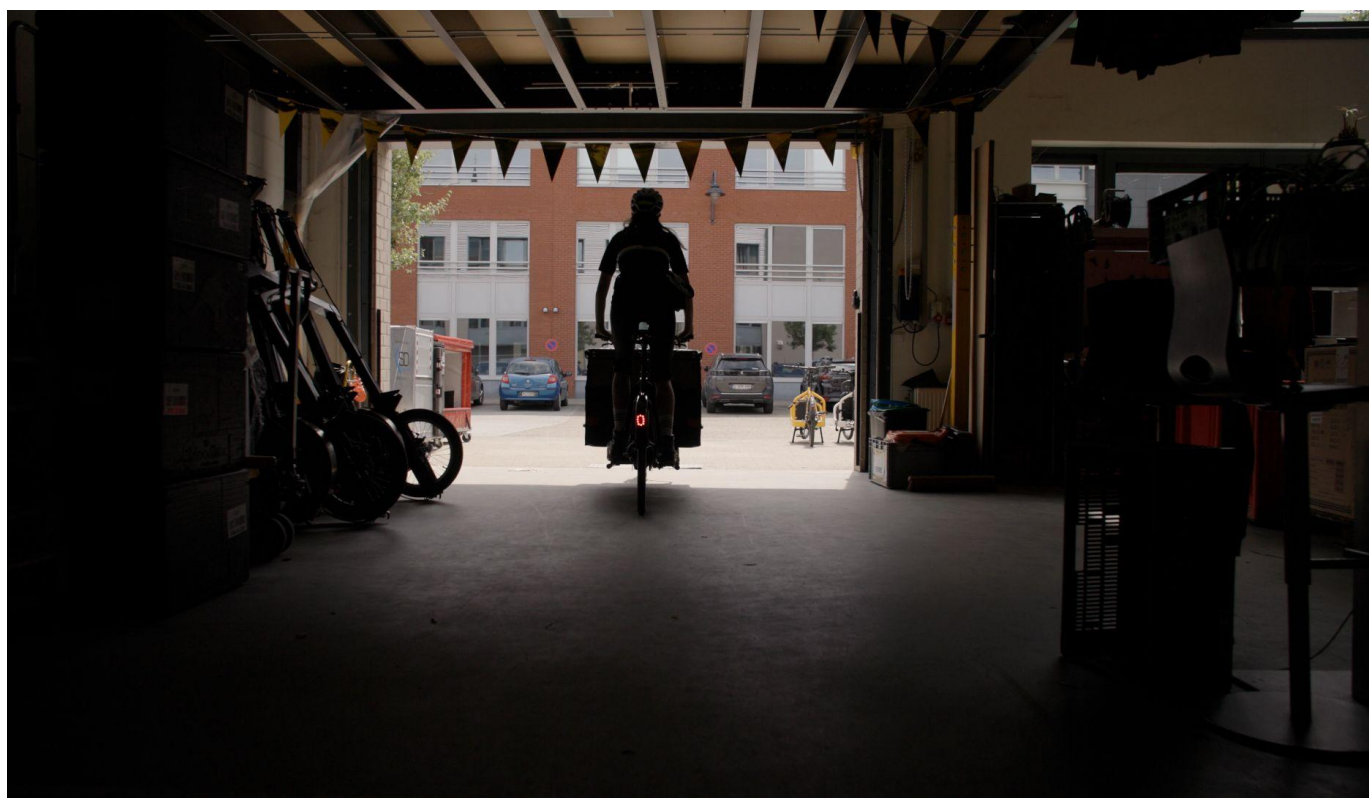


VERS UNE CYCLO-LOGISTIQUE INCLUSIVE ET PROFESSIONNELLE

COMPREHENSIVE & INCLUSIVE
CYCLE LOGISTICS EDUCATION
PROGRAM (CICLE)



PLAIDOYER POUR UNE CYCLO-LOGISTIQUE INCLUSIVE ET PROFESSIONNELLE (2025)

Auteur·rice·s :

- Les Boîtes à Vélo - France <https://lesboitesavelo.org/> Paris, France
- Pour La Solidarité <https://www.pourlasolidarite.eu/> Bruxelles, Belgique
- Urbike SC <https://urbike.be/> Bruxelles, Belgique
- Bike Logic <https://www.bikelogic.org/> Barcelone, Espagne
- L'Ecole des Métiers du Vélo Paris, France

CICLE Project : <https://cicle-program.com/>

Co-financé par l'Union Européenne (2023-2025)

Le contenu de la publication relève de la seule responsabilité de l'éditeur. La Commission européenne n'est pas responsable de l'usage qui pourrait être fait de ces informations.



**Cofinancé par
l'Union européenne**

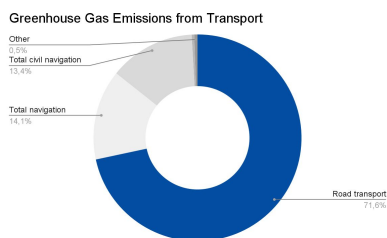
INTRODUCTION



Cofinancé par
l'Union européenne

PLAIDOYER POUR UNE CYCLO-LOGISTIQUE INCLUSIVE ET PROFESSIONNELLE

Les villes européennes sont confrontées à une **croissance sans précédent du transport de marchandises en milieu urbain**. Si cette évolution présente une opportunité d'emplois locaux, elle alimente aussi des nuisances multiples : congestion routière, émissions de gaz à effet de serre, bruit. Le transport routier représente 71,7% des émissions de gaz à effet de serre liées au transport et à la mobilité en Europe, dont 38,1% proviennent de poids lourds et véhicules utilitaires légers – communément utilisés pour des activités de livraison¹.



Face à cette situation, la cyclo-logistique (c'est-à-dire le transport de marchandises à vélo, vélo-cargos et/ou vélos remorques) s'impose comme une alternative à la fois efficace, écologique et socialement juste. Les études sur le potentiel de transition du transport de marchandises montrent que **jusqu'à 25% des livraisons pourraient être effectuées à vélo dans la majorité des villes européennes**², un levier considérable pour l'emploi local et la transition écologique. Cependant, nous sommes encore loin d'exploiter pleinement ce potentiel. En Belgique, par exemple, la Fédération belge de cyclo-logistique estime que seulement 1,5% des livraisons urbaines sont réalisées à vélo³.

Cependant, la cyclo-logistique (à l'image du secteur de la logistique urbaine) reste marquée par la fragilité des modèles économiques, un accès limité aux financements, des infrastructures inadaptées et une reconnaissance institutionnelle trop faible pour soutenir son changement d'échelle. Par ailleurs, l'accès au métier demeure restreint par des représentations sociales persistantes : la première, héritée de l'économie de plateforme, renvoie à une image de précarité ; la seconde, à celle d'un métier sportif, dangereux, éprouvant et majoritairement masculin. Ces constructions sociales entretiennent des **conditions peu favorables à la diversification et à la professionnalisation du secteur**.

Pour libérer tout son potentiel, il est indispensable **d'agir à tous les niveaux** : européen, national, local, mais aussi sectoriel. Réalisé dans le cadre du projet CICLE, ce plaidoyer se propose, en s'appuyant sur un état des lieux de la cyclo-logistique en Europe, d'identifier les obstacles majeurs à son développement et de formuler des recommandations concrètes pour structurer une filière solide, inclusive et à la hauteur des enjeux climatiques et sociaux. Ce document, tout comme l'ensemble du projet CICLE, met un accent particulier sur la dimension inclusive de la cyclo-logistique, pour faire de cette solution verte un levier d'équité et de justice sociale.



LE PROJET CICLE

Contexte

Cette étude s'inscrit dans le cadre du projet CICLE, un projet transnational, financé par le programme Erasmus+ de l'Union européenne, impliquant un consortium de 5 organisations :

- **Urbike SC** (Belgique), coopérative de cyclo-logistique basée à Bruxelles ;
- **L'École des métiers du vélo** (France), association d'insertion par l'activité économique dans le secteur du vélo à Paris ;
- **Bike Logic** (Espagne), coopérative de cyclo-logistique basée à Sant Cugat del Vallès ;
- **Les Boîtes à Vélo - France** (France), association française des professionnels du vélo ;
- **Pour La Solidarité** (Belgique), think & do tank européen engagé sur les questions de solidarité et de développement durable.

Le programme CICLE vise à soutenir le développement de la cyclo-logistique en Europe en professionnalisant la formation des coursiers à vélo. Dans ce cadre, une série d'outils de promotion et d'accompagnement, ont été développés comprenant ce livre blanc, des supports visuels et un guide proposant des outils et actions concrètes pour promouvoir l'inclusion au sein des entreprises et organismes de formation de la cyclo-logistique.

Le référentiel de compétences a été construit en consultation avec le secteur, sur base d'une analyse des programmes de formation existants (disponible [ci-contre](#)), de référentiels de compétences développés par des opérateurs du secteur et d'ateliers de co-construction avec les partenaires du projet.

Distinction importante

Les coursiers-ères de plateforme travaillent via des applications comme Uber Eats ou Deliveroo, le plus souvent en tant qu'auto-entrepreneurs, et sont majoritairement rémunérés à la tâche. Leur mission principale consiste à livrer des marchandises d'un point A à un point B, avec une grande autonomie. Leurs conditions de travail se définissent par un manque de protections sociales ou de soutien organisationnel.

La cyclo-logistique, en revanche, représente un secteur plus structuré, utilisant des vélos-cargos, triporteurs ou remorques pour transporter non seulement des colis, mais aussi divers types de marchandises en milieu urbain. Ce modèle intègre des objectifs écologiques et sociaux, visant à réduire les externalités environnementales négatives de la logistique urbaine et à promouvoir de meilleures conditions de travail.



LES POLITIQUES EUROPÉENNES



Cofinancé par
l'Union européenne

INTRODUCTION POLITIQUES EUROPÉENNES

Contexte

Au niveau de l'Union européenne, plusieurs stratégies récentes ont un impact direct ou indirect sur la cyclo-logistique, même si aucune directive spécifique ne lui est entièrement consacrée. Le cadre général est donné par le **Pacte Vert pour l'Europe** (European Green Deal) lancé fin 2019, qui vise la neutralité climatique d'ici 2050 et une réduction de 55% des émissions de CO₂ d'ici 2030 (par rapport à 1990).

Pour le secteur des transports (responsable ~25% des émissions de gaz à effet de serre en Europe⁴), cela se traduit par la promotion des mobilités actives, électriques et logistiques propres. La Commission européenne, dans sa **Stratégie de mobilité durable et intelligente** adoptée en décembre 2020, a réaffirmé l'objectif d'atteindre une logistique urbaine zéro-émission d'ici 2030 dans au moins 100 villes européennes⁵. **Cette stratégie intègre la cyclo-logistique comme l'une des solutions existantes** à déployer à grande échelle pour verdier le transport de marchandises sur le « dernier kilomètre ».

En particulier, la Commission y encourage l'adoption de Plans de logistique urbaine durable par les villes, soulignant la nécessité d'accélérer le déploiement de solutions zéro-émission telles que les vélos cargos pour les livraisons urbaines.

De même, le **Nouveau cadre européen pour la mobilité urbaine**⁷ préconise de renforcer les actions en faveur des transports actifs et des livraisons du dernier km propres. On y lit que les **vélos-cargos et d'autres modes alternatifs** (logistique fluviale, drones) « **doivent être mieux exploités dans la logistique urbaine** » afin de réduire la dépendance aux véhicules utilitaires traditionnels. La Commission a même proposé d'intégrer ces objectifs dans la réglementation des « nœuds urbains » du réseau TEN-T, afin que les grandes villes planifient des mesures pour une logistique efficiente et zéro-émission.

Cependant, il n'existe à ce jour aucune législation contraignante spécifique au niveau de l'UE pour y parvenir. La Commission compte sur l'agrégation des mesures locales et nationales pour atteindre ce but, et sur des mécanismes de suivi indirects. On note que l'UE a émis des recommandations : le cadre sur les Plans de Mobilité Urbaine Durable (SUMP) inclut désormais un volet logistique, encourageant chaque grande ville à intégrer un plan de fret urbain durable – ce qui inclut potentiellement un recours accru aux vélos-cargos.

Par ailleurs, le financement dédié à la cyclo-logistique reste encore modeste au niveau européen. Bien que des fonds existent (FEDER, Horizon Europe, mécanisme pour les villes), il n'y a pas de ligne budgétaire spécifique récurrente. Les acteurs du secteur (fédérations cyclistes, industries) plaident pour que l'UE facilite davantage l'accès aux financements pour les projets cyclo-logistiques, par exemple en fléchant des subsides pour l'achat de vélos-cargos via les fonds verts ou les outils de la BEI (Banque européenne d'investissement)⁹.



PERSPECTIVES EUROPÉENNES

En 2023, on observe une volonté politique croissante de soutenir le vélo sous toutes ses formes. Le Parlement européen a adopté en février 2023 une résolution appelant à une véritable **“stratégie européenne pour le vélo”**, incluant la logistique à vélo. La Commission a répondu en octobre 2023 en proposant une **Déclaration européenne sur le cyclisme**, qui souligne notamment la nécessité de mieux intégrer la cyclo-logistique dans les systèmes logistiques urbains.

Cette déclaration place le développement de la cyclo-logistique parmi les principes directeurs pour les politiques à venir, en phase avec les objectifs du Green Deal et du plan “Objectif zéro pollution”. Cela pourrait mener à un renforcement des programmes de formation, des lignes de financement explicites et possiblement des objectifs plus précis pour la cyclo-logistique à l’horizon 2030.

En conclusion, le cadre européen depuis 2020 reconnaît de plus en plus la cyclo-logistique comme un levier essentiel pour des villes plus vertes, mais il est nécessaire de le traduire en actions concrètes coordonnées à l’échelle de l’UE. Les recherches montrent pourtant un potentiel considérable encore largement inexploité : **jusqu’à 25 % des flux logistiques, 33 % de l’ensemble des trajets urbains et 50 % des déplacements de service pourraient être réalisés à vélo cargo, révélant l’ampleur du fossé entre les usages actuels et les possibilités réelles¹⁰.**



Image : Bike Logic



CADRES NATIONAUX : BELGIQUE, FRANCE ET ESPAGNE

L'analyse des politiques nationales constitue une étape essentielle pour comprendre comment la cyclo-logistique se structure concrètement en Europe. Chaque pays dispose de son propre contexte réglementaire, institutionnel et financier, ce qui influe directement sur la capacité du secteur à se développer. L'analyse des cadres nationaux se concentre cependant sur la Belgique, la France et l'Espagne en raison de l'implication directe de ces partenaires dans le projet CICLE, qui permet une compréhension approfondie des contextes réglementaires et des dynamiques du secteur dans ces territoires. Ce choix assure la pertinence des recommandations opérationnelles proposées.

En complément de cette analyse, il convient de souligner que la cyclo-logistique connaît également un essor dynamique dans d'autres pays européens. L'Allemagne, par exemple, affiche une croissance soutenue du parc de vélos-cargos — près de 200 000 unités vendues chaque année —, soutenue par des incitants locaux et régionaux ambitieux ainsi qu'un réseau dense d'acteurs publics et privés.

Les grandes villes comme Berlin, Hambourg ou Munich multiplient les investissements : subventions à l'achat, soutien à la création de hubs logistiques, intégration dans les plans climat locaux. D'autres pays comme les Pays-Bas, l'Italie ou l'Autriche développent également des projets pilotes ou mobilisent le secteur dans des stratégies plus larges de décarbonation urbaine. Cette dynamique européenne confirme le potentiel du secteur et l'importance de favoriser une mise en cohérence des pratiques, tout en tenant compte des spécificités locales.



Image : Urbike



BELGIQUE : UN CADRE EN ÉVOLUTION

En Belgique, la politique de cyclo-logistique s'inscrit dans un contexte institutionnel particulier, la mobilité étant en partie une compétence régionale. Il n'existe pas à ce jour une loi fédérale spécifique consacrée à la cyclo-logistique, mais plusieurs dispositions législatives et programmatiques encouragent indirectement leur usage. Le gouvernement fédéral a intégré le vélo dans sa stratégie de mobilité durable (Plan d'action fédéral vélo 2021-2024), avec 52 mesures pour promouvoir le vélo utilitaire¹¹. Si ce plan est surtout axé sur le vélo en général (infrastructures, intermodalité, vélo domicile-travail), il souligne l'importance du vélo dans la logistique du dernier kilomètre en lien avec les objectifs climatiques nationaux.

Au niveau national, nous notons tout de même la mise en place de la Loi Postale visant à améliorer les conditions de travail des livreurs de colis postaux, lutter contre le travail non déclaré et assurer une concurrence loyale – notamment d'un point de vue de la rémunération des travailleurs¹².

Incitations locales et bonne pratiques

En plus des régions, plusieurs villes belges pionnières ont initié leurs propres mesures. À Bruxelles, le plan régional de mobilité Good Move (2020-2030) intègre une dimension logistique : par exemple, la Fiche A.5 prévoit d'« optimiser les livraisons en développant l'immobilier logistique de proximité et une distribution urbaine plus intelligente », tandis que la mobilisation du Green Deal Logistique Urbaine s'inscrit « dans le cadre du plan Good Move ».

Rôle crucial des régions

Ce sont surtout les Régions (Flandre, Wallonie, Bruxelles) qui ont déployé récemment des politiques actives de soutien à la cyclo-logistique, notamment via des subventions à l'achat.

- **La Région wallonne** a un objectif clair : “booster la cyclo-logistique” en Wallonie pour contribuer à la réduction de 55% des gaz à effet de serre d'ici 2030¹³. Cette démarche s'inscrit dans une transformation du secteur des transports via des politiques favorisant l'utilisation du vélo, incluant le déploiement de vélos cargo soutenus par des incitants financiers. Le Plan d'actions Wallonie cyclable 2030 articule sa stratégie autour de 19 mesures concrètes, dont quatre qui concernent directement le soutien à l'usage des vélos cargo dans les activités professionnelles et la logistique urbaine¹⁴.
- **La Flandre** intègre la cyclo-logistique dans ses politiques de logistique urbaine durable : le Vlaams beleidskader stedelijke logistiek (cadre politique flamand pour la logistique urbaine) promeut l'intégration de la “fietslogistiek” comme élément des plans logistiques locaux. Le “Wegwijzer Fietslogistiek” publié par le centre de connaissance flamand (Mobiël Vlaanderen) en 2020 démontre le potentiel élevé de la logistique à vélo en milieu urbain et recense de nombreuses bonnes pratiques en Flandre.



BELGIQUE : UN CADRE EN ÉVOLUTION

Toutefois, il ne s'agit pas d'un plan logistique urbain spécifique mais d'un plan global de mobilité dont la logistique constitue l'un des volets. À l'inverse, certaines autres villes ont mis en œuvre des plans véritablement intégrés de gestion des flux logistiques urbains, ce qui permet de parler de plan logistique à part entière. La ville de Gand constitue un exemple intéressant : elle applique depuis plusieurs années un plan de logistique urbaine durable, pensé comme un dispositif intégré de gestion des flux, qui complète de manière cohérente sa stratégie de mobilité.

Parmi les projets exemplaires, nous pouvons citer UIA CAIRGO Bike for Pros (2020-2023) cofinancé par l'UE, qui a permis d'accompagner 220 organisations bruxelloises dans leur transition au vélo-cargo. Les accompagnements étaient décomposés en 2 grandes phases : une première phase de sensibilisation et d'analyse des besoins, et une deuxième phase plus opérationnelle permettant de tester vélos et remorques en conditions réelles, dans le cadre de tests pilotes¹⁵. La poste belge (bpost) prévoit d'étendre les livraisons à vélos à 40 villes belges et a commandé 168 nouvelles remorques e-cargo pour déployer ces livraisons vertes¹⁶.

Les régions bruxelloise et flamande soutiennent activement la transition vers une logistique urbaine durable en promouvant des partenariats public-privé au sein de réseaux Green Deal logistique. Ces réseaux rassemblent des acteurs de la logistique engagés à rationaliser leurs opérations, réduire les émissions de gaz à effet de serre et optimiser les livraisons.

À Bruxelles, le Green Deal Logistique Urbaine à Basses Émissions encourage la multimodalité, le recours aux vélos-cargos, la voie d'eau ou le rail, ainsi que l'électrification des véhicules, tout en développant des hubs logistiques locaux et en renforçant la coopération entre acteurs publics et privés¹⁷. En Flandre, des initiatives similaires visent à promouvoir des véhicules à faibles émissions, à optimiser les itinéraires et à soutenir la collaboration pour réduire l'empreinte carbone du secteur¹⁸.

Reconnaissance et formation du métier de cyclo-logisticien·ne

En Belgique, le métier de cyclo-logisticien fait l'objet d'un travail de structuration et de professionnalisation de plus en plus poussé, notamment grâce à des initiatives territoriales et sectorielles portées par les acteurs publics et des fédérations spécialisées. À Bruxelles, plusieurs dispositifs innovants y ont contribué :

- **Bruxelles Formation** propose depuis 2022 des modules spécifiques dédiés à la livraison urbaine à vélo, en partenariat avec des opérateurs tels qu'Urbike, acteur pionnier de la cyclo-logistique en région bruxelloise.
- **Urbike** collabore avec des organismes publics pour la conception de cycles d'apprentissage centrés sur la logistique durable, la conduite sécurisée de vélos-cargos et les outils numériques.
- **Actiris**, le service bruxellois de l'emploi, intègre régulièrement la cyclo-logistique dans ses programmes d'insertion, facilitant l'accès de publics éloignés à ces métiers grâce à des stages et des formations courtes.
- Des sessions pratiques et pilotes ont été réalisées dans le cadre de projets UIA Cairgo Bike, impliquant la formation de plus de 220 organisations à l'usage professionnel du vélo cargo.



BELGIQUE : UN CADRE EN ÉVOLUTION

En Wallonie, l'engagement s'est accéléré avec l'appui du Forem et du Belgian Cycle Logistics Federation (BCLF) :

- **Le Forem**, opérateur de la formation professionnelle wallon, a lancé en 2024 des modules expérimentaux de formation à la cyclo-logistique, alliant apprentissages techniques (conduite, maintenance de vélos, optimisation de tournées) et approches ergonomiques adaptées.
- **Le BCLF**, fédération nationale, structure les besoins sectoriels via son cycle baromètre annuel et favorise la reconnaissance du métier à travers la co-construction d'un référentiel de compétences et la mutualisation de bonnes pratiques entre opérateurs wallons et bruxellois.

Malgré des avancées significatives, la Belgique ne dispose pas encore d'une certification officiellement reconnue sur l'ensemble du territoire, mais le travail des organismes (Bruxelles Formation, Forem, BCLF) marque une évolution vers une standardisation sectorielle et une inclusion renforcée des publics éloignés.

Défis et besoins

Le secteur belge de la cyclo-logistique connaît une croissance rapide, mais son potentiel reste largement inexploité. Pour l'accélération de ce secteur, plusieurs défis majeurs doivent être surmontés.

Sur le plan **politique et des infrastructures**, le déploiement à grande échelle de la cyclo-logistique est freiné par l'absence d'un cadre réglementaire uniforme entre les villes et les régions.

Ce morcellement crée une disparité : les villes les plus volontaristes en matière de régulation de la mobilité (comme l'établissement de LEZ ou de restrictions d'accès) voient émerger naturellement des formes de logistique alternatives plus durables, tandis que les villes moins proactives accusent un retard dans le développement de la cyclo-logistique. Par conséquent, il est crucial **d'intégrer pleinement la logistique verte dans l'aménagement urbain**, notamment en créant des pistes cyclables suffisamment larges et physiquement séparées pour accueillir les vélos-cargos en toute sécurité. De plus, faciliter l'accès à un foncier urbain abordable et stratégique — pour l'établissement de micro-hubs — constitue un levier essentiel afin d'améliorer l'efficacité et la rentabilité du dernier kilomètre.

Par ailleurs, la **professionnalisation des coursier·ères à vélo en Belgique reste embryonnaire** – il n'existe pas de filière de formation officielle, et **peu de reconnaissance de ce métier souvent assimilé aux coursiers indépendants de plateformes**. A ce jour, les formations sont principalement assumées par les opérateurs eux-mêmes, dont la qualité et la durée peuvent varier fortement d'un acteur à l'autre, souvent réduites à de très courtes sessions. Le secteur a pourtant un besoin critique de développer des programmes de formation professionnelle structurés afin de créer un bassin de candidats qualifiés. L'inclusion est également un défi, avec une sous-représentation des femmes dans les équipes, une disparité qui doit être abordée pour améliorer la diversité et l'image du secteur et ainsi attirer une main-d'œuvre plus large.

Globalement, la Belgique depuis 2020 a fait des progrès notables en soutenant la cyclo-logistique, mais une approche plus structurelle et uniforme pourrait amplifier l'impact.



FRANCE : UN CADRE LÉGISLATIF VOLONTARISTE

En France, la cyclo-logistique a bénéficié ces dernières années de plusieurs évolutions législatives et de plans nationaux en faveur du vélo et de la logistique urbaine durable. **La Loi d’Orientation des Mobilités (LOM)**, promulguée fin 2019 et mise en œuvre à partir de 2020, a constitué un point de départ important. Cette loi a inscrit dans le Code des transports l’objectif de tripler la part du vélo dans les déplacements (passant de 3% à 9%) entre 2020 et 2024, ce qui inclut aussi le transport de marchandises à vélo.

Concrètement, la LOM a introduit de nouvelles dispositions facilitant la cyclo-logistique : elle a, par exemple, donné aux maires la possibilité de réserver des couloirs de bus aux cycles transportant des marchandises, permettant ainsi aux vélos-cargos de bénéficier d’infrastructures plus rapides et sécurisées en ville (Article L.2213-4 du Code des collectivités, modifié par LOM).

En parallèle, **l’ADEME** (Agence de la transition écologique) a lancé des programmes dédiés à la cyclo-logistique. Le plus emblématique est le programme ColisActiv’ (2021-2023), financé via les Certificats d’Économies d’Énergie, qui vise à « soutenir financièrement les opérateurs et donneurs d’ordre pour favoriser les livraisons à vélo-cargo »¹⁹.

Plutôt qu’une aide à l’achat, **ColisActiv’** verse des primes par colis livré à vélo aux transporteurs, primes répercutées partiellement au client (donneur d’ordre). Lors de son lancement, l’aide s’élevait à 2 € par colis livré à vélo (pour les premiers 500 000 colis), puis dégressive sur 3 ans. Il a encouragé de grands logisticiens et e-commerçants à tester la livraison à vélo, en compensant le différentiel de coût avec une tournée en camionnette²⁰.

La France a adopté en 2021 un **Plan national cyclo-logistique**²¹, élaboré conjointement par le Ministère de la Transition écologique et les acteurs du secteur (fédération Les Boîtes à Vélo, associations, logisticiens). Ce plan, dévoilé en mai 2021, comporte plusieurs axes stratégiques : (1) Accélérer les activités de livraison à vélo – principalement via ColisActiv’ et les aides financières; (2) Mobiliser les acteurs publics exemplaires – inciter l’État et les collectivités à recourir à des livreurs à vélo dans leurs marchés (la Loi Climat impose d’ailleurs que d’ici 2026, les marchés publics de livraison incluent des clauses environnementales pour favoriser les transports propres); (3) Faciliter la cyclo-logistique en ville – notamment en mettant à disposition des locaux pour des hubs logistiques vélo et en adaptant la réglementation locale (places de stationnement, accès aux aires piétonnes pour les vélos cargos, etc.).

En matière d’exemples de bonnes pratiques, le **programme national Cyclo-cargologie** porté par Les Boîtes à Vélo – France s’impose comme une référence structurante. Lancé début 2024 et soutenu jusqu’en 2026 par le dispositif des Certificats d’Économies d’Énergie, Cyclo-cargologie accompagne le passage à l’échelle de la cyclo-logistique pour la livraison du dernier kilomètre en zone urbaine dense.



FRANCE : UN CADRE LÉGISLATIF VOLONTARISTE

Il se distingue par trois axes d'action majeurs : la sensibilisation et l'accompagnement des acteurs logistiques pour lever les freins et repenser l'organisation autour du vélo-cargo ; la professionnalisation via des formations certifiantes à destination des principaux métiers (responsable d'exploitation, organisateur de tournée, livreur) et la production de guides techniques, essentiels à l'intégration durable de la cyclo-logistique ; enfin, le développement d'outils numériques open source pour connecter efficacement les solutions des donneurs d'ordre traditionnels et celles des cyclo-logisticiens, facilitant la mutualisation des flux logistiques. Par ses actions, Cyclo-cargologie contribue à optimiser la logistique urbaine, à structurer l'offre et à appuyer la transition écologique du secteur.

Reconnaissance et formation du métier de cyclo-logisticien·ne

En France, la reconnaissance professionnelle des cyclo-logisticien·nes connaît une évolution rapide, portée par l'engagement des réseaux associatifs et des pouvoirs publics :

- Les dispositifs de l'ADEME et le plan national cyclo-logistique mettent l'accent sur la nécessité de créer d'un Certificat de Qualification Professionnelle (CQP) pour les coursiers à vélo.
- Des formations sont déployées, notamment via Les Boîtes à Vélo - France et le programme Cyclo-cargologie, qui proposent des parcours axés notamment sur la connaissance de la filière logistique, la sécurité, la relation client et l'entretien des vélos.

Défis et pistes d'évolution en France

Malgré le volontarisme, des défis demeurent pour consolider la cyclo-logistique. La reconnaissance d'un statut professionnel de "cyclo-logisticien.ne" pourrait permettre de fixer des normes sociales (temps de travail, charge maximale à transporter, protection sociale) et ainsi attirer plus de personnel qualifié.

Enfin, il faut poursuivre l'intégration de la cyclo-logistique dans les chaînes logistiques existantes : les grands transporteurs doivent revoir leur organisation (par ex., segmenter la tournée entre un camion principal et des livreurs à vélo en relais).

Cela suppose de nouveaux outils numériques de suivi, de planification fine, etc. – domaines où des start-ups françaises se positionnent. Globalement, le cadre français depuis 2020 est très encourageant (multiplication des aides, évolutions légales pro-vélo, projets innovants), et les prochaines années devront transformer l'essai en consolidant le modèle économique et social du secteur.



ESPAGNE : UNE IMPULSION STRATÉGIQUE

En Espagne, la cyclo-logistique a récemment gagné en visibilité à la faveur de la **Estrategia Estatal por la Bicicleta**²² (Stratégie nationale vélo) adoptée en juin 2021. Cette stratégie, pilotée par le Ministère des Transports, consacre un chapitre entier au développement de la cyclo-logistique comme priorité nationale. L'objectif affiché est de « développer le secteur de la cyclo-logistique comme solution durable pour la distribution urbaine du dernier kilomètre » et de « professionnaliser, normaliser et intégrer la cyclo-logistique dans les systèmes de distribution urbains » .

L'Espagne reconnaît donc explicitement qu'il s'agit d'un nouveau secteur économique à part entière qu'il convient d'appuyer. La stratégie nationale prévoit plusieurs lignes d'action :

- inciter les administrations à revoir la réglementation pour lever les freins (par exemple clarifier la définition des remorques et caissons autorisés pour vélos, ou permettre le transport de plusieurs passagers en triporteur – utile pour la logistique de personnes, p.ex. cyclopousses);
- élaborer des standards techniques nationaux pour les vélos cargos afin de faciliter l'offre industrielle et l'homologation;
- développer des programmes de formation spécialisés en cyclo-logistique et valoriser les bonnes pratiques telles que la mise en place de micro-plateformes logistiques urbaines.

La stratégie souligne aussi l'importance d'améliorer les conditions de travail des livreurs (nombreux sont auto-entrepreneurs via des applis) et de promouvoir l'égalité de genre dans ce métier, le taux de femmes y étant quasi nul actuellement en Espagne²⁵.

Le gouvernement espagnol s'aligne ainsi sur les objectifs européens d'égalité et prévoit des campagnes pour attirer plus de "repartidoras" (femmes coursières à vélo) dans le secteur.

Reconnaissance et formation du métier de cyclo-logisticien-ne

En Espagne, le métier de cyclo-logisticien bénéficie d'une reconnaissance progressive, dans le sillage de la Estrategia Estatal por la Bicicleta.

- Plusieurs villes (Barcelone, Madrid, Valence) ont lancé des programmes de formation à la cyclo-logistique, souvent en lien avec des coopératives locales ou des associations professionnelles (« Ciclologísticas »).
- Des modules de professionnalisation commencent à être intégrés via des dispositifs publics (missions locales, programmes municipaux) et la stratégie nationale prévoit le développement prochain de standards techniques et de certifications adaptées.
- L'accent est mis sur le recrutement inclusif, la montée en compétence technique et l'amélioration des conditions de travail, avec des actions pilotes en lien avec le secteur social et l'insertion professionnelle.



ESPAGNE : UNE IMPULSION STRATÉGIQUE





Bonnes pratiques et projets locaux

Plusieurs villes espagnoles disposent aujourd’hui de services matures de cyclo-logistique. Barcelone a mené plusieurs projets pilotes, notamment dans le cadre d’initiatives européennes, pour tester différentes solutions de logistique urbaine durable. Ces expériences — comme les micro-hubs ou l’optimisation des tournées avec Vanapedal dans les projets CycleLogistics Ahead et URBANE — ont permis d’expérimenter le transbordement et la distribution en vélos cargos dans les quartiers centraux.

Par ailleurs, l’AMB (aire métropolitaine de Barcelone) a soutenu le développement du programme BiciEmpresa en finançant des flottes afin de favoriser l’usage du vélo cargo par les entreprises²⁶. Madrid a expérimenté la livraison à vélo dans son centre (district Centro) via un partenariat avec l’entreprise Koiki – qui emploie des personnes en insertion pour livrer en triporteurs électriques. Ces bonnes pratiques, disséminées, commencent à être mises en réseau au niveau national par des associations comme “Cyclo-logisticas” (réseau espagnol des opérateurs cyclo-logistiques créé en 2022).



TABLEAU COMPARATIF

Cadre législatif & stratégique	Aides financières	Formation & Professionnalisation	Inclusion & Aspects sociaux	Tendances & bonnes pratiques
<p>Plan d'action fédéral vélo 2021-2024 ; compétences régionales (Flandre, Wallonie, Bruxelles).</p> 	<p>Subventions régionales (prime cargo-bike en Wallonie, prime Cairgo Bike à Bruxelles) ; mesures fiscales (déductibilité vélos).</p>	<p>Pas encore de certification officielle ; initiatives locales de formation (ex. Urbike, BCLF/Forem).</p>	<p>Inclusivité encore marginale ; quelques initiatives associatives (ex. Molenbike).</p>	<p>Micro-hubs urbains (Bruxelles, Namur, Liège), extension par bpost à 40 villes.</p>
<p>Loi d'Orientation des Mobilités (2019) ; Plan national cyclo-logistique (2021) ; Loi Climat et Résilience (2021).</p> 	<p>ColisActiv' (prime par colis) ; bonus écologique pour vélos cargos ; soutiens locaux (Paris, Bordeaux).</p>	<p>CQP en discussion ; formations soutenues par ADEME (<i>Ma Cycloentreprise</i>, écoles vélo).</p>	<p>Forte réflexion sur parité et insertion (Carton Plein, Coursiers Montpelliérains).</p>	<p>Accès vélos cargos aux couloirs de bus ; clauses vertes obligatoires dans marchés publics dès 2026.</p>
<p>Estrategia Estatal por la Bicicleta (2021) avec volet cyclo-logistique ; projet de Loi sur mobilité durable.</p> 	<p>Subventions locales (ex. Barcelone, Madrid) ; soutien via plan de relance durable.</p>	<p>Début de structuration ; projets pilotes de formation ; standardisation technique prévue.</p>	<p>« Ley Rider » (2021) impose salariat aux livreurs plateformes ; promotion de l'égalité de genre.</p>	<p>Barcelone : micro-hubs dans parkings, programme BiciEmpresa ; Madrid : Koiki (logistique solidaire).</p>
<p>Stratégie vélo fédérale (Nationaler Radverkehrsplan 3.0, 2021) intégrant logistique urbaine.</p> 	<p>Subventions à l'achat de vélos cargos (jusqu'à 25 % du prix, plafonné à 2 500 €) ; aides municipales.</p>	<p>Nombreuses formations techniques soutenues par fédérations ; reconnaissance plus avancée (coopérations avec constructeurs).</p>	<p>Inclusivité moins mise en avant, mais fort engagement municipal pour emplois locaux.</p>	<p>Marché mature (200 000 vélos cargos vendus/an) ; villes pionnières (Berlin, Hambourg, Leipzig) avec hubs et financements stables.</p>



PROFESSIONNALISATION DU SECTEUR



Cofinancé par
l'Union européenne

PROFESSIONNALISATION DU SECTEUR

La cyclo-logistique a longtemps été portée par des initiatives locales ou des micro-entreprises, mais sa montée en puissance nécessite aujourd'hui une professionnalisation accrue. Cela passe par le développement de compétences spécifiques (conduite sécurisée d'un vélo-cargo en milieu urbain dense, maintenance des vélos à assistance électrique, optimisation des tournées, etc.) et de formations dédiées.

Actuellement, dans plusieurs pays, il n'existe pas encore de formations, diplômes ou certificats professionnels spécifiquement reconnus pour les livreurs à vélos. En France, un plan national a mis en avant le besoin de créer des offres de formation et d'accompagnement pour les nouveaux entrepreneurs à vélo et les coursiers, via le programme Cyclo-cargologie.

La cyclo-logistique, en se développant rapidement, a fait émerger de nouveaux métiers: coursier·ère à vélo-cargo, dispatcheur·euse, mécanicien·ne spécialisé en vélos-cargos, etc. Toutefois, **la structuration professionnelle** de ce secteur en est à ses débuts. En France, le référentiel des métiers du vélo mentionne que le métier de livreur·euse à vélo ne nécessite pas de formation obligatoire spécifique²⁷. **Cette absence de reconnaissance officielle peut poser problème pour la qualité du service et la sécurité** : n'importe qui pouvant s'improviser livreur·euse à vélo, les niveaux de compétence varient, tout comme la connaissance du code de la route ou les bons réflexes de conduite avec charge.

La professionnalisation du secteur de la cyclo-logistique est en marche, portée à la fois par les acteurs de terrain et les pouvoirs publics. Plusieurs initiatives de formation émergent à l'échelle locale et nationale.

En France, Les Boîtes à Vélo, qui fédèrent les entreprises du secteur, militent pour la création d'un Certificat de Qualification Professionnelle (CQP) de coursier·ère à vélo.

Ce référentiel en discussion avec les branches du transport permettrait de standardiser la formation autour de compétences clés : sécurité routière, maintenance de base, relation client, etc.

En parallèle, des dispositifs publics comme le programme "Ma Cycloentreprise", accompagnent les personnes éloignées de l'emploi (jeunes, chômeurs) dans le lancement d'activités de cyclo-logistique, via microcrédit et formation (en lien avec l'ADEME).

Cette dynamique de professionnalisation gagnerait à être consolidée par une reconnaissance officielle des métiers. En France, cela passerait par l'inscription du métier de cyclo-logisticien au Répertoire national des certifications professionnelles (RNCP) et son intégration aux conventions collectives du transport ou de la logistique.

Des avancées existent, comme la Loi Climat 2021, qui a clarifié l'obligation de capacité de transport léger pour les livreurs à vélo transportant des marchandises. Ces efforts convergents permettront à terme de stabiliser les parcours professionnels, sécuriser les conditions de travail et valoriser un secteur en plein essor²⁸.

La **sécurité routière** est un volet primordial de la professionnalisation. Circuler en vélo-cargo dans le trafic dense nécessite des compétences proches de celles d'un conducteur professionnel. Certains pays envisagent d'exiger une formation certifiée (mais courte) pour tout coursier·ère à vélo circulant de façon intensive en zone urbaine, à l'instar d'une formation obligatoire pour les livreur·euses en deux-roues motorisés.



PROFESSIONNALISATION DU SECTEUR

De même, la connaissance des règles spécifiques (ex : règles de priorité, signalisation de la charge) devrait faire partie d'un bagage commun. Les associations professionnelles élaborent des chartes de qualité : par exemple, en Espagne, le jeune réseau "Cyclo-logisticas" travaille sur un guide de bonnes pratiques pour les entreprises membres, incluant formation du personnel et entretien rigoureux des vélos.

Un autre aspect de la professionnalisation est la **mutualisation et la représentation du secteur**. Des entreprises se regroupent aussi pour peser face aux grands transporteurs – par exemple en France plusieurs petites sociétés de cyclo-logistique sont alliées pour répondre ensemble à des appels d'offres nationaux (sous la bannière "Tous vélo" dans un marché de La Poste). Cette structuration en réseau est signe d'une maturation progressive du secteur, le faisant passer du stade informel à un secteur organisé capable de dialoguer avec les pouvoirs publics.

Dans cette dynamique de structuration professionnelle, le **projet CICLE a élaboré un référentiel de compétences complet et inclusif pour le métier de coursier·ère à vélo..** Cette ressource, co-construite avec divers acteurs européens du secteur, détaille les compétences clés nécessaires pour exercer avec professionnalisme la fonction de coursier·ère à vélo,. Elle couvre notamment la conduite sécurisée, la gestion de la relation client, l'entretien et la maintenance des vélos, ainsi que les dimensions numériques des tournées et la connaissance du cadre réglementaire. Ce référentiel favorise également une approche inclusive, en intégrant des compétences liées à la sensibilisation à l'égalité, à la diversité et à l'insertion sociale.

Fruit d'une collaboration transnationale innovante, il constitue une base méthodologique solide pour la création de cursus de formation harmonisés, porteurs de reconnaissance officielle et de certifications au niveau national et européen. Le référentiel de compétences développé par le projet CICLE est [accessible via ce lien](#).



UNE CYCLO-LOGISTIQUE INCLUSIVE



Cofinancé par
l'Union européenne

UNE CYCLO-LOGISTIQUE INCLUSIVE

Le développement rapide de la cyclo-logistique, en tant que solution écologique et efficace de livraison urbaine, offre une opportunité unique de construire un secteur exemplaire à la fois sur les plans environnemental, économique et social. Pour cela, il est essentiel de l'envisager dès à présent comme un levier d'inclusion, d'égalité et d'accès à l'emploi pour des publics traditionnellement sous-représentés dans les métiers du transport et de la logistique.

Une nécessaire féminisation du secteur

Historiquement, la livraison urbaine reste un univers très masculin, avec une prédominance de jeunes hommes parmi les coursiers, tous modes confondus. La cyclo-logistique n'échappe pas à cette tendance. En Espagne, la Estrategia estatal por la bicicleta souligne que « el porcentaje de mujeres... es muy bajo » dans ce secteur. Pourtant, avec l'assistance électrique des vélos cargos, les contraintes physiques autrefois dissuasives sont désormais largement surmontables, et rien ne justifie que ces métiers restent genrés. L'UE avait fixé en 2020 un objectif de 25 % de femmes dans les effectifs des transports (y compris la logistique), objectif loin d'être atteint, mais renouvelé pour 2030.

Plusieurs pistes sont déjà explorées pour y parvenir. Des campagnes de communication brisent les stéréotypes en mettant en avant des rôles modèles féminins, comme la série "Femmes de livraison" en France, présente des portraits de livreuses à vélo heureuses de leur choix, pour casser les idées reçues. Le réseau européen "Women in Cycling", soutenu par la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF), incite à la création de programmes de mentorat, à l'échange de bonnes pratiques et à la diversité dans le recrutement.

Certaines entreprises adaptent aussi les postes (usage de triporteurs, travail en binôme sur les charges lourdes) pour les rendre plus attractifs et accessibles. Ensuite, les recrutements ciblés : certaines entreprises de cyclo-logistique mènent des actions volontaristes pour embaucher plus de femmes, en adaptant éventuellement le poste (ex : travail en binôme sur les livraisons lourdes, ou utilisation de triporteurs plus stables).

Au-delà des actions de sensibilisation et d'adaptation des postes, la formation représente un levier majeur pour renforcer l'accès des femmes au métier. En créant des parcours certifiants et inclusifs, elle permet de professionnaliser la fonction de coursière à vélo, de la rendre plus visible et de la sortir d'une image d'activité précaire. La formation contribue aussi à valoriser des compétences transversales – organisation, relation client, connaissance du territoire, maîtrise des outils numériques – qui élargissent l'attractivité du métier et permettent à des femmes d'y voir de réelles perspectives de carrière. Enfin, en intégrant des modules spécifiques sur l'égalité et la diversité, les programmes de formation participent à déconstruire les biais de genre et à créer un environnement plus accueillant pour de nouvelles recrues.



UNE CYCLO-LOGISTIQUE INCLUSIVE

Une opportunité pour les publics en insertion

L'inclusivité ne concerne pas uniquement le genre. La cyclo-logistique peut constituer un tremplin pour les jeunes peu qualifiés, les personnes migrantes ou issues de quartiers défavorisés. Elle offre des emplois de proximité, peu qualifiés, qui peuvent constituer une première étape vers l'insertion professionnelle. En France, des associations comme Trans'cube, Les Coursiers Montpelliérains ou Carton Plein à Paris forment des publics éloignés de l'emploi à la livraison à vélo, avec des résultats probants en matière de retour à l'emploi. En Espagne, l'entreprise Koiki recrute spécifiquement des personnes en situation d'exclusion sociale pour effectuer le dernier kilomètre à pied ou à vélo dans une logique de logistique solidaire.

L'accessibilité du métier repose aussi sur la simplicité des conditions d'entrée : pas besoin de permis de conduire, une formation courte suffit souvent, et la technicité du métier s'acquiert rapidement sur le terrain. La dimension humaine du métier (relation client, travail d'équipe, autonomie) le rend particulièrement adapté à des profils variés.



NOS RECOMMANDATIONS



Cofinancé par
l'Union européenne

CONSEILS ET RECOMMANDATIONS

Niveau européen

À la lumière de cette analyse et des résultats du projet CICLE, les partenaires proposent plusieurs recommandations concrètes à destination des pouvoirs publics, des collectivités et autorités locales, des entreprises et autres parties prenantes, ainsi qu'au secteur lui-même, pour assurer le développement de la cyclo-logistique, améliorer sa professionnalisation et assurer son inclusivité.

Au niveau européen

1. **Renforcer le cadre stratégique et réglementaire** : L'UE devrait donner une portée concrète à la Déclaration sur le cyclisme en élaborant une véritable stratégie opérationnelle européenne pour la cyclo-logistique. Celle-ci pourrait fixer des objectifs quantifiés (par ex. part des livraisons urbaines effectuées en zéro-émission d'ici 2030) et recommander aux États membres d'intégrer ces cibles dans leurs plans nationaux.
2. **Coordonner et partager les bonnes pratiques** : Instituer un Observatoire européen de la cyclo-logistique (peut-être au sein de l'Observatoire de la mobilité urbaine) pour collecter des données (ex : nombre de vélos cargos en service, tonnes livrées, émissions évitées), recenser les réglementations nationales, et publier chaque année un rapport de suivi. L'UE pourrait mandater l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail afin d'étudier spécifiquement les conditions de travail des livreurs à vélo et proposer des recommandations, contribuant ainsi à l'amélioration du secteur dans tous les pays.



Image : BikeLogice



CONSEILS ET RECOMMANDATIONS

Niveau national

1. **Consolider le cadre législatif** : Chaque pays devrait envisager une loi ou un volet législatif consacré à la logistique urbaine durable, qui donnerait un mandat clair aux collectivités et autorités locales. En France, il s'agirait par exemple d'intégrer des dispositions dans la prochaine Loi de finance ou Loi Mobilités 2 pour prolonger jusqu'en 2030 les aides vélo (éviter l'arrêt brutal constaté en 2024) et obliger les grandes métropoles à quantifier la part de cyclo-logistique dans leur plan climat. En Belgique, le gouvernement fédéral pourrait faciliter la coordination inter-régionale via un accord de coopération sur la logistique urbaine zéro-émission, harmonisant certaines règles. En Espagne, où la réglementation est en retard, le gouvernement devrait rapidement adopter les réformes annoncées : mise à jour du Code de la route pour les remorques de vélos (autoriser des dimensions standard européennes), et promulguer la Loi sur la mobilité durable (Ley de Movilidad Sostenible, en projet) intégrant la cyclo-logistique comme modalité à promouvoir.
2. **Développer des parcours de formation officiels** : Il est recommandé de créer, dans chaque pays, un curriculum de formation professionnelle pour la cyclo-logistique. Par exemple, un Certificat de coursier·ère à vélo, en fonction des normes nationales de certification, avec l'appui du Ministère du Travail et des branches logistique. Ce certificat inclurait des modules de conduite sécurisée, d'éco-mobilité, d'entretien du vélo et de relation client, sur une durée relativement courte (quelques semaines) accessible aux demandeurs d'emploi.
3. **Développer un diplôme de l'Education Nationale et développer une offre de formation initiale reconnue (CAP, par exemple)**. En France, le programme InTerLUD+ et les Boîtes à Vélo ont monté un module de sensibilisation de 3 heures en format webinaire à destination des enseignants français des filières Transport et Logistique. Une poursuite de ce travail capitalisant sur ces premières bases et un engagement renforcé de la part du Ministère de l'Education Nationale permettrait d'accélérer la reconnaissance et la création d'emplois pour les métiers de la cyclo-logistique.



CONSEILS ET RECOMMANDATIONS

Pour une plus grande inclusivité

1. **Sensibiliser et promouvoir des talents féminins** : Comme recommandé dans la stratégie espagnole, les administrations et entreprises devraient mener des campagnes pour attirer les femmes dans la cyclo-logistique. Concrètement, organiser des journées “découverte du métier” réservées aux femmes, où elles peuvent essayer un vélo cargo, rencontrer des employées du secteur, etc. Les entreprises, de leur côté, peuvent mettre en avant des ambassadrices (cheffes d’entreprise cyclo-logistique, livreuses expérimentées) lors d’événements ou dans les médias pour inspirer d’autres femmes. Par ailleurs, ajuster certains aspects pratiques : fournir des équipements à la bonne taille (gilets, casques adaptés), veiller aux horaires de travail compatibles avec la vie de famille (éventuellement proposer du travail à temps partiel ou des tournées en binôme) – ces aménagements peuvent favoriser la mixité.
2. **Faire reconnaître et améliorer la compréhension des métiers de la cyclo-logistique par les prescripteurs de l’emploi** permettrait de mieux orienter les demandeur·euses d’emploi de profils diversifiés vers ces emplois et contribuerait à la fois à professionnaliser la filière et à la rendre plus ouverte et plus inclusive.
3. **Développer l’insertion et l’ouverture à tous publics** : Les gouvernements locaux et nationaux devraient considérer la cyclo-logistique comme une filière d’accès à l’emploi prometteuse. Flécher une partie des budgets de l’emploi vers la formation de personnes éloignées de l’emploi à ces métiers verts. Par exemple, intégrer un volet “mobilité durable” dans les programmes de garantie jeunes, ou inciter les Régions à financer des chantiers d’insertion en cyclo-logistique (comme cela se fait pour les ateliers vélo participatifs). Ces actions ont un double bénéfice : elles répondent à la pénurie de main d’œuvre que pourraient rencontrer les entreprises de cyclo-logistique en expansion, tout en offrant des opportunités à des publics qui en manquent.
4. **Suivre des indicateurs d’égalité** : Il serait utile que les entreprises et les pouvoirs publics suivent des indicateurs de diversité : part de femmes, moyenne d’âge, taux de conversion des contrats d’insertion en emploi durable, etc. L’UE pourrait inclure ces éléments dans la proposition d’observatoire mentionné plus haut, permettant de comparer les progrès en matière d’égalité de genre dans les différents pays et de partager les approches qui fonctionnent.



CONCLUSION



Cofinancé par
l'Union européenne

CONCLUSION

La cyclo-logistique s'affirme aujourd'hui comme un vecteur essentiel de transition écologique, d'innovation sociale, et de dynamisme économique local à l'échelle européenne. L'analyse conduite dans ce plaidoyer, centrée sur la Belgique, la France et l'Espagne, met en lumière un mouvement de structuration du secteur qui s'intensifie, porté par une volonté politique, l'engagement croissant des collectivités, et le travail déterminé des opérateurs et partenaires associatifs.

Si le secteur connaît encore de nombreux défis – structuration insuffisante, absence de reconnaissance professionnelle formelle dans plusieurs territoires, fragmentation des dispositifs de soutien et inégalités persistantes dans l'accès à l'emploi – les avancées récentes témoignent du potentiel d'une cyclo-logistique pleinement intégrée et inclusive. La Belgique illustre cette dynamique à travers l'émergence de filières de formation dédiées, la mobilisation d'acteurs tels que Bruxelles Formation, Urbike, Actiris, Forem et le BCLF, qui œuvrent ensemble pour transformer la cyclo-logistique en une filière structurée et reconnue, accessible à des publics variés, avec une montée en compétence progressive et des perspectives de carrière renouvelées. La France s'est distinguée par la mise en place de Certificats de Qualification Professionnelle, le lancement de ColisActiv', l'engagement de réseaux associatifs et l'ambition d'une intégration du métier au RNCP, ouvrant la voie à une professionnalisation nationale. L'Espagne s'appuie sur une stratégie nationale vélo volontariste, des programmes municipaux de formation et des dispositifs d'inclusion qui placent le secteur au sein des priorités urbaines et sociales de demain.

Pour franchir le cap décisif du changement d'échelle, il apparaît nécessaire d'agir simultanément sur plusieurs leviers : actualisation et harmonisation des cadres réglementaires, reconnaissance formelle du métier à travers certifications et conventions collectives, consolidation de l'offre de formation et professionnalisation, soutien accru à l'innovation et à la mutualisation via des mécanismes financiers ambitieux et coordonnés, et inclusion systématique des publics éloignés de l'emploi et des femmes. À ce titre, le projet CICLE et l'ensemble des initiatives locales démontrent l'efficacité des partenariats entre collectivités, opérateurs, organismes de formation et réseaux associatifs pour dynamiser le secteur et favoriser l'émergence de modèles robustes et solidaires.

À l'heure où les urgences climatiques et sociales convergent, il appartient aux décideurs, aux pouvoirs publics, aux entreprises et aux acteurs de la société civile d'adopter sans attendre une feuille de route ambitieuse, coordonnée et inclusive, donnant à la cyclo-logistique les moyens de devenir la nouvelle norme urbaine, en Europe comme ailleurs. Investir aujourd'hui dans la cyclo-logistique, c'est répondre au double défi de la transition écologique et sociale – pour des villes plus vivables, des parcours plus ouverts, et une logistique à la mesure des enjeux du XXI^e siècle.



REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUE



Cofinancé par
l'Union européenne

1. European Environment Agency (2023). *High time to shift gear in transport sector*. Available at : <https://tinyurl.com/2z7pchb5>
2. Wrighton, S., & Reiter, K. (2016). CycleLogistics–moving Europe forward!. *Transportation research procedia*, 12, 950-958.
3. Belgian Cycle-Logistics Federation (2024). *The Yearly Cycle Logistics Barometer (2024)*. Available at : <https://tinyurl.com/358p8c94>
4. Conseil de l'Union européenne. (2025, 3 juillet). *Une mobilité propre et durable pour une UE neutre pour le climat*. Consulté le 21 octobre 2025, sur <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/clean-and-sustainable-mobility/>
5. Directorate-General for Mobility and Transport. (n.d.). Large-scale introduction of cargo bikes – a game-changer for European cities. European Commission Urban Mobility Observatory. <https://tinyurl.com/27my924d>
6. European Commission. (2021, 14 décembre). Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions : Le nouveau cadre européen pour la mobilité urbaine (Communication COM (2021) 811 final). Publications Office of the European Union.
7. Cycling Industries Europe. (n.d.). *Cargo Bike & Cycle Logistics Expert Group*. Cycling Industries Europe. <https://cyclingindustries.com/what-we-do/expert-groups/cargo-bike-cycle-logistics>
8. Wrighton, S., & Reiter, K. (2016). CycleLogistics–moving Europe forward!. *Transportation research procedia*, 12, 950-958.
9. Service Public Fédéral Mobilité et Transports. (2022, 19 janvier). *Be Cyclist : Plan d'action pour la promotion du vélo 2021–2024*. https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2022/plan_daction_velo_becyclist_2021-24_fr.pdf
10. Federal Public Service (2023). *Compensation minimale pour les livreurs de colis*. Available at : <https://tinyurl.com/2nvmsx5a>
11. Gouvernement wallon. (2021, 26 août). *Arrêté du Gouvernement wallon du 26 août 2021 portant sur les aides à l'acquisition de vélos cargo (MONITOR)* [Arrêté gouvernemental]. ETA-AMB. <https://tinyurl.com/sy93eyvt>
12. Wallonie. *Plan d'actions Wallonie Cyclable 2030*. [en ligne]. 2022. Disponible à l'adresse : <https://tinyurl.com/9e4zhuuj> (consulté le 2 septembre 2025).
13. Cairgo Bike. (n.d.). *En pratique*. Cairgo Bike Bruxelles. <https://www.cairgobike.brussels/fr/en-pratique>
14. bpost. (2023, 4 mai). *bpost orders 168 new e-bike trailers: Nationwide zero-emission deliveries by 2030 remains ambition*. bpost Press. <https://press.bpost.be/bpost-orders-168-new-e-bike-trailers-nationwide-zero-emission-deliveries-by-2030-remains-ambition>
15. [Bruxelles Environnement](#) (2025). *Green Deal pour une logistique basses émissions*.
16. [Vlaanderen](#) (n.d.). *Green Deal Duurzame stedelijke logistiek*.
17. ColisActiv. (2023, 20 juin). *Quelles aides et financements pour développer la cyclo-logistique ? (Partie 1/2)*. ColisActiv. <https://colisactiv.fr/dossier/quelles-aides-et-financements-pour-developper-la-cyclo-logistique-partie-1-2/>
18. *Ibidem*.
19. Cyclo-cargologie. (s.d.). *Transformez la logistique urbaine grâce au programme Cyclo-cargologie*. <https://cyclocargologie.fr/>
20. Diario del Puerto. (2023, 28 juin). *Ciclogística: logística en modo MITMA*. Diario del Puerto. <https://www.diariodelpuerto.com/logistica/ciclogistica-logistica-en-modo-mitma-IAGD16248897355183560>
21. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (n.d.). *Estrategia estatal por la bicicleta* [PDF]. Gobierno de España. Récupéré le 18 juin 2025, de <https://tinyurl.com/ybrre9m7>
22. EYS Municipales. (2024, 15 février). *La AMB aprueba tres nuevas convocatorias de subvenciones por valor de más de 32,5 M€ para impulsar la movilidad sostenible*. EYS Municipales. Récupéré le 18 juin 2025, de <https://tinyurl.com/5n766fce>
23. Région Pays de la Loire. (2024, septembre). *Vélo pocket métiers – Dossier d'orientation académique thématique d'information professionnelle (DOATIP)* [PDF]. Région Pays de la Loire. <https://tinyurl.com/5a4vke5>
24. LegalPlace. (n.d.). *Devenir coursier à vélo ou à moto : statut, obligations et démarches*. LegalPlace. <https://www.legalplace.fr/guides/devenir-coursier-velo-ou-moto/>

