

Le vélo cargo trace sa route dans les collectivités

La cyclologistique gagne en popularité dans les villes. Certaines municipalités se sont engagées à développer ce mode de transport durable et choisissent le vélo cargo pour transporter des marchandises ou des matières.

👉 Valérie Brunet

Les vélos cargos sont de plus en plus présents dans les centres-villes. En mai 2023, d'après l'Ademe, 200 entreprises de cyclologistique sont réparties dans 74 villes (1). En 2024, l'association des Boîtes à vélo (2) parle de 650 cyclo-entreprises référencées, ainsi que 3 400 vélos cargos et 600 remorques recensés entre mai et août. La cyclologistique, définie par l'Ademe comme

« l'organisation et la réalisation du transport de marchandises ou de biens pour le compte d'autrui, réalisées en cycle (vélo) », est en plein essor. Elle offre de nombreux avantages,

La cyclologistique offre de nombreux avantages, notamment dans les communes densément peuplées

notamment dans les communes densément peuplées. Elle permet « l'apaisement et la décongestion des centres-villes, la réduction des nuisances sonores, de la pollution de l'air, de l'accidentologie des véhicules de livraison, la création d'emplois locaux », relate Gaétan Piegay, coordonnateur général de la fédération professionnelle de cyclologistique. La communauté d'agglomération Est Ensemble (Seine-Saint-Denis) accorde une importance à ce mode de mobilité professionnelle. Pour son

vice-président en charge du programme zéro déchet, de la prévention, de la réduction et de la revalorisation, Patrick Lascoux, la cyclologistique « répond à la fois aux besoins liés à l'évolution de l'environnement urbain, aux voiries de plus en plus contraintes et à la nécessité de prendre en compte notre environnement et de moins polluer ».

Ramassage des cartons en centre-ville

Par ailleurs, le domaine du transport à vélo couvre une variété de sous-secteurs, tels que la distribution du courrier et des colis, la livraison de produits frais. Selon Gaétan Piegay, « les capacités d'emport des véhicules vont jusqu'à 300 kg de charges utiles. Il existe plusieurs modèles de vélos qui peuvent être adaptés aux différentes activités ». Dans le Vaucluse, la communauté d'agglomération Ventoux Comtat Venaissin collecte un type de déchet en deux-roues, les cartons des commerçants. « Nous en avons de manière isolée et la quantité a augmenté avec la multiplication des colis », explique Aurore Chevallier, chargée de gestion des déchets des professionnels. En octobre 2021, l'agglomération a fait appel à une entreprise de cyclologistique pour les ramasser deux fois par semaine en porte-à-porte dans le centre-ville de Carpentras. Pour elle, ce service à vélo avec une remorque grillagée crée « un lien entre le commerçant et la personne qui collecte, ce qui réduit les erreurs de tri ».

Dans une autre commune membre de cette intercommunalité, à Malaucène, en période estivale, les colonnes aériennes réservées aux cartons des particuliers et des professionnels ne suffisent plus à contenir les volumes qui ne cessent d'augmenter. Pour prévenir les dépôts au sol, la communauté d'agglomération applique la méthode éprouvée dans le centre-ville de Carpentras de mai à septembre. Mais cette fois-ci, en régie. Elle a acheté un vélo à assistance électrique, une remorque et c'est un agent communautaire qui récupère les cartons des commerçants.

Pour aller plus loin

Fin juin 2025, Les Boîtes à vélo ont publié un guide pour les collectivités « Développer les usages professionnels du vélo cargo sur les territoires ».

Est Ensemble a identifié des services pouvant être assurés en vélo cargo.

Commande publique

« Nous avons fait émerger quelques commandes publiques », indique Patrick Lascoux. Concrètement, le transport de broyat, un composant sec utilisé dans la fabrication du compost, se fait à vélo. « Compte tenu de nos 400 sites de compostage dispersés sur le territoire, il était crucial de trouver une solution pratique et écologique pour gérer ces livraisons de petits volumes vers des zones relativement isolées », souligne-t-il. En 2023, l'établissement public territorial de la région parisienne a réservé un marché public de collecte des cartons des commerçants en centre-ville aux acteurs de l'économie sociale et solidaire, pour un montant de 2 millions d'euros HT.

En Seine-Maritime, la ville du Havre a lancé, en 2024, un accord-cadre pour le transport à vélo de conteneurs alimentaires. « Les cuisines préparent les repas, qui sont ensuite acheminés, en liaison chaude, vers les écoles de proximité », précise Jan Sliwa, directeur de l'éducation. En période scolaire, le prestataire de service retenu fournit quotidiennement à bicyclette 300 repas depuis trois lieux de production vers sept établissements scolaires. Ce mode de transport, qui permet d'éviter les retards de livraison, est écologique et pas plus coûteux pour la ville.

Un besoin de foncier

Qui dit développement de la cyclologistique dit souvent aménagement du territoire. Selon Gaétan Piegay, « les initiatives visant à apaiser le trafic routier sont essentielles pour favoriser la pratique du vélo. Cela passe par l'abaissement de la vitesse de circulation, par des zones de rencontres piétonnes, par des heures de livraison. Le tout avec de la concertation et une planification à long terme, car il peut y avoir des défis d'acceptation de ces mesures ». Les voiries, « c'est encore une difficulté. Nous avons un réseau cyclable insuffisant et un besoin de développer des itinéraires beaucoup plus continus, de mailler davantage nos communes », convient Patrick Lascoux.

Il soulève un autre problème pour les acteurs de la cyclologistique, celui du foncier et « des locaux disponibles à un coût accessible ».



© Fred Bertrand

La fédération professionnelle propose des pistes de résolution, comme la revalorisation des biens vacants en espaces de stockage ou la mise à disposition de locaux professionnels aux cyclo-entreprises avec un bail porté par la collectivité. Pour Gaétan Piegay, il convient aussi de disposer d'une « plateforme cyclologistique située en centre-ville, car le rayon d'action du vélo cargo est limité ».

Ces derniers mois, les zones à faibles émissions (ZFE) avaient par ailleurs poussé les élus à repenser la logistique urbaine en accélérant le développement de la cyclologistique propice au transport du dernier kilomètre. Mais, le 17 juin 2025, l'Assemblée nationale a adopté une mesure de suppression des ZFE. Le texte sera réexaminé en commission paritaire à la rentrée.

« Les cuisines préparent les repas, qui sont ensuite acheminés à vélo en liaison chaude, vers les écoles de proximité »

(1) Ademe, « Panorama de la cyclologistique en France - État des lieux, enjeux et recommandations pour la filière cyclologistique », septembre 2023. Pour l'agence, « il est probable que certains opérateurs de cyclologistique n'aient pas été référencés, en particulier s'ils sont des acteurs « mixtes » [...] avec une flotte traditionnelle et une intégration récente du vélo cargo ».

(2) Les Boîtes à vélo, Observatoire des cyclomobilités professionnelles 2024.