



# OBSERVATOIRE DE LA CYCLOMOBILITE PROFESSIONNELLE

Edition 2021  
**Rapport complet**

Avec le soutien de



# REMERCIEMENTS

Les Boîtes à Vélo – France tiennent à remercier l'ensemble des répondants ainsi que les partenaires ayant participé à l'élaboration de cet Observatoire.

Dans le Comité de Pilotage, pour le suivi de l'étude et la relecture du rapport :

- **Thierry du Crest** (Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, DGITM)
- **Elodie Trauchessec** (Animatrice Mobilités Emergentes, ADEME)
- **Marie Joly** (Animatrice Mobilités Emergentes, ADEME)
- **Xavier-Yves Valère** (Chargé de mission politiques de fret et de logistique, DGITM)
- **Benjamin Mattely** (Chargé de mission développement durable et innovation, CMA France)
- **Cécile Leonhardt** (Chargée de mission développement durable, CCI France)
- **Axel Lambert** (Chargé de mission, CVTC)
- **Laetitia Dablanc** (Directrice de recherche, Chaire Logistics City)

Pour la conception des questionnaires, l'analyse des résultats et la rédaction du rapport :

- **Mélanie Legat** (Directrice, Interface Transport)
- **Jean-Baptiste Thébaud** (Directeur d'études, Interface Transport)
- **Loriane Rommeveaux** (Ingénieure d'études, Interface Transport)

Pour la diffusion de l'étude :

- **Jean-Louis Goncalvez** (Directeur adjoint, Opinion Way)
- **Anatole Vignaux** (Chef de groupe, Opinion Way)

Pour la conception graphique de la synthèse communicante :

- **Guillaume Vial** (Patron du Design Graphique, Kosmoss)

L'équipe des Boîtes à Vélo – France :

- **Mathieu Cloarec** (Directeur)
- **Gaétan Piegay** (Responsable projets)
- **Céline Morin** (Responsable communication)
- **Gexan Armendariz** (stagiaire)

# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>3</b>
<b>1 PREAMBULE</b> .....	<b>4</b>
1.1 DEFINITIONS.....	4
1.2 CREER UN OBSERVATOIRE .....	4
1.3 STRUCTURER UNE METHODOLOGIE.....	5
<b>2 ETAT DE L'ART EN MATIERE DE CYCLOMOBILITE PROFESSIONNELLE</b> .....	<b>7</b>
2.1 PREAMBULE.....	7
2.2 LE VELO COMME MODE DE DEPLACEMENT .....	8
2.3 LA CYCLOGOLOGISTIQUE, OU TRANSPORT DE MARCHANDISES A VELO .....	12
2.4 LE MARCHÉ DU CYCLE ET CARGO-CYCLE.....	15
2.5 FAVORISER LA PRATIQUE AU QUOTIDIEN DU VELO.....	16
2.6 ENSEIGNEMENTS ISSUS DE L'ETAT DE L'ART .....	18
<b>3 RESULTATS DES ENQUETES</b> .....	<b>20</b>
3.1 PREAMBULE : METHODOLOGIES D'ENQUETE .....	20
3.2 DONNEES DE CADRAGE GENERALES .....	23
3.3 ANALYSE : LES EMPLOYEURS ET LE VELO .....	28
3.4 ANALYSE : LES MICRO-ENTREPRISES .....	36
3.5 ANALYSE : LES COLLABORATEURS .....	41
3.6 ANALYSE : LES ENTREPRISES DE CYCLOGOLOGISTIQUE.....	48
<b>4 ENSEIGNEMENTS ISSUS DE CETTE 1<sup>ERE</sup> EDITION</b> .....	<b>61</b>
4.1 QUEL BILAN DE LA DOUBLE ENQUETE ? .....	61
4.2 DES RESULTATS RICHES.....	62
4.3 VERS UNE PERENNISATION DE L'OBSERVATOIRE.....	62
<b>5 TABLE DES FIGURES</b> .....	<b>64</b>
<b>6 ANNEXE 1 : LISTE DES ENTREPRISES DE CYCLOGOLOGISTIQUE</b> .....	<b>68</b>

# 1 PRÉAMBULE

## 1.1 Définitions

Cette première édition de l'observatoire de la **cyclomobilité professionnelle** adresse l'ensemble des pratiques de mobilité réalisées à vélo dans le cadre de l'activité professionnelle. Le champ d'étude exclut donc les trajets domicile – travail réalisés en vélo et seuls les déplacements pour motifs professionnels réalisés en vélo sont donc observés et analysés dans le cadre de cet observatoire.

Un sous-ensemble de cette cyclomobilité professionnelle est celui de la **cyclologistique** dont la définition est le transport de biens ou marchandises en vélo ou vélo-cargo.

Le **vélo-cargo** (ou cargo-cycle) est un vélo conçu pour transporter le pilote ainsi qu'une charge supérieure à 45 kg (jusqu'à 150 kg de charge utile). Il est également inclus dans cette définition l'attelage cycle plus remorque (jusqu'à 300 kg de charge utile).

## 1.2 Créer un observatoire

Le présent document fait état des travaux réalisés au cours de l'année 2021 sur la **structuration d'un Observatoire de la cyclomobilité professionnelle**. Un tel outil n'existait pas jusqu'alors et sa création répond à un **enjeu de connaissance** sur un phénomène en plein développement et qui a vocation à jouer un rôle de plus en plus important dans l'évolution des mobilités professionnelles (urbaines notamment) vers des pratiques vertueuses et décarbonées. Or, si certains aspects de la pratique du vélo sont aujourd'hui bien documentés, **la cyclomobilité professionnelle reste insuffisamment décrite**, et **ses évolutions sont a fortiori mal connues**. Le format de l'Observatoire doit permettre de créer et d'actualiser régulièrement des données sur cette pratique et les acteurs de son écosystème.

A ce titre, le présent document joue le double rôle de **première édition d'une publication** qui a vocation à être renouvelée périodiquement par la suite, mais aussi de **travail exploratoire de structuration d'une méthodologie** pour alimenter cet observatoire.

Ce travail est porté par les Boîtes à Vélo-France (BAV-F), association présente sur l'ensemble du territoire français, qui encourage et soutient l'entrepreneuriat à vélo. Il est co-financé par l'ADEME et le Ministère de la Transition Ecologique (MTES). Il fait l'objet d'un comité de pilotage impliquant, en plus des BAV-F, de l'ADEME et du MTES, des représentants de CMA-France, de CCI-France, du Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC) et de la Chaire Logistics City. Les prestataires techniques sont Interface Transport (conception du questionnaire, analyse des résultats, rédaction du rapport), Opinion Way (diffusion de l'enquête) et Kosmoss (conception graphique de la synthèse communicante).

## 1.3 Structurer une méthodologie

### 1.3.1 Fixer les objectifs

Les porteurs de la démarche se sont accordés sur la définition d'un **double objectif** applicable aussi bien aux présents travaux qu'à l'observatoire tel qu'il doit être pérennisé par la suite :

- **Proposer un état des lieux général de la cyclomobilité professionnelle.** La pratique du vélo pour motif professionnel (à l'exclusion donc du trajet domicile-travail) peut recouvrir des réalités très variées, allant du salarié qui se rend à un rendez-vous en vélo, à l'artisan qui fait le choix de réaliser l'ensemble de ses déplacements et approvisionnements avec un triporteur. Un premier objectif est de décrire ces pratiques et le profil de ceux qui les ont adoptées
- **Créer de la connaissance spécifique sur la cyclologistique.** Le secteur du transport de marchandises compte de plus en plus d'acteurs utilisateurs du vélo : le second objectif de ce travail est de créer de la connaissance sur ces entreprises, leurs pratiques, et leurs besoins, notamment en vue de rendre l'action publique plus efficace et pertinente pour développer la cyclologistique.

### 1.3.2 Dresser un état des lieux, réaliser une enquête

Une approche en deux volets a été élaborée pour alimenter cette première édition de l'observatoire : celle-ci doit à la fois servir de référence pour les éditions ultérieures et de retour

d'expérience pour faire évoluer la méthodologie de travail au service des objectifs évoqués ci-dessus.

- **Etat de l'art.** Un travail de prospection a été engagé pour identifier en France et en Europe les travaux sur le thème de la cyclomobilité professionnelle, susceptible d'inspirer ou d'alimenter cet observatoire
- **Double enquête.** Deux enquêtes ont été menées, permettant de cibler deux catégories d'acteurs différents au service de l'observatoire : une enquête téléphonique ciblée sur les entreprises de transport susceptibles d'opérer ou de recourir à du transport à vélo, et une enquête en ligne à diffusion très large, permettant de connaître les pratiques actuelles.



# 2 ETAT DE L'ART EN MATIÈRE DE CYCLOMOBILITÉ PROFESSIONNELLE

## 2.1 Préambule

### 2.1.1 Analyse documentaire

En début d'année 2021, un travail de recherche documentaire approfondi a été mené dans le cadre de l'élaboration de **l'Observatoire de la cyclomobilité professionnelle**, pour dresser un état de l'art de l'ensemble des études portant sur la cyclomobilité professionnelle en France et dans le reste de l'Europe et ainsi de **qualifier la solidité ou l'absence de données** concernant les trajets professionnels réalisés à vélo. La rédaction du questionnaire diffusé dans le cadre de l'enquête s'appuie sur cet état de l'art pour identifier les indicateurs les plus pertinents et les canaux de diffusion à exploiter et pour s'assurer que l'observatoire ne constituera pas une redite par rapport à des travaux déjà existants.

Diverses sources ont été consultées dans le cadre de cet état de l'art, que nous proposons de catégoriser pour en restituer le contenu. Nous commencerons par la littérature abordant les **déplacements à vélo au sens large**, qu'il s'agisse d'enquêtes de déplacements (des ménages ou des professionnels), de baromètres et autres enquêtes sur les habitudes des cyclistes ou encore de recherches sur le potentiel de développement des usages du vélo. Nous listerons ensuite les ressources traitant de la **cyclologistique**, sans nous attarder sur les contenus grand public mais en développant davantage les ressources orientées professionnels. Nous évoquerons les travaux existants quant au **marché du cycle et cargo-cycle** et enfin les ressources visant à **favoriser la pratique utilitaire du vélo** (guide à destination des décideurs politiques, employeurs, labels).

### 2.1.2 Note sur la sémantique :

Dans les documents analysés, plusieurs sources s'appuient sur le terme cyclologistique, mais celui-ci **englobe des périmètres variables** : les définitions les plus restreintes limitent le concept à l'usage du vélo pour de la livraison urbaine, les plus étendues englobent toutes les mobilités à vélo

impliquant le transport d'un bien ou d'une marchandise (intégrant par opposition au concept précédent les activités des artisans par exemple).

La présente mission ayant pour ambition de couvrir **la plus large palette d'usages professionnels du vélo**, elle devrait donner une meilleure visibilité sur la diversité de ces usages et amener de la matière pour enrichir et préciser les définitions relatives aux différents usages du vélo.

Dans le cadre du travail d'enquête, une section du questionnaire en ligne cible spécifiquement les entreprises réalisant de la prestation de transport de marchandises à vélo : le terme cyclologistique est utilisé pour désigner cette activité, mais il est explicité dans le questionnaire pour éviter toute confusion.

## 2.2 Le vélo comme mode de déplacement

### 2.2.1 Enquêtes mobilité des personnes

Il est un document bien connu de ceux qui s'intéressent de près à la mobilité : [l'Enquête Nationale Transports et Déplacements \(ENTD\)](#), récemment rebaptisée Enquête Mobilité des Personnes. Cette enquête statistique réalisée environ tous les 10 ans depuis 1996 ([dernière itération en 2019](#), pour laquelle seuls des résultats partiels sont actuellement disponibles) vise à produire de la **connaissance sur les déplacements des ménages résidant en France et leur usage des moyens de transport**, tant collectifs qu'individuels. Elle permet d'avoir une vision globale et cohérente de la mobilité sur le territoire national et d'analyser le parc de véhicules dont disposent les ménages et l'usage qu'ils en font. A ce titre, l'enquête renseigne sur le parc de vélo des Français et sa part modale : en 2008, le parc était composé de **26,7 millions de vélos** d'adultes et la **part modale du vélo** pour les déplacements en semaine était de **2,7 %**. Les premiers résultats de la nouvelle enquête datant de 2019 permettent d'affirmer que la part modale du vélo est **restée stable sur les 10 dernières années**. On y apprend par ailleurs que la part modale du vélo est la plus faible, non pas en zone rurale, mais dans l'agglomération parisienne<sup>1</sup> (respectivement 2,3 % et 2,2 %, la tendance s'étant inversée entre l'enquête de 2008 et celle de 2019), et qu'elle est la plus

---

<sup>1</sup> Ces chiffres de 2019 sont antérieurs à la crise sanitaire liée au Covid 19, et ne rendent pas compte des bouleversements dans les pratiques que celle-ci a induits, donc une forte hausse de la pratique du vélo



élevée dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants hors Paris (3,2 %). Cette enquête permet donc de disposer de données de cadrage concernant la mobilité à vélo en France, mais elle ne s'intéresse pas spécifiquement à l'usage du vélo pour des déplacements professionnels.

Un rapport intitulé [\*La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête transports et déplacements\*](#) (Commissariat Général du Développement Durable, 2010), décrypte les **grandes tendances de la mobilité des Français** sur la base de données issues de l'ENTD de 2008. Le rapport donne notamment des indications sur les modes de transport privilégiés par les Français selon le motif du déplacement et dédie une partie à la question des déplacements domicile-travail. Les modes utilisés pour les déplacements professionnels sont abordés uniquement dans une partie consacrée à l'Ile-de-France : on y apprend que moins de 3 % des trajets Domicile Travail sont réalisés à vélo et ce chiffre tombe même sous les 1 % pour le motif « affaires professionnels », soit les déplacements professionnels hors trajet domicile travail (rendez-vous, formations ...). Globalement ce document **s'intéresse donc peu aux déplacements travail-travail**, et encore moins à ceux qui seraient réalisés à vélo, la donnée étant disponible sur des graphiques mais pas reprise dans l'analyse rédigée.

On trouve des publications similaires chez nos voisins européens, comme par exemple au Portugal, où l'Institut National des Statistiques a publié une [\*Enquête sur la mobilité des zones Métropolitaines de Porto et de Lisbonne\*](#) (Instituto Nacional de Estatística, 2018). Ce document renseigne notamment sur la **part modale selon le motif de déplacement**, mais reste difficilement exploitable pour parler de cyclomobilité professionnelle : le « travail » fait bien partie de la liste des motifs de déplacement (sans que l'on sache exactement ce qu'il recouvre toutefois) mais **le vélo n'est pas compté comme un mode à part entière** ; il est intégré dans une catégorie « modes doux » avec la marche.

## 2.2.2 Enquêtes mobilité professionnelle

D'autres travaux s'intéressent plus particulièrement aux déplacements pour motif professionnel, comme le rapport intitulé [\*Quelle mobilité liée au travail ?\*](#) (Riposte Verte, 2018). Ce rapport s'appuie sur une étude réalisée en ligne par Riposte Verte et Ekodev (ayant reçu 1 333 réponses complètes et validées provenant d'organisations de toute taille et secteur) pour donner toute une série de **chiffres concernant la mobilité liée au travail** : les modes de transport, les politiques des entreprises en faveur d'une mobilité durable, les actions qu'elles mettent en place pour inciter à

l'utilisation de modes pas/peu émissifs, etc. Il vise à évaluer la mobilisation des sociétés et travailleurs pour une mobilité durable en lien avec l'activité professionnelle. S'il aborde la question de la cyclomobilité professionnelle, il ne joue pas le rôle d'un observatoire, mais **renseigne simplement sur les incitations mises en place par les entreprises**. On apprend par exemple que **19 % des entreprises** ayant participé à l'enquête **promeuvent la marche et le vélo pour se rendre à un rendez-vous professionnel**, que 16 % mettent à disposition des vélos partagés ou encore que 28 % des entreprises localisées en ville ou proche banlieue urbaine proposent un vestiaire/casier individuel aux cyclistes. Cette enquête ne permet pas de mesurer l'ampleur des déplacements professionnels réalisés à vélo mais contient malgré tout des éléments inspirants pour le choix des indicateurs à retenir pour l'Observatoire de la cyclomobilité professionnelle. Notons également l'existence d'une étude de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat d'Auvergne-Rhône-Alpes sur la [Mobilité des entreprises artisanales du bâtiment](#) (2020). Ce travail permet de dresser un état des lieux du parc de véhicules des entreprises, de leur usage et des perspectives d'évolution vers des solutions plus durables. Il en ressort une **faible appétence des entreprises du secteur pour la cyclomobilité professionnelle** : seulement **1 % des entreprises ont investis** dans des cargo-cycles (biporteur, triporteur électrique) et ces véhicules n'intéressent que 2 % des artisans pour de futur projets.

### 2.2.3 Observatoires des pratiques et territoires cyclables

On trouve aujourd'hui dans la littérature des **observatoires (ou baromètres)**, non pas de la cyclomobilité professionnelle, mais **des pratiques ou des territoires cyclables**. En France, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) a initié en 2017 l'enquête « [Baromètre des villes cyclables](#) », qui a pour but de **recueillir le ressenti des usagers** sur la cyclabilité de leur ville. Les résultats de cette enquête réalisée tous les deux ans doivent permettre aux collectivités de mieux cerner les attentes des citoyens qui souhaitent se déplacer à vélo. A date, il s'agit de l'enquête la plus conséquente au monde, en termes de nombre de répondants (180 000 réponses). A Bruxelles, un [Observatoire du Vélo](#) donne lieu à des comptages en différents lieux de la ville, 4 fois par an, et à des observations relatives au stationnement, aux types de vélos utilisés, etc. Ce travail permet de **documenter l'évolution de la pratique** depuis plus de 20 ans, et de renseigner la collectivité sur les aménagements cyclables à prévoir. En Espagne un « [Baromètre du vélo en Espagne](#) », qui est actualisé tous les 2 ans, permet de connaître **l'évolution de l'opinion, des habitudes et de l'usage** que les espagnols font du vélo, ainsi que leurs besoins et demandes en la matière. Co-piloté par l'association RCxB (Red de Ciudades por la Bicicleta – *Réseau de Villes pour le Vélo*) et la

Direction Générale du Trafic, ce baromètre s'appuie sur un travail d'entretiens téléphoniques et d'entretiens en ligne auprès de la population. [Au Portugal un baromètre](#) a également été publié en 2020, qui consiste à **caractériser l'usage du vélo au sein de la population** portugaise en général. Les données intégrées à ce baromètre sont issues d'une campagne d'entretiens téléphoniques. Le Ministère du Transport, de l'Innovation et de la Technologie autrichien est actuellement à la manœuvre d'un projet européen d'observatoire de la mobilité à vélo ([Bicycle Observatory – on the pulse of cycling](#)), qui mobiliserait à la fois des données qualitatives et des données quantitatives issues de capteurs techniques. Cet observatoire permettrait notamment **d'identifier comment se répartissent sur le réseau viaire les flux par typologie de cyclistes** ou encore **quelles variables influencent le trafic vélo**. Dans le cadre de ce projet, une enquête en ligne a été diffusée en 2019 et a recueilli 1 073 réponses complètes. Intitulée *Lifestyles and cycling behavior*, cette enquête a permis de recueillir des données sur les modes de vie et comportements des cyclistes.

## 2.2.4 Etudes sur le potentiel de développement du vélo

Enfin plusieurs travaux s'intéressent au **potentiel de développement du vélo**. Un dossier intitulé [Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France](#), commandé en 2020 par la Direction Générale des Entreprises, la FFC et l'ADEME, dresse un **état des lieux de l'usage du vélo dans l'hexagone**, propose trois scénarios prospectifs sur l'évolution de la pratique utilitaire du vélo et fait un benchmark des écosystèmes vélos (politique, dispositifs de subvention, etc.) dans plusieurs pays européens. **La cyclomobilité professionnelle y est abordée succinctement**, essentiellement sous l'aspect cyclologistique. Le rapport fournit malgré tout quelques chiffres intéressants sur les **déplacements à vélo pour divers motifs professionnels**, en s'appuyant sur des données issues de l'ENTD de 2008 (données que l'on ne trouve pas telles quelles dans les publications mises en ligne par le Ministère). On apprend ainsi que la part modale du vélo pour des tournées professionnelles ou visites est de 1,2 % (4,5M de déplacements par an, distance moyenne de 5,3km), de 1,3 % pour des réunions et visites de sites, de clients ou fournisseurs (17,5M de déplacements par an, distance moyenne de 2,4km), et 5,6 % dans le cadre de stages, conférences ou formations (6,2M de déplacements par an, distance moyenne de 4,5km).

Le monde de la recherche s'intéresse également à la cyclomobilité ; un rapport de recherche intitulé [Vélo et politique globale de mobilité durable - Comment estimer le potentiel cyclable d'un territoire ? - Une application sur l'agglomération lilloise](#) (CETE Nord Picardie, Décembre 2012) entend apporter des éléments pour **aider les collectivités à objectiver le potentiel cyclable de leur**

**territoire**, considérant que l'état de l'art permet surtout de savoir « ce qu'il faut faire » en matière de politique cyclable, mais pas « pourquoi le faire ». Le rapport fait référence à une étude pilotée par l'ADEME en 2010 sur le management de la mobilité, qui aborde notamment la question de l'utilisation du vélo pour les déplacements professionnels : on y apprend que 39 % des personnes enquêtés à l'époque utilisent le vélo pour se déplacer dans le cadre professionnel si elles viennent au travail à vélo, contre seulement 12 % pour les personnes n'utilisant pas le vélo sur leur trajet domicile-travail.

Citycycle, web magazine sur le monde du vélo, a publié une [Comparaison des temps de déplacement à Paris selon le mode de transport](#) (Avril 2017). Cette publication met en avant l'**intérêt d'utiliser le vélo comme mode de transport au quotidien**.

Enfin, certains travaux cherchent à **mettre en avant également le potentiel du vélo pour transporter des marchandises**. Cyclologistics, est un consortium européen regroupant des laboratoires, des villes et associations, et œuvre à la promotion du cargo-cycle. Cyclologistics a par exemple produit une étude qui s'intéresse au potentiel de report de la voiture vers le vélo pour le transport de biens dans les villes européennes. [Cette étude](#), en date de 2014 estime le **potentiel de report** de déplacements motorisés vers des déplacements à vélo à **5 % pour les déplacements professionnels et 8 % pour la livraison de biens**. Plusieurs hypothèses sont considérées pour arriver à ces résultats : le transport doit concerner des marchandises légères (plus qu'un cabas mais moins de 200kg), les trajets doivent être courts (moins de 5km pour un vélo classique, moins de 7km pour un VAE), et le déplacement ne doit pas être le maillon d'une chaîne de transport complexe nécessitant l'usage d'une voiture. D'autres travaux avec une conception plus large de ce qui peut être transféré vers du vélo arrivent à des chiffres bien plus élevés, [jusqu'à 51%](#).

## 2.3 La cyclologistique, ou transport de marchandises à vélo

### 2.3.1 Articles grand public

Un travail de recherche documentaire sur la cyclologistique, réalisé en début d'année 2021, nous amène rapidement à consulter des **articles de presse grand public** sur le sujet. Ceux-ci présentent des entreprises (dernièrement l'entreprise Olvo a par exemple fait l'objet de plusieurs articles), font la promotion d'une logistique plus écologique ou encore traitent de l'uberisation du

métier de livreur à vélo et de tous les enjeux socio-économiques liés. Bien qu'intéressants pour s'approprier le sujet, nous n'irons pas plus loin dans la description de ces publications qui ne sont pas de nature à alimenter directement la construction de notre observatoire.

### 2.3.2 Publications spécialisées

Nous tirerons davantage profit de **publications plus spécialisées**, comme c'est le cas de l'article [Faites vos courses à vélo](#) (Stratégies logistiques n°147, 2014), qui présente dans les grandes lignes **l'écosystème des livreurs à vélo** (courses et livraisons programmées), mais surtout fournit une liste d'entreprises de livraisons avec quelques données de cadrage : nombre d'employés, matériel utilisé, capacité d'emport, etc. On y apprend notamment que le nombre de vélos utilisés pour le transport de marchandises en France est estimé à 500 au moment de la parution de l'étude (hors Poste et activités de livraison de repas type Uber), avec des capacités d'emport allant de 70-100kg pour des biporteurs à environ 350kg et 2,5m<sup>3</sup> pour des triporteurs. Cet article peut non seulement être une source d'inspiration pour les indicateurs à retenir dans notre observatoire, mais fournit aussi une liste d'entreprises du secteur que nous souhaitons adresser directement dans le cadre de ce travail. Dans le même esprit, l'European Cycle Logistics Federation produit une [carte qui recense en Europe les entreprises proches ou faisant partie du monde de la cyclologistique](#) : entreprises de livraison à vélo ou utilisant un cargo-cycle, constructeurs et distributeurs de cargo-cycles. Utilisée pour l'élaboration de cette première édition de l'observatoire, cette source pourra être mobilisée à nouveau pour le renouvellement futur des travaux.

### 2.3.3 Supports de présentation et de promotion

Un autre type de publications a été identifié, qui **présente et fait la promotion de la cyclologistique**, plutôt à destination d'**un public professionnel ou spécialisé** (contrairement aux articles de presse évoqués précédemment). Ces travaux nous intéressent en ce qu'ils fournissent des **éléments de connaissance et de compréhension sur l'activité de livraison à vélo**, le matériel utilisé, les dispositifs de subvention, le rôle des collectivités dans la promotion de la cyclologistique, etc. C'est typiquement le cas du support diffusé lors de l'atelier [La cyclologistique à l'assaut de la logistique urbaine ?](#) à l'occasion du 21<sup>ème</sup> Congrès du Club des villes et territoires cyclables. Disponible en ligne, ce support peut se révéler inspirant pour le choix des thématiques à intégrer à la partie cyclologistique de l'enquête : matériel, coût par rapport à du transport « classique », etc. Le support [Cycling Logistics: the future of goods delivery](#) (European Cyclists

Federation, 2012) fournit lui aussi des données de cadrage susceptibles de nous inspirer, sur des **éléments de coûts** par exemple (coût d'achat et d'entretien d'un vélo de livraison, fréquence de renouvellement de la flotte, etc.). Enfin, à l'occasion de la [Journée sur les enjeux de la cyclologistique en Espagne](#) organisée par l'association RCxB, plusieurs conférences ont été données dont les supports sont aujourd'hui accessibles en ligne. Ils nous renseignent notamment sur le potentiel de développement de la cyclologistique dans les villes, fournissent des retours d'expériences d'entreprises de cyclologistique espagnoles (sur l'historique de la cyclologistique, notamment l'évolution du matériel mais aussi sur le marché local, les freins et leviers pour développer ce secteur d'activité) et de projets innovants et bonnes pratiques en la matière.

### 2.3.4 Dossiers sur le marché de la cyclologistique

Le monde de la cyclologistique est assez structuré autour d'associations qui partagent librement un certain nombre de **connaissances sur le secteur**. Le projet européen Cyclelogistics en est certainement l'exemple le plus éminent à l'échelle européenne ; il a par exemple donné lieu à la publication d'un [dossier](#) qui fournit notamment des **chiffres sur l'évolution du marché européen de la cyclologistique** et des conseils pour intégrer ce marché : partenaires, matériel, services, business plan... L'état de l'art montre pour autant qu'une **offre payante de données sur le marché** et de conseils pour la création d'une entreprise de cyclologistique commencent à se développer ; preuve certainement que le secteur est porteur. Il est intéressant de connaître ces travaux, qui pourront potentiellement être mis en perspective avec les résultats de l'observatoire.

### 2.3.5 Enquêtes sur le métier de livreur à vélo

Notons enfin l'existence de publications sur le cas particulier des coursiers « uberisés », comme l'enquête [Coursiers à vélo de l'uberisation : une profession qui souffre en silence](#) (Revue des conditions de travail, septembre 2019) qui ne présentent pas d'intérêt direct pour la construction de l'Observatoire de la cyclomobilité professionnelle, mais ont le mérite de faire la lumière sur ce pan de la cyclologistique qui ne rentre pas dans le champ de l'observatoire.



## 2.4 Le marché du cycle et cargo-cycle

Le **marché de la fabrication et de la vente de cycles et cargo-cycles** reflète dans une certaine mesure le développement de la pratique utilitaire du vélo (c'est-à-dire l'utilisation du vélo comme mode de déplacement et non comme loisir). Il peut être intéressant d'intégrer des éléments relatifs à ce marché dans notre observatoire, pour connaître les modèles les plus répandus et leurs caractéristiques, et ainsi éclairer la puissance publique sur les aménagements à déployer afin d'accueillir au mieux ces véhicules sur l'espace public : dimensions des voies de circulation dédiées, des aires de stationnement, caractéristiques des points d'attache, etc.

En France, l'Union Sport et Cycle publie chaque année depuis 1999 son [Observatoire du cycle](#). Cette étude annuelle vise à quantifier les ventes de cycles, de composants et d'accessoires en France et permet de suivre les tendances du marché. Elle propose un découpage par segment (VTC, VTT, route, pliant, etc.) mais **n'y inclut pas - encore - les cargo-cycles**. En Espagne, l'Asociación de Marcas y Bicicletas de España publie depuis 2015 un [panorama annuel sur la filière de vente et distribution de vélos](#) dans le pays. A l'instar de l'observatoire français, l'étude donne notamment les tendances de vente par type de vélo mais n'inclut pas les cargo-cycles. Ces travaux permettent notamment d'objectiver la montée en puissance des vélos à assistance électrique, qui représentent une part des ventes de plus en plus importante.

Le projet City Changer Cargo Bike a permis la réalisation en 2020 d'une [première enquête sur le marché européen des cargo-cycles](#), à laquelle 38 marques ont répondu. Les résultats de ce travail rendent compte du fort dynamisme du marché, dont les ventes ont bondi de +60 % en 2019. Ce projet implique plusieurs partenaires, dont la European Cycle Logistics Federation (ECLF), cargobike.jetzt, Cycling Industries Europe (CIE) et la Cracow University of Technology.

Enfin à l'échelle française, des acteurs s'intéressent aussi au marché des cargo-cycles. La **Chambre des Métiers et de l'Artisanat d'Auvergne-Rhône-Alpes** s'est penchée sur le sujet et a publié [un article](#) sur ce « marché de niche » pour lequel « la croissance est très forte ». Elle **présente quelques fabricants français**, qui jusqu'à aujourd'hui sont tous des PME.

## 2.5 Favoriser la pratique au quotidien du vélo

### 2.5.1 Guides à destination des pouvoirs publics

Un certain nombre de publications se positionnent comme des **guides à la disposition des pouvoirs publics** pour encourager et favoriser le développement de la pratique au quotidien du vélo. En France, The Shift Project a publié son [\*Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone, Vers un système cohérent d'alternatives à la voiture solo dans les zones de moyenne densité\*](#) (Octobre 2019), qui comme l'indique son titre propose des pistes pour décarboner la mobilité quotidienne, l'une d'elles étant de développer la pratique du vélo. **Les déplacements professionnels ne rentrent cependant pas dans le spectre de ce travail** car, comme le rappelle le rapport, le domaine est beaucoup moins documenté en termes d'enquête que la mobilité quotidienne des personnes, qui bénéficie notamment des Enquêtes Ménages Déplacements.

Le dossier européen [\*Clean transport, Urban transport\*](#) contient tout un **volet sur la pratique cycliste et les conditions d'une meilleure intégration du vélo dans la ville**. Il décrit notamment les mesures qui peuvent être retenues et adaptées à un territoire pour développer un réseau cyclable de qualité. La cyclologistique y est également présentée comme un service à même d'améliorer le transport des marchandises et des personnes en ville, et les conditions de son développement sont énumérées selon différents critères : niveau de « cyclabilité » de la ville, aménagements urbains et topographie, budget disponible, etc.

En Espagne l'association RCxB a réalisé un [\*Observatorio de la Bicicleta\*](#) visant à faire **un panorama des politiques publiques en faveur du vélo**. Ce travail s'appuie sur un questionnaire adressé aux 120 membres de l'association qui représentent au total 500 villes, sur lesquelles 19 ont répondu. Le premier observatoire a été réalisé en 2018 et un second est en cours de réalisation.

Au Portugal l'association MUBI (Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta - *Association pour la mobilité urbaine à vélo*) a dressé un état de l'art général à l'échelle européenne de l'usage du vélo et de son intérêt dans une stratégie de réduction de la consommation énergétique et des émissions de polluants. [\*Le rapport\*](#) (Juin 2019) liste un certain nombre de **préconisations et de mesures à prendre pour promouvoir la cyclomobilité** (de manière générale) au Portugal. L'IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes - *Institut de la Mobilité et des Transports*) dans [\*son Plano de promoção da bicicleta o outros Modos Suaves\*](#) (Novembre 2012) livre également un état des lieux

de la pratique cyclable au Portugal et en Europe, et détaille un **plan d'actions pour promouvoir la pratique utilitaire du vélo** dans le pays. Le rapport [\*Como promover a mobilidade ciclável em Portugal\*](#) (Mai 2018) est un travail de recherche théorique, basé sur des éléments de parangonnage de quelques villes européennes, visant à présenter les **leviers techniques et politiques à activer pour promouvoir l'usage du vélo au Portugal**.

Dans le cadre du projet City Changer Cargo Bike déjà évoqué ici, un [\*guide pratique pour promouvoir l'usage des cargo-cycles\*](#) (2019) a été publié à destination des maires des villes européennes. Les actions proposées s'appuient sur des retours d'expériences d'usage de cargo-cycles dans 6 domaines que sont : l'alimentation, la logistique, la famille, la vente au détail, la société civile et l'administration.

## 2.5.2 Guides et labels à destination des professionnels

Pour clore cet état de l'art, évoquons les quelques ressources qui sont moins destinées à la puissance publique qu'aux entreprises et travailleurs, mais toujours dans un même dessein : promouvoir la pratique utilitaire du vélo. Les cellules syndicales de mobilité CSC et FGTB ont publié [\*Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le vélo pour le boulot\*](#) (Avril 2019), un **guide à destination des salariés belges qui utilisent ou souhaitent utiliser le vélo** pour leurs trajets domicile-travail, voire travail-travail. Tour à tour sont abordés les frais de déplacements, les indemnités kilométriques, les avantages fiscaux, l'intermodalité, les facilités au sein de l'entreprise, etc. Ces éléments ont alimenté le travail de constitution du questionnaire utilisé dans l'Observatoire de la cyclomobilité professionnelle. Le Programme V-Logistique a publié un guide intitulé « [\*Travailler à vélo\*](#) » (Octobre 2020), qui propose des éléments descriptifs sur les différents matériels adaptés à la pratique professionnelle du vélo, mais aussi des éléments très concrets sur les démarches à engager pour la transition des professionnels vers le vélo. Le programme [\*MaCycloentreprise\*](#) propose également un guide réservé aux bénéficiaires des formations sur l'entrepreneuriat à vélo. Enfin la FUB a lancé dernièrement son [\*label Employeur Pro Vélo\*](#), qui permet de **distinguer les entreprises mettant en place une politique d'encouragement à l'usage du vélo**. Le label est attribué sur la base d'un audit, qui *a priori* ne donne pas lieu à l'acquisition de données quantitatives sur la cyclomobilité professionnelle. Au bout de 3 ans, soit la période de validité du label, les entreprises seront auditées une seconde fois afin de constater l'évolution de l'usage du vélo au sein de leur effectif.

## 2.6 Enseignements issus de l'état de l'art

Un premier constat s'impose à l'issue de ce travail de recherche documentaire : il n'existe pas d'Observatoire de la cyclomobilité professionnelle en France, ni *a priori* dans d'autres pays européens. De manière générale, **il existe peu de publications dédiées à la cyclomobilité professionnelle** telle que nous la concevons, à savoir l'ensemble des déplacements professionnels réalisés à vélo, quelle que soit la part modale du vélo dans l'entreprise.

La majorité des travaux abordant conjointement les notions de déplacement à vélo et d'activité professionnelle le font sous le prisme des **déplacements domicile-travail**. Le travail le plus fourni en données sur la mobilité des Français est certainement l'Enquête Nationale Transport et Déplacements, qui renseigne notamment sur l'usage du vélo, mais essentiellement dans un cadre privé et non professionnel. Un certain nombre de travaux s'appuient sur des données issues de cette enquête mais **ne produisent pas de données complémentaires sur les déplacements professionnels**.

Si des travaux s'intéressent spécifiquement aux déplacements professionnels, les données quantitatives qu'ils fournissent concernent principalement les **mesures prises par les entreprises pour inciter à des pratiques de mobilité plus écologiques**. A titre d'exemple, la principale ressource recensée en la matière (*Quelle mobilité liée au travail ?* - Riposte Verte, 2018) donne la part des entreprises qui encouragent la marche et le vélo, mais pas la part des déplacements effectivement réalisés à pied ou à vélo dans le cadre professionnel. La production de données, tant quantitatives que qualitatives, sur les **déplacements professionnels** à vélo reste donc **un champ à explorer**.

Enfin, l'usage du vélo pour des prestations de transport de marchandises est un champ d'étude à part entière, autour duquel les publications sont relativement récentes mais néanmoins de plus en plus nombreuses. Les **données disponibles** aujourd'hui concernent plutôt **le marché dans son ensemble** mais **ne permettent pas de documenter précisément l'activité des entreprises** du secteur sur des points tels que le chiffre d'affaires, la part de collaborateurs salariés, la surface des locaux occupés, les kilomètres parcourus quotidiennement, le volume d'emport moyen par tournée, etc. Des associations sont particulièrement actives sur le sujet de la cyclologistique à l'échelle européenne mais **il n'existe pas encore d'observatoire de la profession**

**cyclologistique.** Le présent travail constitue ainsi une première qui a vocation à essayer afin d'améliorer le niveau de la connaissance sur ce secteur en devenir.

# 3 RÉSULTATS DES ENQUÊTES

## 3.1 Préambule : méthodologies d'enquête

### 3.1.1 L'enquête téléphonique

L'enquête téléphonique consistait à contacter un panel d'entreprises de transport présélectionnées en vue de leur administrer un questionnaire. L'enquête téléphonique auprès des entreprises de transport avait deux objectifs principaux :

- **Mesurer le taux de pénétration de la cyclologistique** dans les pratiques actuelles de distribution de marchandises.
- Comprendre **les critères et les raisons** de ces organisations dans le recours, ou non, à la cyclologistique.

Pour cela un questionnaire, d'une durée approximative de 6 minutes, a été établi. L'enquête a été conçue pour satisfaire les critères suivants :

- ✓ Être en relation avec un dirigeant ou un membre du comité de direction
- ✓ Recueillir des données sur l'entreprise (taille, domaine d'activité...)
- ✓ Comprendre l'organisation et la gestion du transport
- ✓ Interroger l'entreprise sur la cyclologistique

Afin de cibler les entreprises susceptibles de recourir à la cyclologistique, un vivier d'entreprises à interroger a été constitué à partir des établissements appartenant aux 4 codes NAF suivants :

- 4941B - Transports routiers de fret de proximité
- 5229A - Messagerie, fret express
- 5310Z - Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel



- 5320Z - Autres activités de poste et de courrier

Cette première enquête téléphonique a été menée du 8 au 24 mars 2021 par l'entreprise Opinion Way.

### 3.1.2 L'enquête en ligne

A l'inverse de l'enquête téléphonique, l'enquête en ligne était ouverte à toute personne qui souhaitait répondre et le questionnaire a donc été diffusé très largement.

Le questionnaire comportait des volets adaptés à 5 profils « cibles » différents :

- Cible 1 - Les décideurs : Tout dirigeant ou membre du comité de direction d'une entreprise ou au sein d'une administration publique.
- Cible 2 – Les collaborateurs : Tout collaborateur du secteur privé et les agents de la fonction publique.
- Cible 3 – Les décideurs au sein des collectivités territoriales : Les élus ou les responsables de la mobilité.
- Cible 4 – Les micro-entrepreneurs : Tout dirigeant ne déclarant aucun salarié dans sa structure.
- Cible 5 – Les entreprises de la cyclologistique : Toute entreprise qui transporte des biens à vélo.

L'enquête en ligne visait, en premier lieu, à établir **une photographie du phénomène de la cyclomobilité professionnelle**. De la segmentation du questionnaire par cible découle des objectifs subsidiaires :

- Mieux connaître et documenter les **difficultés et/ou réticences** à l'usage du vélo dans le cadre de déplacements professionnels et identifier les éventuels freins, au sein des entreprises, auprès des collaborateurs, des entreprises de cyclologistique et des collectivités.

- Disposer de **données quantitatives** sur la pratique (distances parcourues, nombre de vélos moyen par entreprise...).
- Etablir un **persona type** pour chaque cible considérée.

### **Méthodologie : le persona-type**

L'analyse des réponses au questionnaire en ligne a permis de définir des « persona », autrement dit des profils-types qui regroupent l'ensemble des caractéristiques les plus courantes dans la population observée. Ces profils sont fictifs et s'ils s'appuient sur les données chiffrées de l'analyse, ils ne constituent pas un résultat statistique en soi : ils permettent de rapprocher différents critères pour étoffer les résultats produits par un ancrage concret, en incarnant les profils enquêtés.

Le lien du questionnaire a été diffusé du 6 avril au 4 juin 2021 via, notamment, les canaux suivants :

- Boîtes à Vélo
- Ademe
- Ministère de la Transition Ecologique
- CMA – France
- CCI – France
- Club des Villes et Territoires Cyclables
- Chaire Logistics City
- Fédération des Usagers de la Bicyclette
- Vélo & Territoires
- Collectif Vélo Ile-de-France
- V-logistique
- InTerLUD
- Agape
- The Shift Project
- APCC
- Ekodev
- Rovaltain
- Région Nouvelle Aquitaine

Par ailleurs, les entreprises de cyclologistique ont été référencées (cf. Annexe : Liste des entreprises de cyclologistique) puis contactées directement par Les Boîtes à Vélo pour répondre au questionnaire.

## 3.2 Données de cadrage générales

### 3.2.1 L'enquête téléphonique

#### 3.2.1.1 Cible de l'enquête

Sur **2 400 établissements** contactés, **108** ont répondu au questionnaire téléphonique. Une réponse correspond à 1 SIRET (établissement), le panel de répondants est susceptible de contenir plusieurs établissements d'une même entreprise.

Pour rappel, le panel d'établissements ciblés était constitué de l'ensemble des établissements appartenant aux 4 codes NAF suivants qui couvrent l'ensemble des entreprises qui pourraient être susceptibles de recourir à la cyclologistique :

4941B Transports routiers de fret de proximité	5229A Messagerie, fret express	5310Z Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	5320Z Autres activités de poste et de courrier
<p>Le transport routier de fret à caractère <b>urbain ou de proximité</b>, consistant à enlever ou à livrer des marchandises, emballées ou non, lors de déplacements <b>de courte durée</b>.</p> <p>Cette sous-classe comprend aussi :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• la livraison de béton prêt à l'emploi</li><li>• la collecte du lait à la ferme</li><li>• le transport de proximité de déchets, sans collecte ni élimination</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• La collecte d'envois multiples (groupage) de <b>moins de 3 tonnes</b> groupés sur des quais pour constituer des chargements complets aptes à remplir des véhicules de transport pour dégroupage au quai du centre réceptionnaire et <b>livraison au domicile du destinataire</b></li><li>• Le <b>fret express de marchandises</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• La levée, le tri, l'acheminement et la distribution (nationale ou internationale) de <b>lettres, colis et petits paquets</b> (par les services postaux chargés de l'obligation de service universel. Il peut être fait appel à un ou à <b>plusieurs modes de transport</b> et l'acheminement peut s'effectuer par un moyen de transport détenu en propre (privé) ou par un moyen de transport public.</li><li>• La <b>collecte du courrier et des colis</b> dans les boîtes à lettres publiques ou les bureaux de poste</li><li>• <b>L'acheminement des journaux</b> au tarif de la presse</li><li>• Les services des bureaux de poste tels que la poste restante</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• La levée, le tri, l'acheminement et la distribution (nationale ou internationale) de <b>lettres et de colis et petits paquets</b> par des entreprises opérant en dehors de l'obligation de service universel.</li></ul> <p>Cette sous-classe comprend aussi :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• les services de livraison à domicile</li><li>• les activités des coursiers urbains et taxis-marchandises</li><li>• la livraison de pizzas chaudes sans fabrication</li><li>• le transport de repas (sans fabrication) pour compte de tiers</li><li>• le portage de journaux si desserte en porte à porte du client final</li></ul>

La méthodologie d'enquête retenue visait à adresser un échantillon d'entreprises dont certaines, par nature, ne peuvent recourir à la cyclologistique. Aucun code NAF spécifique au « dernier kilomètre » n'existant à ce jour, le choix d'un échantillon large mais couvrant l'ensemble du champ possible a été retenu. A noter que le code NAF est défini par le créateur d'une entreprise lors de son immatriculation, il n'est pas contrôlé par la suite et peu d'entreprises le mettent à jour si l'activité principale a évolué.

225 000 établissements composent le panel ciblé, répartis comme suit dans les 4 codes NAF :

- 4941B - Transports routiers de fret de proximité : 32 609 établissements
- 5229A - Messagerie, fret express : 1 899 établissements
- 5310Z - Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel : 9 963 établissements
- 5320Z - Autres activités de poste et de courrier : 179 984 établissements

### 3.2.1.2 Profil des répondants

Aucun établissement assurant une activité de poste dans la cadre d'une obligation de service universel n'a répondu à l'enquête. **77 %** des répondants sont des entreprises de **transports routiers de fret de proximité**.

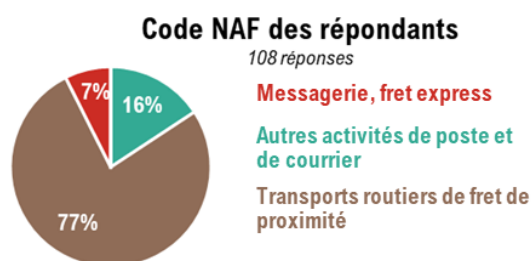
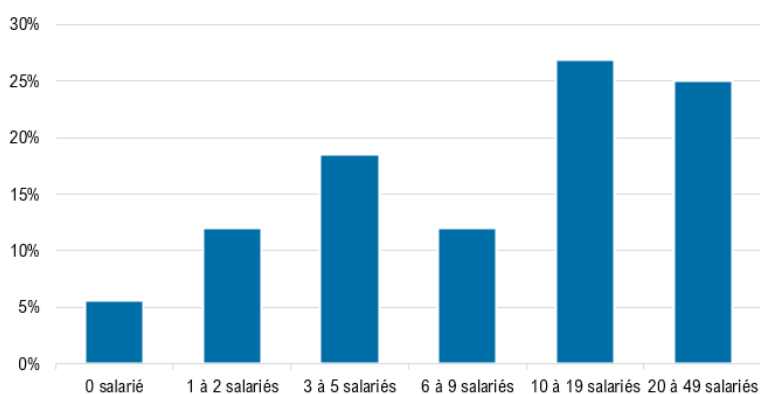


Figure 1 : Code NAF des répondants de l'enquête téléphonique

#### Répartition des répondants par taille d'établissement



Les établissements répondants ont **moins de 50** salariés. Pour la **moitié** des répondants, il s'agit d'établissements de **moins de 10** salariés.

Figure 2 : Taille d'établissement des répondants de l'enquête téléphonique

## 3.2.2 L'enquête en ligne

La première édition de l'Observatoire de la cyclomobilité professionnelle comptabilise **1 082 répondants**, 849 d'entre eux ayant répondu à l'ensemble des questions posées.

La répartition des répondants par type de cible est illustrée ci-après. La majorité des répondants sont des **collaborateurs du secteur privé ou public**. **248 responsables d'entreprises** du secteur privé ont contribué à l'observatoire dont **37 entreprises** relevant du secteur de la **cyclologistique**.

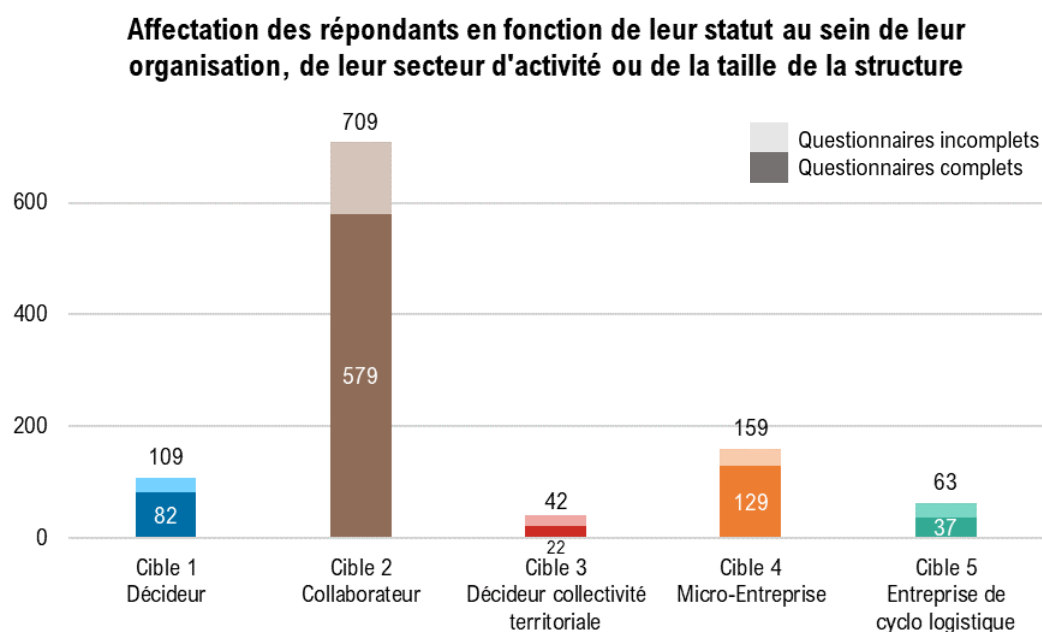


Figure 3 : Nombre des répondants par cible

L'ensemble des secteurs d'activité de l'économie française est représenté dans le panel de répondants. Pour rappel, 5 millions de structures, privées et publiques, sont recensées en France

pour environ 22 millions d'actifs en emploi sur le territoire. Une sur-représentation des entreprises est observée, cela est dû au souhait de cibler spécifiquement cette catégorie.

### Quel est le secteur d'activité de votre organisation ?

1082 réponses sur 1082

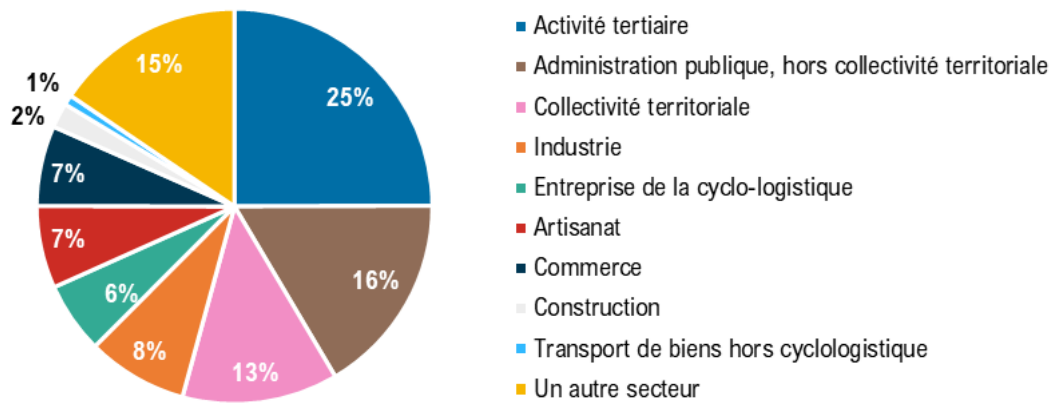


Figure 4 : Répartition des répondants par secteur d'activité

43 % des répondants sont des femmes. La plupart des répondants ont entre 25 et 49 ans.

### Le profil des répondants

802 réponses sur 1082

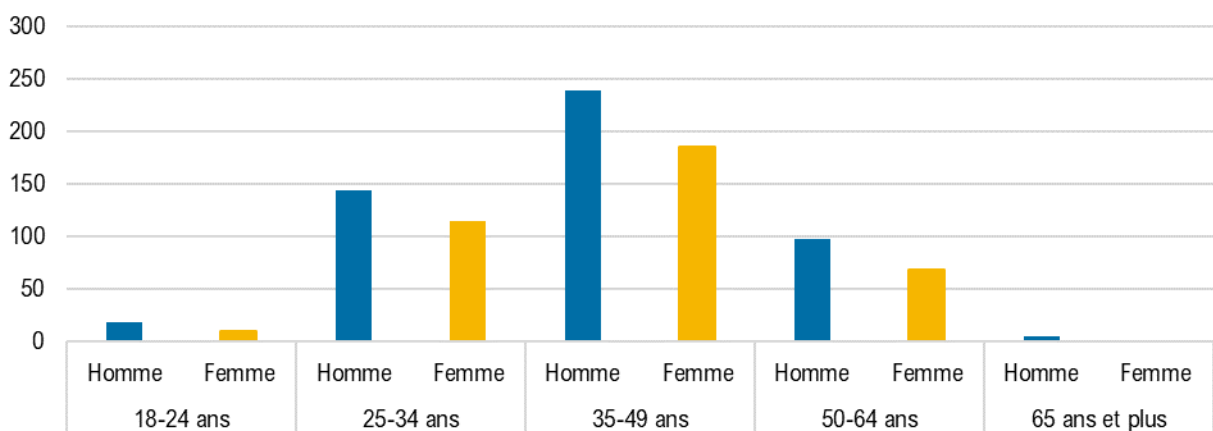


Figure 5 : Répartition des répondants par genre et tranche d'âge

Pour chaque région, le nombre de répondants est indiqué sur la carte ci-dessous. La région Ile-de-France comptabilise le plus de répondants toutes cibles confondues. L'échelle de couleur représente le ratio du nombre de répondants sur la population active en emploi en base 1 000 000. Ainsi, les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Pays de la Loire et Bretagne bénéficient d'une meilleure représentativité.



## Quel est le code postal de la ville de votre organisation ?

800 réponses sur 1082

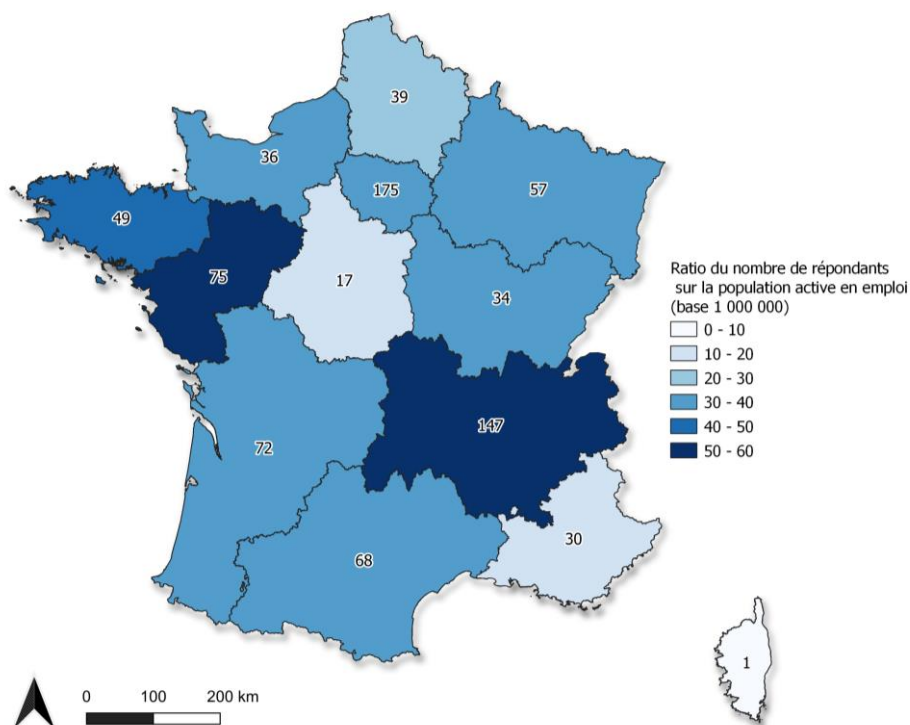


Figure 6 : Localisation des répondants en France

## Quel est le code postal de la ville de votre organisation ?

800 réponses sur 1082

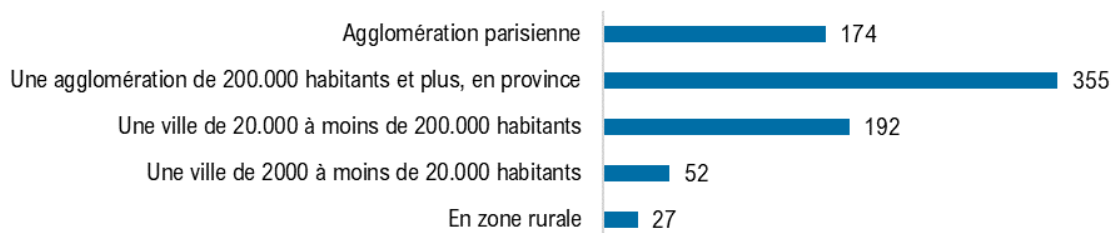


Figure 7 : Lieu de travail des répondants

**67 % des répondants** habitent une ville de **plus de 20 000 habitants** alors que seul 40 %<sup>2</sup> de la population française y réside. Au même titre que pour la pratique du vélo en général, la thématique de la cyclomobilité professionnelle **touche donc davantage les urbains**.

<sup>2</sup> Seules les communes de plus de 20 000 habitants ont été considérées pour réaliser le calcul. Les communes de moins de 20 000 habitants situées dans une aire urbaine n'ont pas été prises en compte.

### 3.3 Analyse : les employeurs et le vélo

Par « employeurs » sont considérées deux cibles de l'enquête : les décideurs du secteur privé et des administrations publiques<sup>3</sup> (cible 1) et les décideurs des collectivités territoriales (cible 3). Une comparaison entre les deux types de structure est proposée lorsque les résultats suivent des tendances différentes.

**104 questionnaires complets** ont été recueillis auprès d'employeurs dont 82 par des décideurs du secteur privé ou d'administrations publiques.

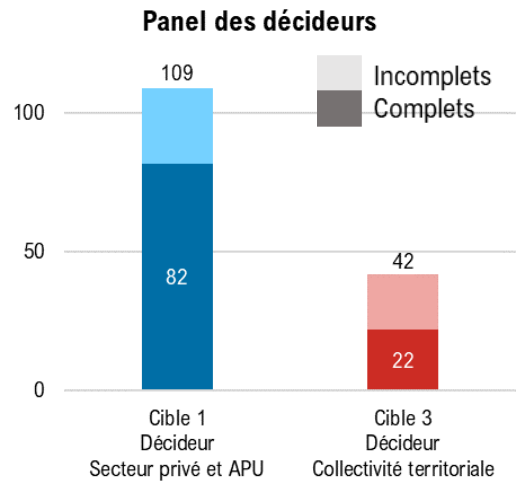


Figure 8 : Panel des répondants "employeurs"

Au sein du secteur privé et des administrations publiques, les profils des répondants sont détaillés ci-après :

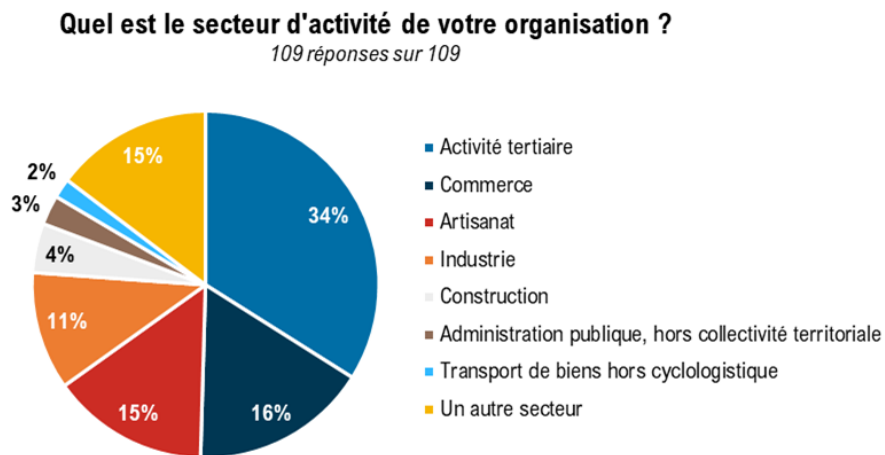


Figure 9 : Secteurs d'activité des décideurs du secteur privé et des administrations publiques

<sup>3</sup> Désignées comme APU dans les traitements

50 % des entreprises répondantes exercent dans le secteur **tertiaire ou commercial**. Les administrations publiques et les entreprises de transport de biens hors cyclologique sont les moins représentées avec 5 % des réponses.

### **Vous y compris, combien de salariés travaillent au sein de votre organisation ?**

106 réponses sur 109

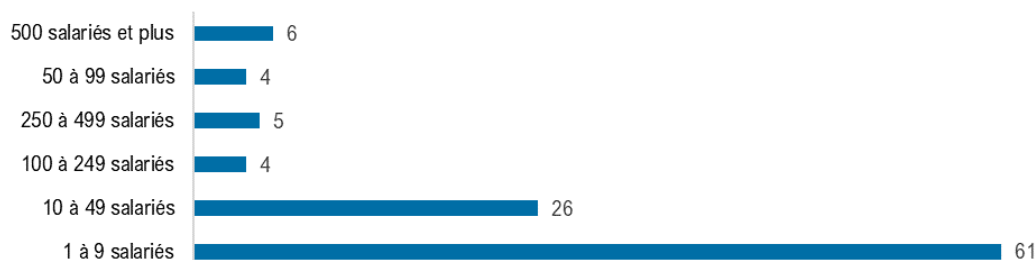


Figure 10 : Taille des entreprises privées et APU

Les très petites entreprises représentent 56 % des entreprises répondantes. 6 dirigeants d'entreprises de plus de 500 salariés ont répondu à l'enquête.

### **Quel est le code postal de la ville de votre organisation ?**

77 réponses sur 109

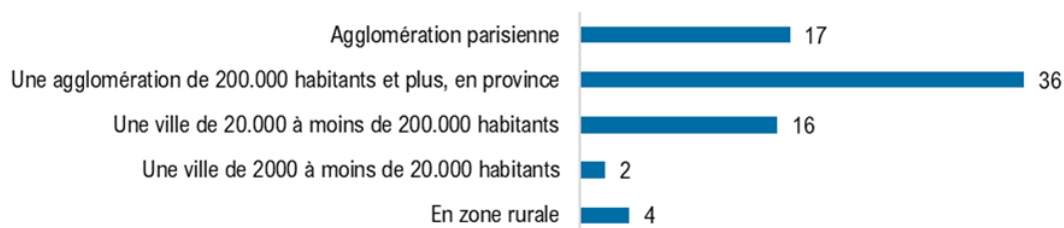


Figure 11 : Localisation des entreprises et des APU – Décideurs

La majorité des entreprises privées et administrations publiques répondantes sont situées dans des villes de plus de 200 000 habitants.

### 3.3.1 Le vélo au sein des organisations (entreprises et collectivités)

#### Principaux chiffres clés et indicateurs

- 57 % des structures qui achètent du transport de biens recourent pour tout ou partie de leurs transports à du vélo.

- Dans 91 % des structures au moins une partie des collaborateurs est amenée à se déplacer dans le cadre de leur activité professionnelle.

- 61 % des structures mettent à disposition des vélos pour leurs collaborateurs.

#### 3.3.1.1 Le recours à la livraison à vélo

Les entreprises peuvent contribuer au développement de la pratique professionnelle du vélo en recourant à des prestations à vélo pour leurs achats transport : les dirigeants ont donc été interrogés sur leurs achats transport. 57 % de dirigeants déclarent que leur entreprise a recours à du transport de biens. Parmi ces derniers, plus de la moitié (**58 %**) **recourent pour tout ou partie de leurs transports à du vélo**.

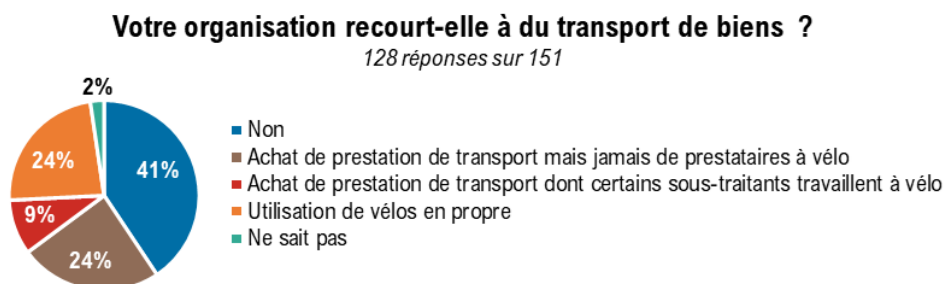


Figure 12 : Recours au transport de biens à vélo dans les structures privées et publiques

#### 3.3.1.2 Les déplacements des collaborateurs

Le deuxième volet de la mobilité cyclable au sein des entreprises est la **pratique du vélo pour les déplacements professionnels**. Si les choix de déplacements et les motivations associées ont été explorés à travers les questions posées aux salariés, les dirigeants ont été questionnés sur l'**existence ou non de besoins de déplacements** au sein de leurs structures, afin d'évaluer le

potentiel de pratique. Il en ressort qu'**une grande majorité des entreprises sont concernées par la mobilité professionnelle**, car 9 % seulement des dirigeants du secteur privé et des administrations publiques déclarent que l'ensemble de leurs collaborateurs ne se déplacent jamais dans le cadre de leur activité professionnelle et aucun des répondants au nom d'une collectivité territoriale (tous affirmant qu'au moins une partie des collaborateurs de leur structure se déplacent pour réaliser leurs missions professionnelles).

### 3.3.1.3 Mise à disposition de vélos par les entreprises

**50 % des entreprises mettent des vélos à disposition des salariés** dans le secteur privé, et **74 % des collectivités et des administrations publiques**. Il s'agit principalement de **vélos de service**. Certaines structures proposent à la fois des vélos de service et des vélos de fonction.

#### Votre organisation met-elle à disposition des vélos pour les déplacements professionnels des collaborateurs ?

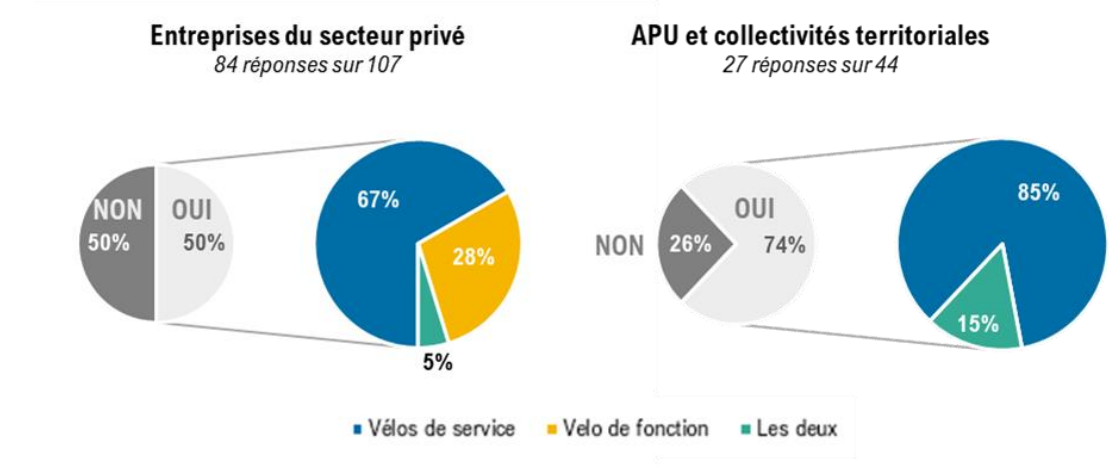


Figure 13 : Mise à disposition de vélos dans les entreprises, les APU et les collectivités - Décideurs

**L'efficacité du vélo en zone urbaine et en centre-ville** est l'argument majeur en faveur de ces dispositifs, choisi par 98 % des répondants pour justifier la mise à disposition de vélos pour les déplacements professionnels au sein de leur structure. Les dirigeants mettent également en avant l'aspect **écologique** du vélo (88 %). Enfin, pour 57 % des dirigeants, il s'agit de **la culture de l'organisation**.

Parmi les structures qui ne mettent pas de vélo à disposition de leurs collaborateurs, 38 % indiquent que **les distances parcourues sont trop importantes**, 36 % avancent que les collaborateurs gèrent leurs déplacements **de manière autonome**. Dans 24 % des structures, ce

n'est pas la pratique qui est un obstacle, mais le fait que les collaborateurs utilisent **leur propre vélo**.

Les réponses permettent également d'identifier les motifs qui **ne constituent pas des verrous** pour les structures. Ainsi, la **lenteur du vélo** n'a été choisie par aucun répondant et seulement 7 % des dirigeants avancent **le risque de vol ou la dangerosité** du vélo comme principales raisons de ne pas mettre à disposition des vélos dans leur structure.

### 3.3.2 Zoom : les entreprises/collectivités qui mettent à disposition des vélos

#### Principaux chiffres clés et indicateurs

- 90 % des entreprises sont satisfaites du dispositif mis en place dans leur structure.

#### 3.3.2.1 Données générales

En moyenne, les entreprises mettent à disposition **2,8 vélos de service et 3,4 vélos de fonction**. Dans les entreprises de 1 à 9 salariés, il y a en moyenne **1 vélo de service pour deux personnes**. Ce chiffre atteint 1 vélo pour 7 personnes dans les entreprises de 10 à 49 salariés.

Le faible nombre de répondants dans les autres tranches d'effectifs ne permet pas d'estimer le nombre de vélo par salarié.

Il s'agit d'un **phénomène plutôt récent** dans les entreprises du secteur privé puisque 63 % des entreprises ont mis en place un dispositif de vélos depuis moins de 3 ans. En revanche, il est **plus ancré dans les collectivités**, 68 % d'entre elles ont mis en place un dispositif de vélo depuis plus de 3 ans.

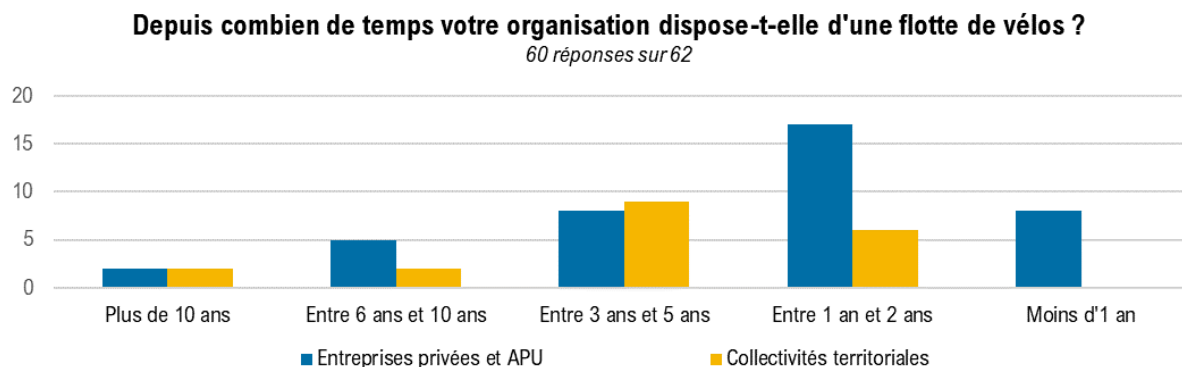


Figure 14 : Ancienneté de la mise à disposition de vélos dans les entreprises du secteur privé, les APU et les collectivités - Décideurs

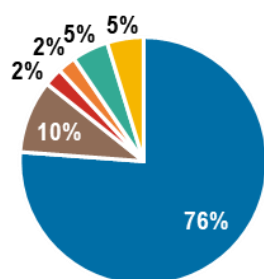
Seulement 16 % des organisations ont mis en place un suivi des kilomètres parcourus par les utilisateurs des vélos. Les dirigeants **ne savent pas estimer les distances parcourues** par leurs collaborateurs.

**Près de 90 % des organisations sont satisfaites** du dispositif mis en place. Ce taux atteint 97 % parmi les entreprises privées (1 seule entreprise « plutôt pas satisfaite » parmi les 37 répondants).

### Vous y compris, combien de salariés travaillent au sein de votre organisation ?

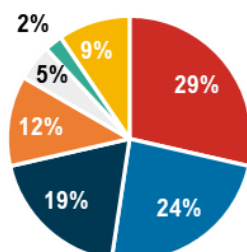
42 réponses sur 42

- 1 à 9 salariés
- 10 à 49 salariés
- 50 à 99 salariés
- 100 à 249 salariés
- 250 à 499 salariés
- 500 salariés et plus



### Quel est le secteur d'activité de votre organisation ?

42 réponses sur 42



- Artisanat
- Activité tertiaire
- Commerce
- Industrie
- Construction
- Transport de biens hors cyclologistique
- Un autre secteur

Figure 15: Taille et secteur d'activité des entreprises qui mettent des vélos à disposition

Les collectivités font des retours un peu plus nuancés (4 « plutôt pas satisfaites » et 1 « pas du tout satisfaite » sur 19 répondants – soit 26 % en tout).

Les trois quarts des organisations qui mettent à disposition des vélos sont de petites taille (moins de 10 salariés), et relèvent principalement de l'artisanat ou du secteur tertiaire.

### 3.3.2.2 Organisation et gestion de la flotte

#### Habituellement, où les vélos de l'organisation sont-ils stationnés ?

57 réponses sur 62

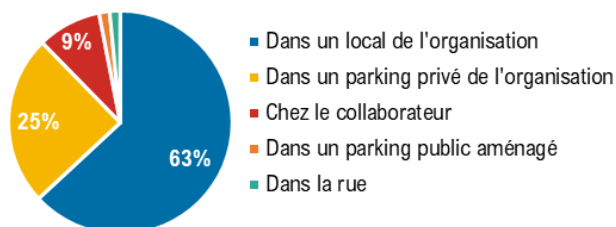


Figure 16 : Lieu de stationnement des vélos dans les entreprises, les APU et les collectivités

#### Règles d'utilisation des vélos de services

Plus de 70 % des entreprises du secteur privé **n'imposent pas de restriction** pour l'utilisation des vélos de services.

60 % des collectivités ont mis en place un **planning de réservation** pour utiliser les vélos de service.

Les vélos stationnent dans la grande majorité des cas dans **un local de la structure ou un parking privatif** (88 % des cas).

La gestion de la flotte des vélos est **largement internalisée** (93 % des structures).

**L'entretien de la flotte est délégué** pour plus de la moitié des répondants. (53 % des répondants).

**50 % des organisations souscrivent des assurances complémentaires** pour couvrir principalement les vélos et les collaborateurs.

#### Souscrivez-vous une assurance spéciale liée à la mise à disposition de vélos dans le cadre des déplacements professionnels ?

57 réponses sur 62

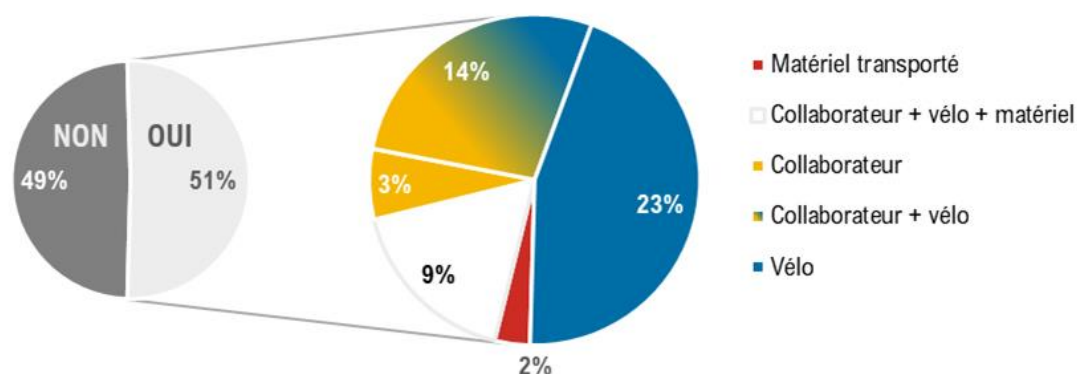


Figure 17 : Souscriptions à des assurances supplémentaires – Décideurs entreprises privées, APU et collectivités



### **Persona type : l'employeur qui met des vélos à disposition de ses collaborateurs**

Les entreprises qui mettent à disposition des vélos sont plutôt des entreprises du **secteur artisanal** (75 % parmi les répondants), **de petite taille** (52 %, moins de 10 salariés), qui privilégient le **vélo de service** (67 %) au vélo de fonction. La mise à disposition est **moins répandue en région parisienne** (24 %) qu'ailleurs.

## 3.4 Analyse : les micro-entreprises

**159 micro-entrepreneurs** ont répondu à la première édition de l'Observatoire de la cyclomobilité professionnelle.

Les secteurs les plus représentés pour cette cible sont **l'artisanat et le tertiaire** qui regroupent plus de la moitié des répondants.

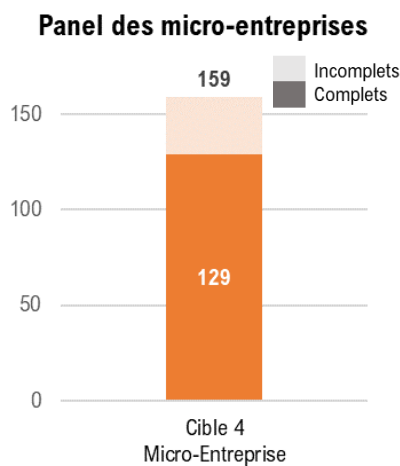


Figure 18 : Panel des répondants "micro-entrepreneurs"

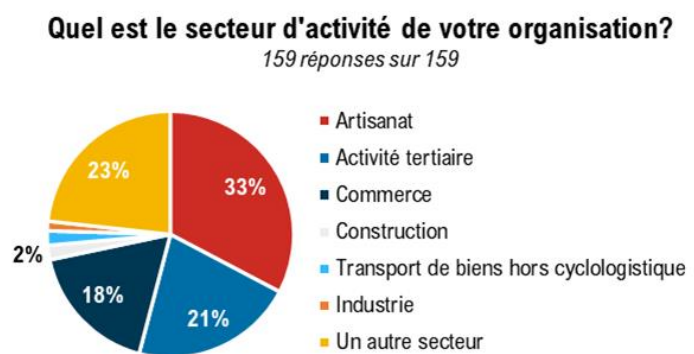


Figure 19 : Secteurs d'activité des micro-entrepreneurs

### Principaux chiffres clés et indicateurs

- 84 % des micro-entreprises répondantes qui achètent du transport de biens recourent pour tout ou partie de leurs transports à du vélo.
- 78 % des micro-entrepreneurs répondants qui sont amenés à se déplacer utilisent le vélo pour la majorité ou l'intégralité de leurs déplacements professionnels.
- 80% des micro-entrepreneurs répondants transportent régulièrement du matériel.
- La principale motivation à l'usage du vélo est l'engagement écologique et l'efficacité de ce mode de déplacement.

### 3.4.1.1 Prestation transport

65 % des dirigeants de micro-entreprises ayant répondu au nom de leur entreprise ont besoin de transporter (ou faire transporter) des biens. Parmi tous ceux qui achètent du transport, **84 % recourent pour tout ou partie de ces transports à du vélo.**

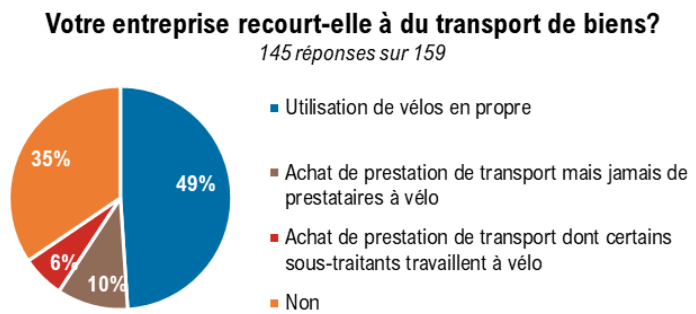


Figure 20 : Recours au transport de biens à vélo par les micro-entrepreneurs

### 3.4.1.2 Déplacements des micro-entrepreneurs

**Près de 80 %** des micro-entrepreneurs se déplacent *a minima plusieurs fois par semaine* dans le cadre de leur activité professionnelle, dont **43 % tous les jours ou presque.**

Parmi les micro-entrepreneurs qui sont amenés à se déplacer, **90 %** utilisent le vélo **pour tout ou partie** de leurs déplacements professionnels, dont **78 % pour la majorité ou l'intégralité** de ces déplacements.

**L'engagement écologique** est **la principale raison** qui motive les micro-entrepreneurs à utiliser le vélo pour se déplacer (75 % des répondants). L'efficacité du vélo et le bien-être / la santé recueillent respectivement 67 % et 59 % des réponses.

*A contrario*, certains n'utilisent pas le vélo car les **distances parcourues** sont trop importantes (55 %) ou que les **itinéraires empruntés ne sont pas adaptés** à l'usage du vélo (45 %). D'autres transportent du **matériel** qui ne permet pas l'utilisation d'un vélo pour réaliser leurs déplacements professionnels (45 %). La facilité d'usage d'un autre mode de transport, l'envie et le risque de vol ne représentent pas des freins à la pratique du vélo pour les micro-entrepreneurs.

### 3.4.1.3 La pratique du vélo

Les déplacements professionnels à vélo par les micro-entrepreneurs **ne sont pas un phénomène récent**, bien que la tendance semble **s'accroître** ces dernières années, en lien avec un engagement écologique affirmé.

#### Depuis combien de temps, utilisez-vous le vélo pour vos déplacements professionnels ?

116 réponses sur 159

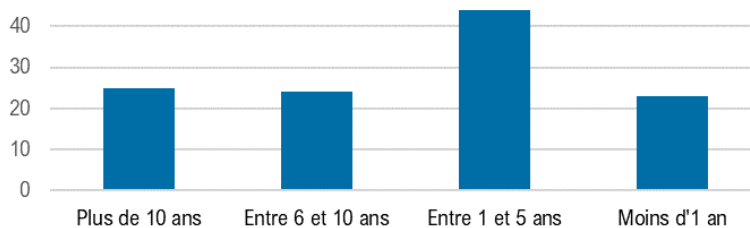


Figure 21 : Années d'utilisation de vélos par les micro-entrepreneurs

Les **distances modérées** à parcourir, la fiabilité du vélo et la connaissance **d'aménagements cyclables** sur le parcours sont les facteurs facilitant l'usage du vélo les plus cités par les micro-entrepreneurs réalisant leurs déplacements professionnels à vélo.

Plus de la moitié des utilisateurs (52 %) **combinaient l'usage du vélo avec un autre mode de transport** (train ou voiture, respectivement 56 % et 57 %).

Le modèle le plus répandu est le **vélo classique** (35 %), suivi de près par le **bipporteur** (30 %). Certains micro-entrepreneurs déclarent disposer de plusieurs types de vélos et choisissent le matériel en fonction des caractéristiques du déplacement à effectuer. Les vélos équipés d'une assistance électrique sont principalement les bipporteurs et les triporteurs ainsi que les vélos classiques avec remorque.

#### Quel est le type de vélo que vous utilisez ?

114 réponses sur 116

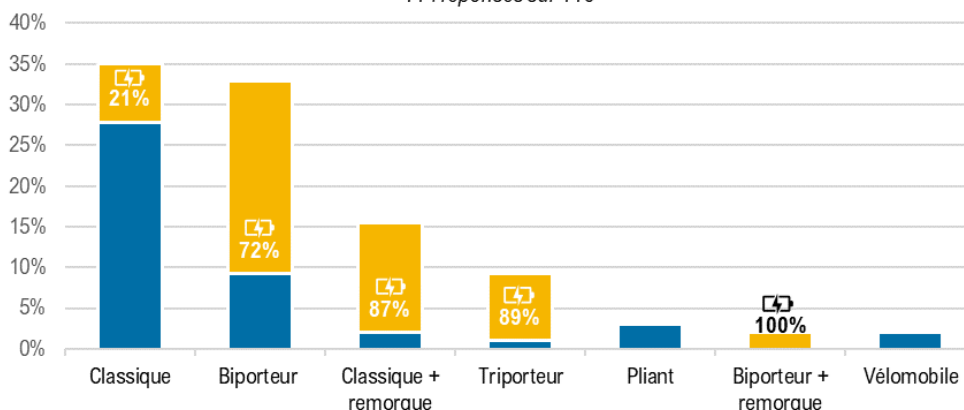


Figure 22 : Types vélos utilisés par les micro-entrepreneurs

Au total, **58 %** des micro-entrepreneurs utilisent un **vélo à assistance électrique**.

**80 %** des répondants sont amenés à **transporter régulièrement du matériel** dans le cadre de leurs déplacements professionnels.

Les micro-entrepreneurs parcourent en moyenne **17 km par jour**. Plus de la moitié des répondants parcourent plus de 11 km par jour.

Les mêmes déplacements réalisés en véhicule utilitaire léger généreraient **600 kg de CO<sub>2</sub>eq par an**.<sup>4</sup>

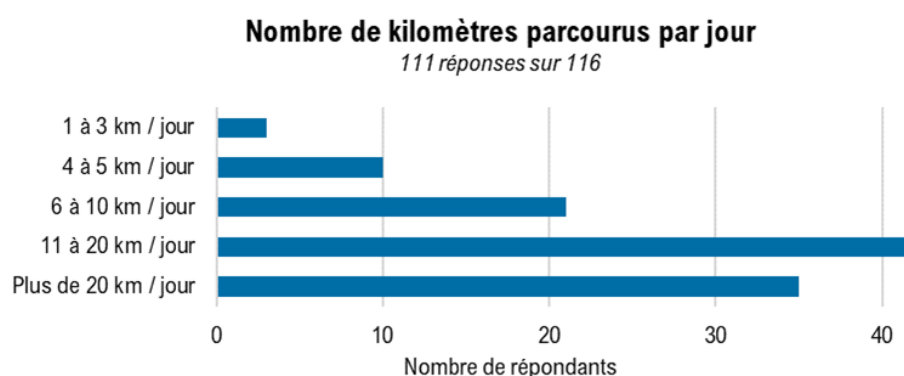


Figure 23 : Kilomètres parcourus par les micro-entrepreneurs

41 % des micro-entrepreneurs souscrivent une ou des **assurances supplémentaires** pour protéger le pilote et/ou le matériel transporté et/ou le vélo.

<sup>4</sup> Calcul réalisé en prenant l'exemple du Renault Kangoo, dont la fiche constructeur donne une consommation de 4,6 litres aux 100 km, soit 188 litres à l'année (17km par jour pendant 240 jours d'activité). Le facteur d'émissions de la Base Carbone (3,17 kg par litre) aboutit au résultat (595 kg).

## Souscrivez-vous une assurance spéciale liée à la mise à disposition de vélos dans le cadre des déplacements professionnels ?

114 réponses sur 116

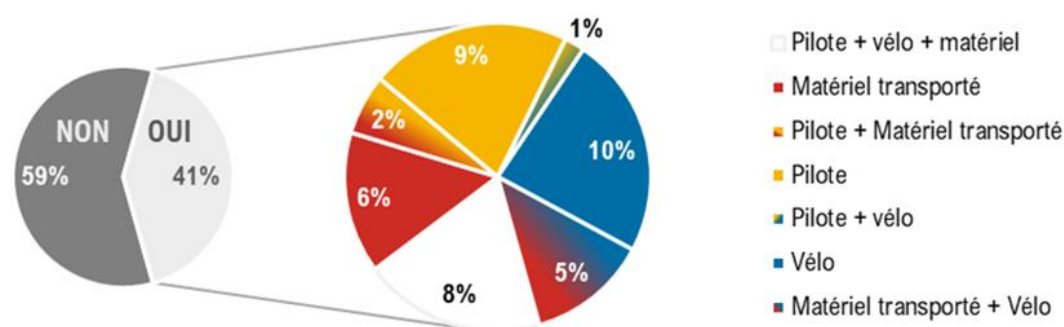


Figure 24 : Souscriptions à des assurances supplémentaires – Micro-entreprises

### Persona type : le micro-entrepreneur à vélo

Le micro-entrepreneur qui utilise le vélo a **moins de 49 ans**, il réside dans une **grande agglomération** (parisienne ou province), travaille dans le **secteur tertiaire et des services** et parcourt **plus de 10 km** par jour. Sa pratique est **plutôt récente** (moins de 5 ans), et il utilise **différents types de vélos**, y compris en choisissant parfois parmi plusieurs matériels disponibles, éventuellement en intermodalité avec la voiture et le train.

Sa principale motivation à l'usage du vélo est **l'engagement écologique**, et **l'efficacité** de ce mode de déplacement.

## 3.5 Analyse : les collaborateurs

**709 collaborateurs** ont répondu au questionnaire dont 579 de manière complète. Une grande majorité des collaborateurs répondants travaille dans le **secteur tertiaire, une administration publique ou une collectivité territoriale**.

**Panel des collaborateurs**

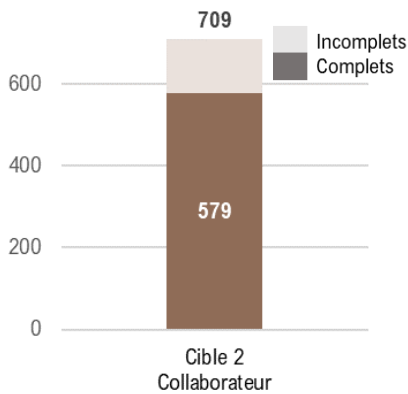


Figure 26 : Panel de répondants "collaborateurs"

**Quel est le secteur d'activité de votre organisation ?**

709 réponses sur 709

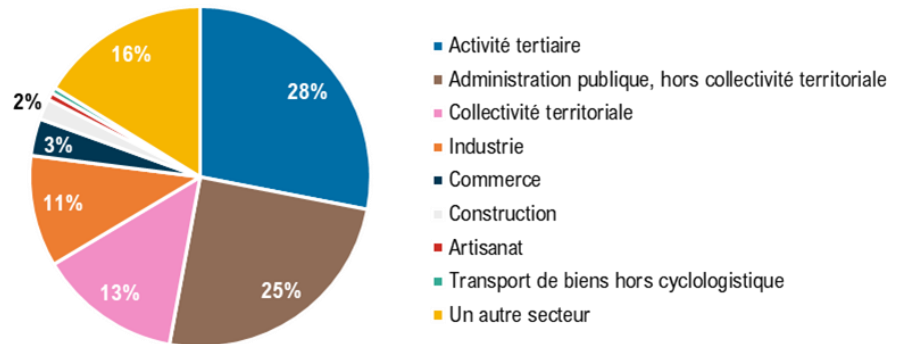


Figure 25 : Secteurs d'activité des collaborateurs

### Principaux chiffres clés et indicateurs

- Parmi les salariés qui se déplacent pour leur travail, 31 % utilisent le vélo pour tous ou la majorité de leurs déplacements.
- Parmi les collaborateurs qui n'utilisent pas le vélo pour leurs déplacements professionnels, 77 % des collaborateurs pourraient y être incités si différentes actions étaient mises en place. Notamment, 36 % pensent que la mise à disposition de vélos ou le financement de l'achat et/ou des frais liés au vélo par leur employeur pourraient les inciter à faire évoluer leur pratique.
- 25 % des salariés du privé indiquent que leur employeur met à disposition des vélos contre près de 60 % des agents des administrations publiques et des collectivités territoriales.
- Lorsque cela est le cas, 89 % des répondants se disent satisfaits du dispositif mis en place dans leur organisation.

### 3.5.1 Déplacements des collaborateurs

**22 % des collaborateurs répondants ne se déplacent jamais** dans le cadre de leur activité professionnelle. Parmi ceux qui ont des déplacements à réaliser au moins quelques fois par mois, la pratique du vélo est **très inégale** :

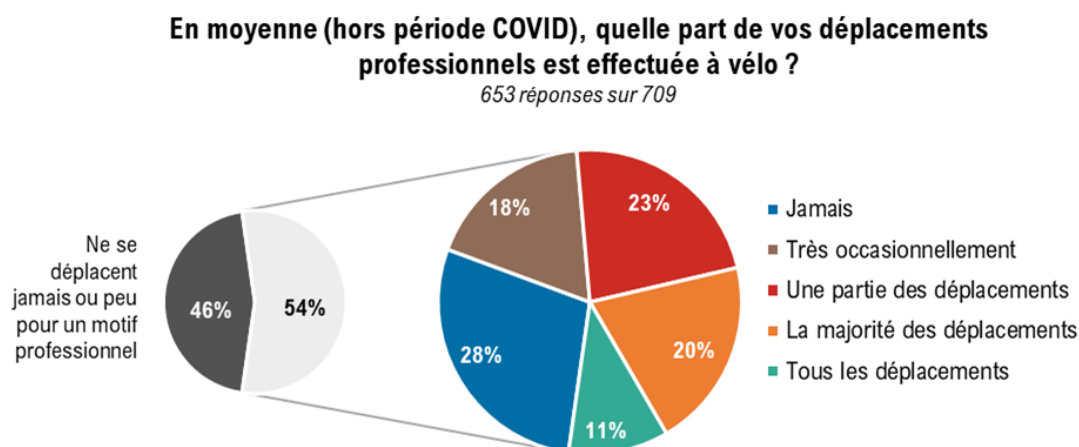


Figure 27 : Utilisation du vélo par les salariés amenés à se déplacer

Parmi les collaborateurs qui se déplacent, **31 % utilisent le vélo pour tout ou la majorité** de leurs déplacements.

### 3.5.2 Zoom : les collaborateurs qui n'utilisent pas le vélo pour les déplacements professionnels

Pour 56 % des collaborateurs n'utilisant pas le vélo pour les déplacements professionnels, une des raisons principales est les **distances parcourues qui sont trop importantes** et donc considérées comme incompatibles avec la pratique du vélo. 30 % des répondants n'utilisant pas le vélo indiquent que leur parcours comporte du **dénivelé ou manque d'aménagements cyclables** ce qui le rend inadapté au vélo. Près d'un tiers des répondants n'utilisant pas le vélo (27 %) admettent qu'il est **plus facile d'utiliser un autre mode de transport** et 27 % des salariés n'ont **pas de vélo disponible**.

L'envie ou la capacité de faire du vélo (6 %), et le risque (vol, danger de la pratique, 9 %) **ne sont pas des verrous majeurs** à la pratique.



**36 %** des collaborateurs pensent que **la mise à disposition de vélos** ou le **financement** (total ou partiel) de **l'achat et/ou des frais liés au vélo** (18 % des répondants) par leur employeur pourraient les **inciter à réaliser leurs déplacements professionnels par ce mode de transport**.

**23 %** des collaborateurs qui n'utilisent pas le vélo pour leurs déplacements professionnels pensent **qu'aucune action** ne pourrait les inciter à le faire. Donc **77 % des collaborateurs pourraient utiliser le vélo pour leurs déplacements professionnels** si d'autres actions étaient mises en place dans leur entreprise.

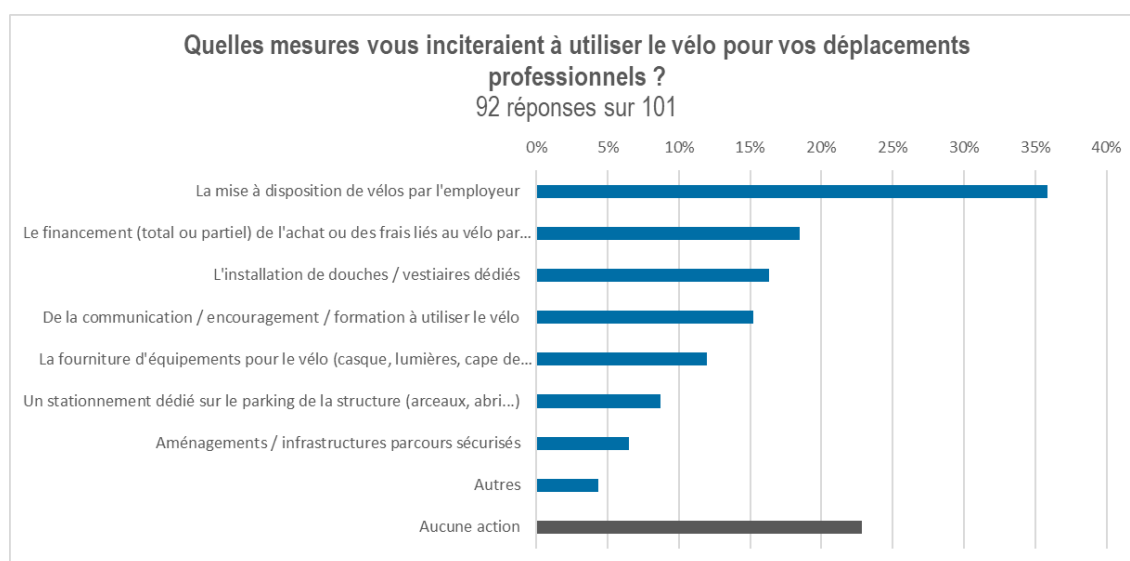


Figure 28 : les différentes mesures qui pourraient inciter les salariés non utilisateurs à recourir au vélo

### 3.5.3 Zoom sur les collaborateurs qui se déplacent à vélo

Les **trois facteurs** facilitant le plus l'usage du vélo pour les déplacements professionnels du point de vue des collaborateurs sont :

- Les distances **modérées** à parcourir (45 %)
- La connaissance **des aménagements cyclables** sur le parcours (32 %)
- Le **matériel peu encombrant** à transporter en lien avec leur activité professionnelle (32 %)

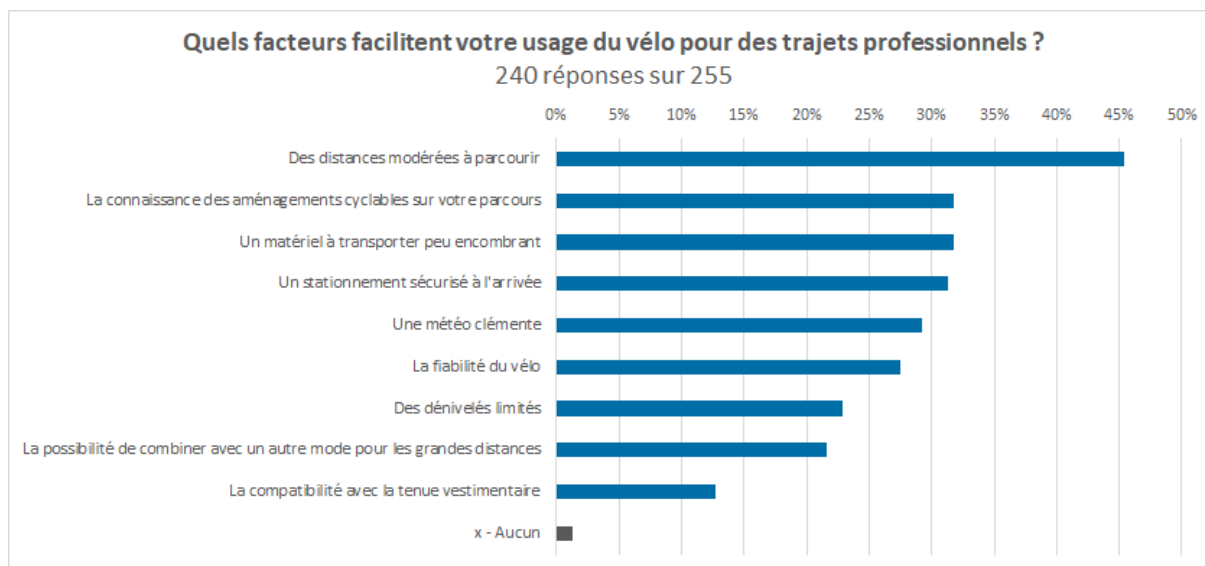


Figure 29 : les facteurs qui facilitent l'usage du vélo

### Vous arrive-t-il de combiner l'utilisation du vélo à d'autres moyens de transport dans le cadre de vos déplacements professionnels ?

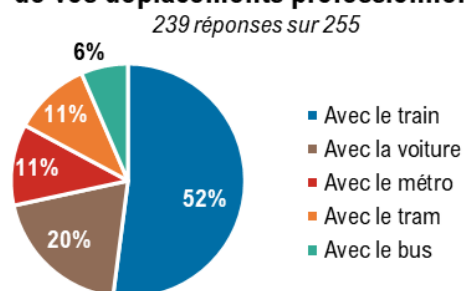


Figure 30 : Modes de transports combinés avec le vélo - Collaborateurs

Plus de 60 % des salariés combinent l'utilisation du vélo avec un autre mode de transport. Il s'agit du **train dans 50 % des cas.**

Par ailleurs, **53 %** des répondants sont amenés à transporter **régulièrement du matériel** dans le cadre de leurs déplacements professionnels.

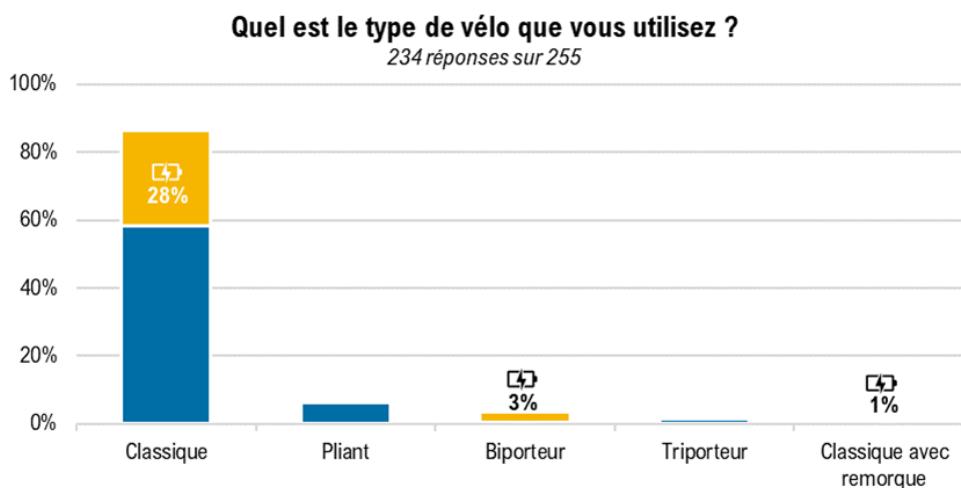


Figure 31 : Types de vélos utilisés par les collaborateurs

Le **vélo à assistance électrique** qu'il soit classique, classique avec remorque ou biporteur, est utilisé par **un tiers** des collaborateurs (33 %).

Le vélo classique, qu'il soit électrique ou non, est le plus répandu auprès des salariés (86 %).

En moyenne, les collaborateurs parcourent **11,5 km par jour** et **60 %** des répondants font **moins de 10 km par jour**. Cette distance varie selon le secteur d'activité du salarié. Dans **l'industrie et la construction**, la distance quotidienne parcourue approche de la **vingtaine de kilomètres** (respectivement 19,6 et 17,5 km par jour). A contrario, les collaborateurs de l'artisanat, des administrations publiques et des collectivités territoriales déclarent parcourir moins de kilomètres chaque jour (respectivement 10, 11,2 et 7,4 km par jour).

### 3.5.3.1 Zoom : les collaborateurs dont l'entreprise met à disposition des vélos

Les collaborateurs se déplaçant dans le cadre de leur activité professionnelle et dont le vélo fait partie des modes de transport ont été interrogés sur la mise à disposition de vélos par leur employeur. Seulement **25 % des répondants travaillent dans des entreprises** qui mettent à disposition des vélos, alors que ce taux monte à presque **60 % pour les administrations publiques et les collectivités**.

*Note : il est possible que certains des répondants ne disposent pas d'une vision globale des prestations et des avantages dont bénéficient d'autres collaborateurs, ou auxquels ils pourraient prétendre. Ainsi, les taux ci-dessus sont potentiellement sous-évalués.*

## Votre organisation met-elle à disposition des vélos pour les déplacements professionnels des collaborateurs ?

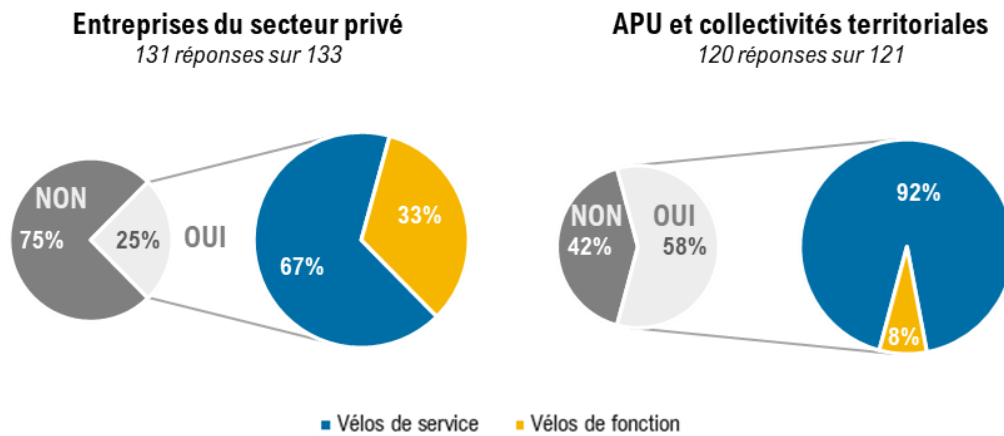
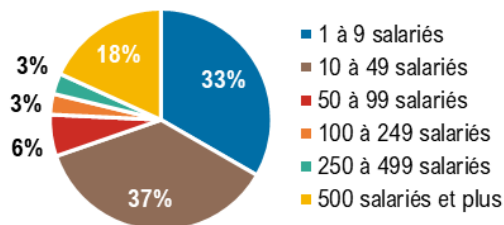


Figure 32 : Mise à disposition de vélos dans les entreprises, les APU et les collectivités territoriales - collaborateurs

Ce sont surtout les **entreprises du tertiaire** qui mettent à disposition des vélos, avec en majorité des petites entreprises (moins de 50 salariés) ou de grands groupes (18 %) qui ont mis en place un dispositif de mobilité entreprise.

### Vous y compris, combien de salariés travaillent au sein de votre organisation ?

33 réponses sur 34



### Quel est le secteur d'activité de votre organisation ?

33 réponses sur 34

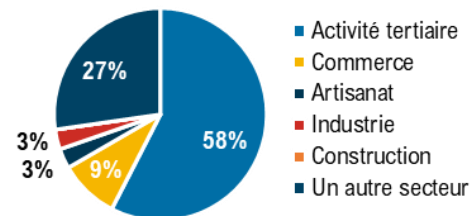


Figure 33 : Taille et secteur d'activité des entreprises mettant à disposition des vélos - Collaborateurs

A partir des réponses des collaborateurs, des nombres moyens de vélo par employés ont été calculés. Peu de salariés disposaient du nombre exact de vélos dans leur structure, ces ratios ont été établis sur une base de 15 réponses :

**Taille d'entreprise****Ratio**

1 à 9 salariés	1 vélo pour 1 employé
----------------	-----------------------

10 à 49 salariés	1 vélo pour 11 employés
------------------	-------------------------

50 à 99 salariés	1 vélo pour 38 employés
------------------	-------------------------

100 à 249 salariés	1 vélo pour 9 employés
--------------------	------------------------

500 salariés et plus	1 vélo pour 113 employés
----------------------	--------------------------

**Depuis combien de temps votre organisation dispose-t-elle d'une flotte de vélos ?**

83 réponses sur 103

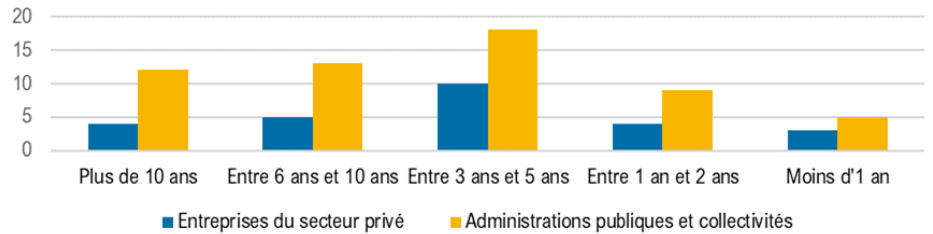


Figure 34 : Ancienneté de la mise à disposition de vélos dans les entreprises du secteur privé, les APU et les collectivités - Collaborateurs

Le phénomène s'est intensifié sur la dernière décennie. Les entreprises sont sensibilisées à cette question depuis plusieurs années et mettent en place des solutions pour leurs salariés.

**89 %** des répondants se disent **satisfaits du dispositif** mis en place dans leur organisation.

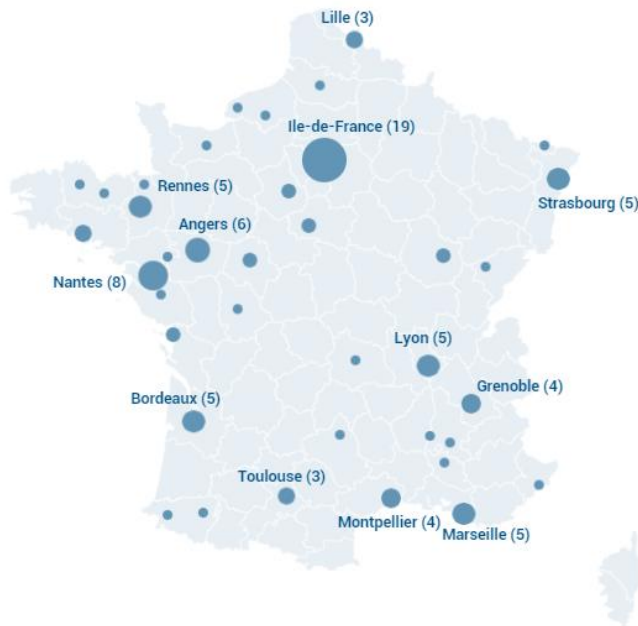
Parmi les collaborateurs bénéficiant de vélo à disposition dans leur entreprise, **79 % considèrent que le dispositif encourage à utiliser le vélo pour les déplacements professionnels**. A contrario, 8 % considèrent que cela ne les encourage pas du tout à cette pratique.

**51 %** des entreprises qui ont mis en place ce type de dispositif incitent aussi à la pratique du vélo en proposant un **stationnement dédié sur le parking de la structure** (arceaux, abri...). 27 % des entreprises font également de la communication pour développer l'usage du vélo, encouragent les collaborateurs et les forment à utiliser les vélos.

**Persona type du collaborateur à vélo**

Le collaborateur-type qui utilise le vélo a **plus de 25 ans**, il réside dans une **grande agglomération** (parisienne ou en province) et travaille dans le **tertiaire** ou dans une **administration**. Il utilise un **vélo classique, éventuellement à assistance électrique**.

### 3.6 Analyse : les entreprises de cyclologistique



Un **recensement des entreprises de cyclologistique en France**, réalisé par Les Boîtes à Vélo début 2021, a permis d'identifier **109 entreprises** (la liste est disponible en Annexe : Liste des entreprises de cyclologistique). Ces entreprises ont été directement sollicitées par Les Boîtes à Vélo pour répondre à l'enquête en ligne.

Figure 35 : Carte des entreprises de cyclologistique référencées en 2021

L'analyse du secteur de la cyclologistique est le résultat de l'analyse de l'enquête téléphonique d'une part, et de deux parties du questionnaire en ligne d'autre part : celle dédiée aux entreprises de cyclologistique, mais aussi celle des collectivités territoriales. **63 entreprises de cyclologistique** ont participé à l'enquête en ligne et **108 entreprises de transport de biens** ont répondu à l'enquête téléphonique.

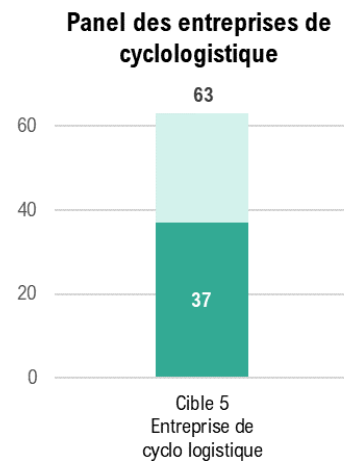


Figure 36 : Panel de répondants "Entreprise de cyclologistique" de l'enquête en ligne

### 3.6.1 La cyclologistique vue par les collectivités territoriales

**42 collectivités territoriales** ont répondu au premier Observatoire de la cyclomobilité professionnelle, dont 22 questionnaires étaient complets. Il n'est pas possible d'identifier les collectivités ayant répondu (l'information n'a pas été recueillie), seuls les codes postaux d'implantation sont connus. Les réponses peuvent ainsi être exploitées mais ne permettent pas (par exemple) de croisement avec les compétences et leviers d'actions des différentes collectivités.

**54 %** des collectivités territoriales enquêtées ne **connaissent aucune entreprise de cyclologistique sur leur territoire.**

#### Connaissez-vous une ou plusieurs entreprises de cyclologistique sur votre territoire ?

39 réponses sur 42

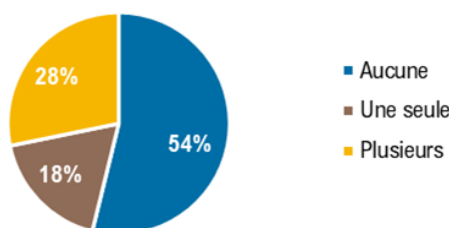


Figure 37 : Connaissance des entreprises de cyclologistique par les collectivités

En termes d'action favorisant le développement de la cyclologistique, les collectivités territoriales créent principalement des **aménagements spécifiques** dans l'espace public et mènent des **actions de sensibilisation**.

**41 %** des collectivités n'ont pris **aucune mesure** pour faciliter le développement de la cyclologistique sur le territoire.



Figure 38 : Actions réalisées par les collectivités en faveur du développement de la cyclologistique

Au-delà des actions déjà en place, les collectivités ont été interrogées sur leurs projets dans les deux prochaines années, et ont cité :

- La mise en place **d'aménagements spécifiques** dans l'espace public / et ou préconisations en la matière (32 %)
- **Actions de sensibilisation** et/ou de communication (29 %)
- **Conseils et informations** auprès des entreprises (25 %)

**71 % des collectivités envisagent** de déployer des actions pour faciliter le développement de la cyclologistique dans les deux prochaines années.

Selon les collectivités, le **développement de la cyclologistique permet** :

- La **réduction** du nombre de véhicules lourds en centre-ville
- De **limiter les externalités négatives** liées au transport de marchandises en centre-ville (congestion, pollution, bruit, sécurité routière, stationnement illicite...)
- La **création d'emplois** et de **lien social**



## 3.6.2 Le recours à la cyclologistique dans le monde du transport

L'enquête téléphonique s'adressant à l'ensemble du monde du transport, la première étape de l'analyse de ses résultats a consisté en l'identification des répondants dont l'activité permettrait le recours à la cyclologistique.

En effet, le code NAF a été exploité comme variable de validité du questionnaire administré, indépendamment de considérations plus détaillées sur l'activité réalisée. Étant donnée la grande variété des métiers réalisées au sein des différentes NAF, une partie des répondants (88 %) du panel se trouve de fait hors champ de pertinence de la cyclologistique car dans l'incapacité objective d'y recourir.

### **Rappel méthodologique**

La méthodologie d'enquête retenue était basée sur un échantillon d'entreprises sélectionnées sur la base de leur code NAF. Parmi elles, certaines sont dans l'impossibilité objective de recourir à la cyclologistique.

Ce choix vient du fait qu'aucun code NAF spécifique au « dernier kilomètre » n'existe à ce jour, et dans la méthodologie a été privilégié le choix d'un échantillon large mais couvrant l'ensemble du champ possible.

Les principales impossibilités en question sont liées à :

- Les **distances parcourues** (transport international, transport régional, implantation de la structure en zone rurale),
- Le **poids et le volume** des marchandises (transport de véhicules, marchandises dont le poids dépasse 3T...),
- La **typologie** des marchandises (vin en vrac, animaux, béton, vitres...)

## Secteur d'activité des entreprises de transport

108 réponses

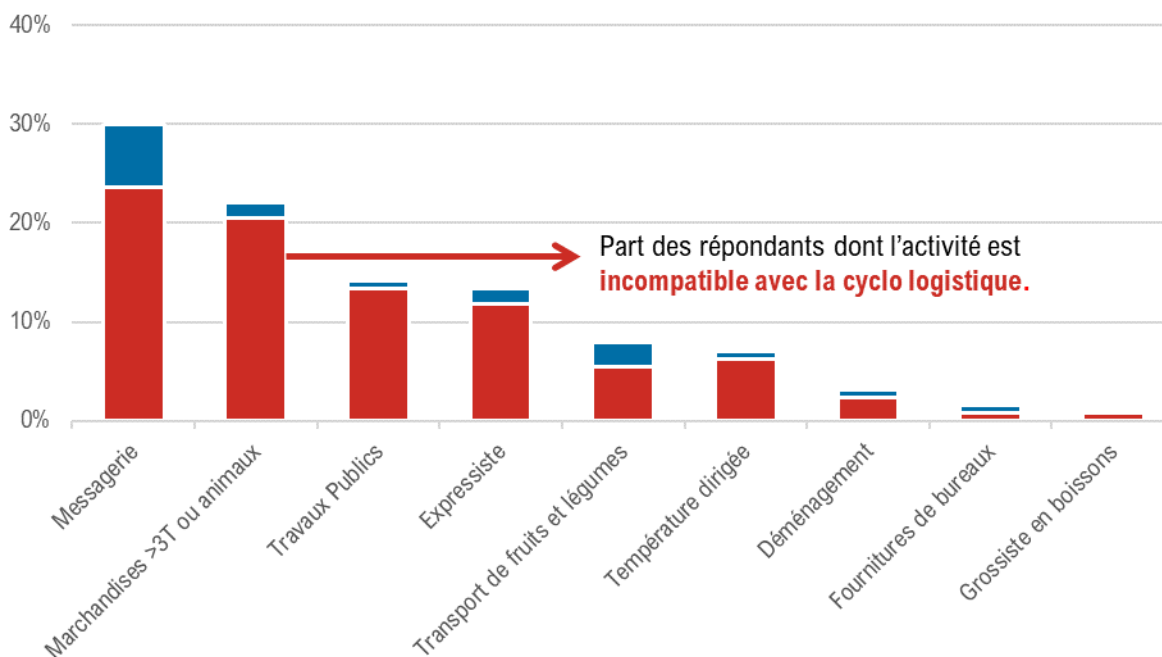


Figure 39 : Secteur d'activité des entreprises de transport de biens

La suite de l'analyse porte sur **l'échantillon de répondants dont l'activité serait compatible avec l'usage du vélo**. **13 réponses** correspondent à cette condition et sont conservées pour l'analyse.

**77 %** des établissements de l'échantillon ainsi retenu **ne recourent pas** à la cyclologistique. Les **répondants estiment** que la « marchandise est incompatible avec le vélo »<sup>5</sup>. Néanmoins, **50 %** d'entre eux ont **l'intention de recourir** à la cyclologistique dans les deux prochaines années, principalement pour des raisons écologiques. L'autre moitié pourrait être incitée pour des raisons économiques ou sur demande de la clientèle.

**3 établissements** recourent d'ores-et-déjà à la cyclologistique. Ils sont référencés dans la catégorie NAF : **AUTRES ACTIVITÉS DE POSTE ET DE COURRIER**. L'un recourt minoritairement à la cyclologistique (moins de 10 % de l'activité), les deux autres massivement.

Deux répondants **n'ont pas de salariés** (dont un auto-entrepreneur qui réalise de la livraison de repas). Le dernier en compte entre 6 et 9. Les motivations avancées relèvent majoritairement

<sup>5</sup> Analyse des réponses à la question « Pour quelle(s) raison(s) votre entreprise ne réalise-t-elle jamais de livraison à vélo ? » - information non objectivée

**d'avantages opérationnels** (fiabilité et adaptation aux contraintes de livraison...). Les établissements proposent une activité de cyclologistique depuis **plus de 3 ans**. Ils ne sous-traitent pas cette activité, qui est **réalisée en propre**. Le coût de la livraison à vélo est jugé **identique** par rapport à un autre mode de transport.

Appliqué à l'ensemble des entreprises relevant des codes NAF interrogés, le taux de recours possible à la cyclologistique indique que **54 000 entreprises de transport** pourraient avoir recours à ces prestations.

### 3.6.3 Les entreprises de cyclologistique

Les résultats présentés dans cette partie sont issus des réponses de l'enquête en ligne.

#### 3.6.3.1 Type et taille des structures

Les entreprises de cyclologistique sont implantées dans les **grandes villes** hors agglomération parisienne.

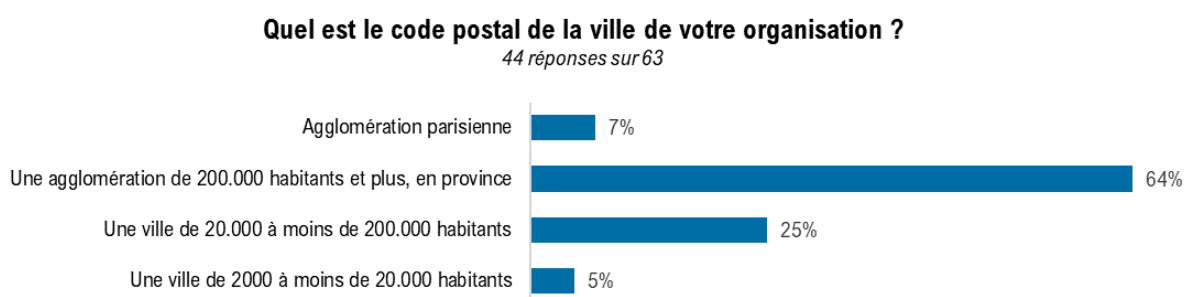


Figure 40 : Localisation des entreprises de cyclologistique

Les entreprises de cyclologistique sont très majoritairement spécialisées dans le transport de **petits colis et dans les courses**. La majorité des répondants déclarent de  **multiples activités** (75 %), en particulier la combinaison Palettes et petits colis / Courses et express / Livraison sortie de caisse / Livraison de repas. Les entreprises mono-activités se spécialisent dans les courses express et le transport de palettes et petits colis.

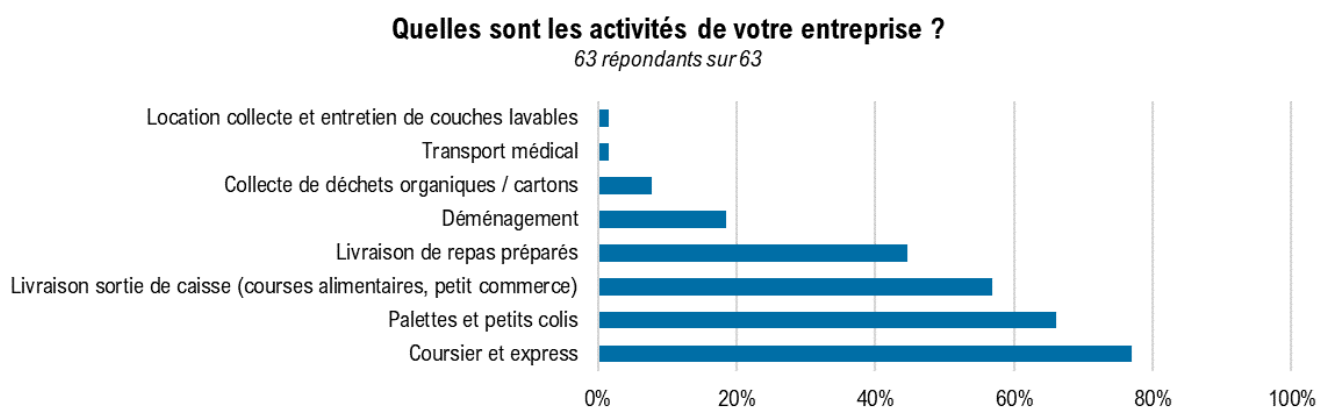


Figure 41 : Activités des entreprises de cyclologistique

**Et parmi ces activités, laquelle représente la part la plus importante de votre chiffre d'affaires (hors contexte Covid19) ?**

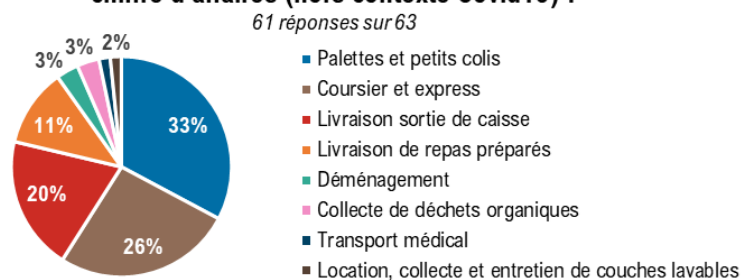


Figure 42 : Activité principale des entreprises de cyclologistique

37 % des entreprises proposent également un service de stockage déporté.

Elles comptent en moyenne **7 coursiers**, 13 répondants (20 %) relèvent d'entreprises **comptant entre 10 et 49 salariés**. Les entreprises ont déclaré au total **376 coursiers ou livreurs**. En extrapolant à l'ensemble des entreprises de cyclologistique recensées, ce seraient près de **730 coursiers qui exerceraient au sein d'une entreprise de cyclologistique en France**.

**Combien de coursiers/livreurs interviennent régulièrement au sein de l'entreprise ?**

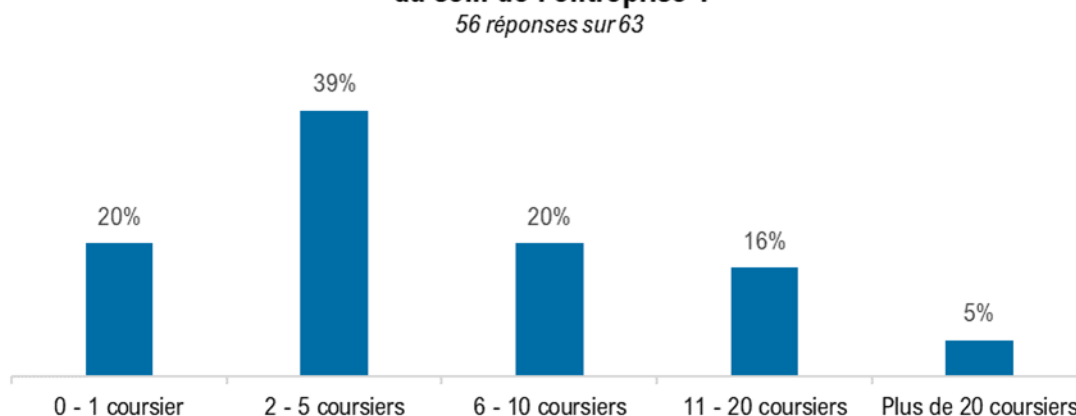


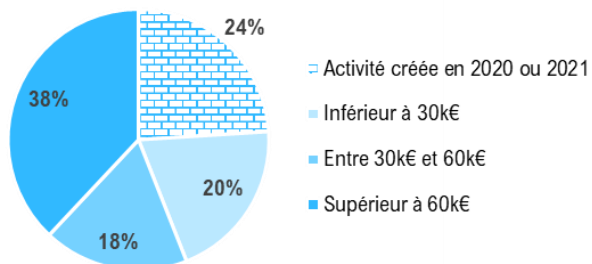
Figure 43 : Nombre de coursiers par entreprise

Plus **d'une entreprise sur deux n'emploie que des livreurs salariés**, 22 % n'emploient que des livreurs indépendants.

### 3.6.3.2 Développement de l'activité

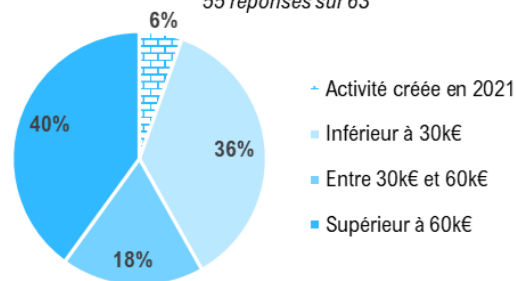
Quel était le chiffre d'affaires 2019 de votre entreprise ?

50 réponses sur 60



Quel est le chiffre d'affaires 2020 de votre entreprise ?

55 réponses sur 63



La moitié des entreprises interrogées réalisent **moins de 60 k€ de chiffre d'affaires**.

Figure 44 : Evolution du chiffre d'affaires des entreprises de cyclologistique entre 2019 et 2020

Près d'un quart des entreprises ont été créées **depuis 2020**. 6 entreprises ont vu leur chiffre d'affaires diminuer entre 2019 et 2020, et sont passées dans la tranche de chiffre d'affaires inférieure. Aucune entreprise n'a évolué de manière à accéder à la tranche supérieure.

### 3.6.3.3 Organisation et données d'exploitation

Seules **10 %** des entreprises de cyclologistique sont **entièrement dépendantes** de grands groupes, les autres ont une activité autonome, exclusivement ou partiellement.

Votre entreprise est-elle sous-traitante pour un ou plusieurs grands groupes de transports ?

59 réponses sur 63

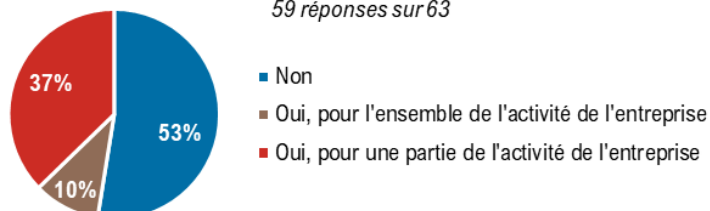


Figure 45 : Sous-traitance des entreprises de cyclologistique

### Quel est poids d'emport moyen?

52 réponses sur 63

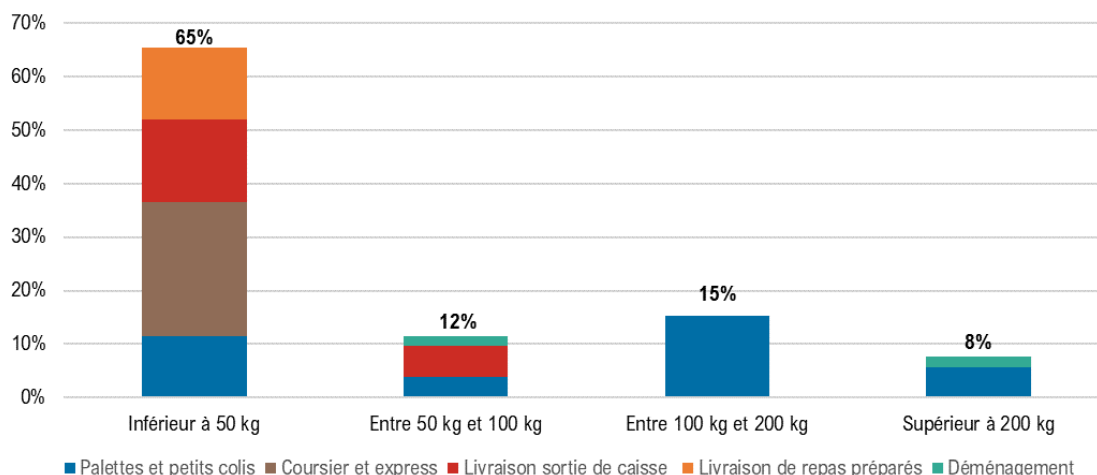


Figure 46 : Poids d'emport moyen

Les entreprises transportent en grandes majorités des **petites charges** (avec tout de même 23 % des entreprises déclarant un poids d'emport moyen supérieur à 100 kg) **vers des points situés majoritairement à proximité de leur plateforme** (<10 km pour 69 % des répondants). Chaque jour, la majorité des coursiers parcourt entre **25 et 50 km**.

### Quelle est la distance moyenne, en kilomètre, parcourue par jour par collaborateur ?

54 réponses sur 63

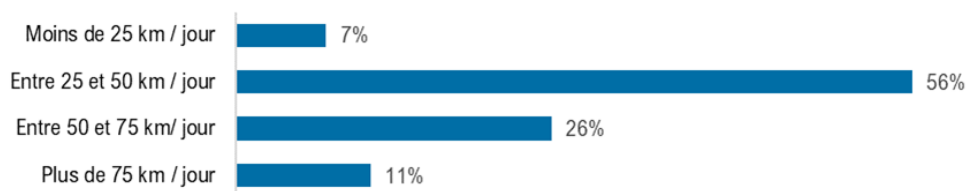


Figure 47 : Kilomètres moyens parcourus par les livreurs

Le nombre de points livrés est **très variable** selon les métiers – ce sont les activités de livraisons de petits colis qui déclarent le plus de points livrés par jour (plus de 40).

### En moyenne, combien de points de vente sont livrés par jour et par vélo ?

40 réponses sur 63

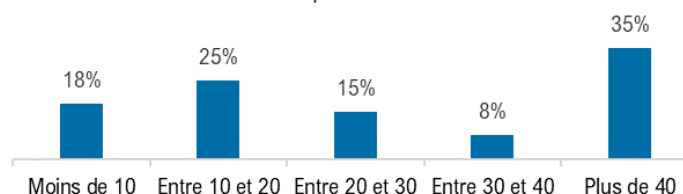


Figure 48 : Nombre de points livrés par jour

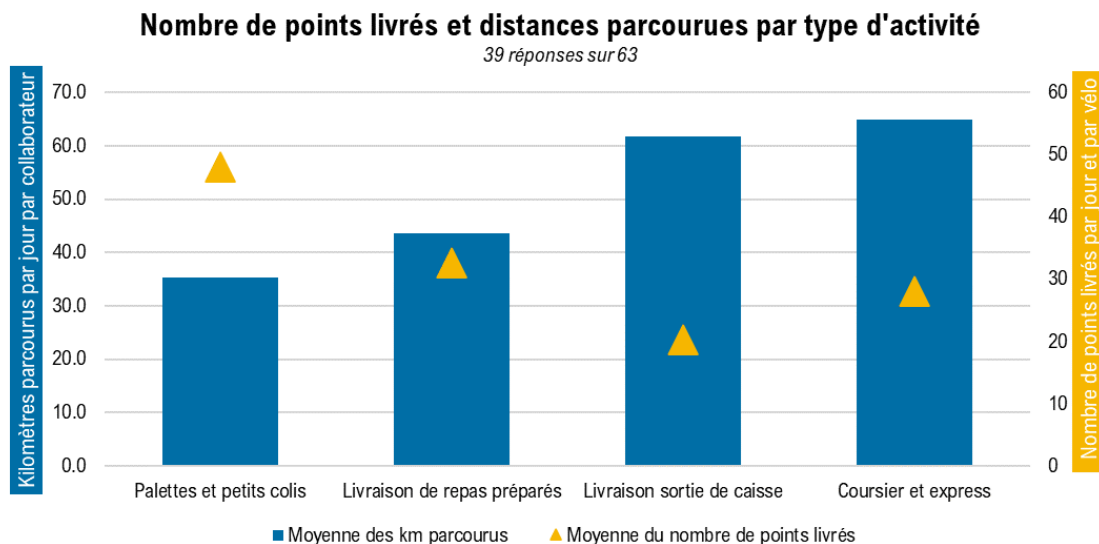


Figure 49 : Comparaison du nombre de points livrés et des kilomètres parcourus par type d'activité

Bien que les distances parcourues par tournée soient inférieures, le nombre de points livrés par les entreprises de cyclologistique est **dans l'ordre de grandeur de ce qui se pratique dans les entreprises utilisatrices d'utilitaires.**

### 3.6.3.4 Matériel utilisé

10 entreprises interrogées ont déclaré ne pas avoir de plateforme (hub logistique). Plus de 40 % des structures ont une plateforme de **moins de 100 m<sup>2</sup>**. 12 % des entreprises ont des plateformes de plus de 400 m<sup>2</sup>. La surface déclarée la plus importante est de 999 m<sup>2</sup>.

Les **trois quarts** des entreprises de cyclologistique **n'utilisent pas** de véhicule motorisé en complément du vélo.

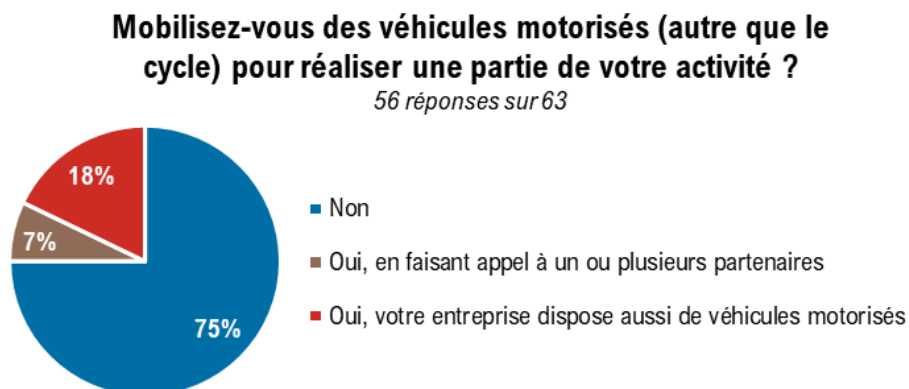


Figure 50 : Utilisation de véhicules motorisés par les entreprises de cyclologistique



## Pouvez-vous préciser le détail de la composition de la flotte de vélo de votre entreprise ?

50 réponses sur 63

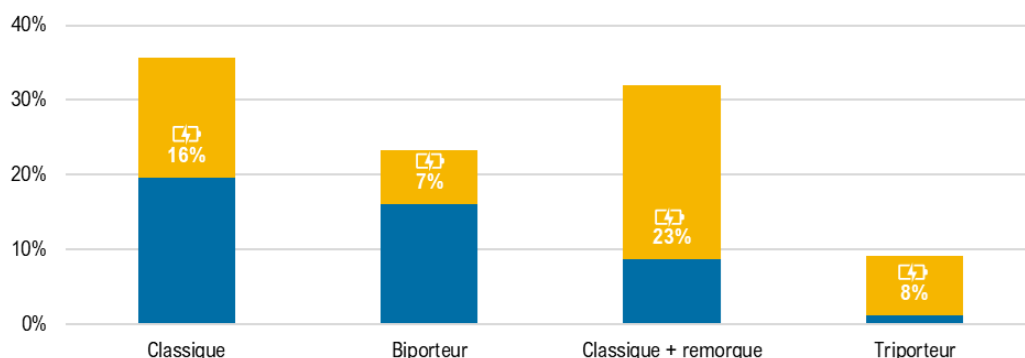


Figure 51 : Types de vélos utilisés par les cyclologisticiens

En moyenne, les entreprises disposent de **1,9 vélos par coursier**.

**Plus de la moitié** des vélos utilisés par les entreprises sont à **assistance électrique** (55 %). Les triporteurs sont moins utilisés que les vélos classiques (y compris avec remorque) ou que les biporteurs (9 %). La flotte de vélos déclarée par les entreprises enquêtées compte **594 vélos** (pour les 50 entreprises répondantes).

Les marques de vélo choisies par les entreprises de cyclologistique sont :

- Bullitt (38 %) ;
- Douze Cycles (36 %) ;
- Fleximodal (18 %) ;
- Omnium (12 %).
- Toutenvélo (8 %)
- Babboe (6 %)
- KTM (6 %)
- Urban Arroz (6 %)
- Croozer (4 %)
- Decathlon (4 %)
- Nihola (4 %)
- XYZ Cargo (4 %)
- Amsterdamair (2 %)
- Carla Cargo (2 %)
- Cyclofret (2 %)
- Illicycles (2 %)
- Kleuster (2 %)
- K-Ryole (2 %)
- Max Pro (Pologne) (2 %)
- Remorques l'Étincelle (2 %)
- VUF (2 %)

9 entreprises n'ont **qu'un seul** fournisseur de vélos. Pour 67 % d'entre eux, il s'agit de la marque Bullitt.

Les cyclologistes assurent **majoritairement eux-mêmes** la maintenance et les réparations sur leurs vélos.

Les entreprises de cyclologistique rencontrent fréquemment des problèmes sur leurs « montures ». Parmi les 28 réponses obtenues sur les 63 entreprises qui ont répondues au questionnaire, les problèmes les plus mentionnés concernent :

- La transmission (usure de la transmission, casse de la chaîne, réglage des vitesses...) (86 %)
- Les freins (usure des patins / plaquettes, réglage des freins ...) (68 %) ;
- Les pneumatiques (crevaisons et usure des pneumatiques) (57 %) ;
- Les roues et les rayons (voilage et casse de rayons) (29 %) ;
- L'électronique et les moteurs (21 %).

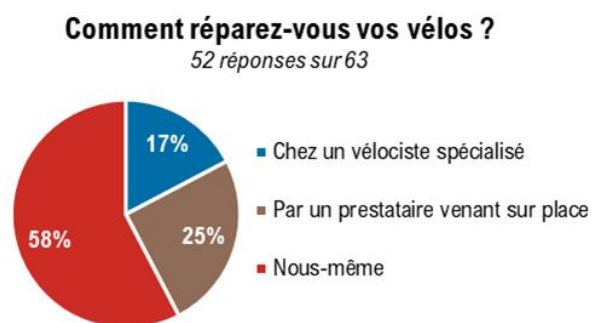


Figure 52 : Entretien de la flotte des cyclologistes

# 4 ENSEIGNEMENTS ISSUS DE CETTE 1<sup>ÈRE</sup> ÉDITION

## 4.1 Quel bilan de la double enquête ?

Le dispositif mobilisé pour cette première édition de l'observatoire de la cyclologistique a permis de recueillir 108 réponses à l'enquête téléphonique, et plus de 1 000 à l'enquête en ligne. Si ces résultats favorables permettent de tirer des **enseignements significatifs des réponses**, ils indiquent aussi un **intérêt tant des entreprises que des particuliers ou des collectivités** pour le sujet de la cyclologistique, qui encourage à poursuivre le travail.

Dans certains cas, l'analyse des réponses et de leur distribution met toutefois en évidence un biais parmi les répondants à l'enquête en ligne : on peut raisonnablement considérer que **les répondants sont pour un bon nombre d'entre eux assez proches de l'« écosystème vélo »**. Ceci s'explique d'ailleurs assez facilement par le mode de diffusion de l'enquête (qui a été relayée en particulier par les Boîtes à Vélo et des associations et acteurs qui lui sont proches), mais aussi par son introduction et son contenu, qui pouvaient désintéresser les répondants étrangers au vélo, malgré le soin apporté à la conception des rédactionnels<sup>6</sup>.

Ce biais n'est toutefois pas gênant pour pouvoir exploiter les données collectées :

- D'une part l'enquête téléphonique n'est pas sujette à ce biais<sup>7</sup> ;
- D'autre part, cela n'empêche pas de traiter l'ensemble des réponses obtenues pour **décrire avec un bon niveau de précision le profil de ceux qui pratiquent le vélo pour leurs déplacements professionnels**, y compris les artisans. C'est l'objet du présent rapport.

La seule véritable limite qui appelle une réflexion méthodologique en vue de la duplication du protocole pour les années à venir (voir ci-après), est **l'impossibilité de redresser rigoureusement**

---

<sup>6</sup> De fait, l'enquête ne cherche pas à cibler exclusivement les utilisateurs de vélo, mais aussi les non-utilisateurs précisément pour pouvoir identifier leur profil et éventuellement des leviers permettant de les amener vers la pratique du vélo

<sup>7</sup> L'analyse du profil des répondants montre d'ailleurs plutôt une sur représentation d'entreprises très éloignées de la cyclologistique, y compris en potentiel de recours à l'avenir

**les résultats obtenus** pour proposer des **valeurs absolues à l'échelle nationale** car il y aurait alors un risque à surestimer la pratique réelle.

## 4.2 Des résultats riches

La très grande quantité de données analysée a permis de proposer de **nombreux résultats**, dont on peut ressortir les points suivants :

- La **mobilité professionnelle** est un **enjeu fort** : même si c'est occasionnel, **une très grande majorité des salariés est amenée à se déplacer** en lien avec son activité.
- Il y a donc une **place pour la pratique du vélo professionnel**, d'autant que ceux qui le pratiquent déjà ont identifié que c'était un **mode de déplacement efficace**, notamment dans les grandes agglomérations.
- Salariés comme dirigeants font état d'un **haut niveau de satisfaction** vis-à-vis de la mise en place de vélos en entreprise.
- Les **entreprises de la cyclologistique** sont à la fois **diverses et polyvalentes**, et ont une activité comparable à leurs équivalents non utilisateurs de vélos en terme de nombre de colis livrés. L'enjeu majeur de leur développement est lié au contexte concurrentiel (niveaux de prix, saturation du marché par les « conventionnels »).

## 4.3 Vers une pérennisation de l'observatoire

Comme exposé en préambule, le travail présenté dans les pages précédentes doit être reconduit dans les années qui viennent à intervalles réguliers, afin de donner une mesure de l'évolution des phénomènes décrits.

Les éditions futures de l'observatoire pourront s'appuyer sur le travail réalisé en 2021, avec un enjeu fort de **continuité des méthodes et des observations**, qui permettra d'asseoir scientifiquement les comparaisons et traitements sous forme de séries. En respectant ce principe, il sera possible de **valoriser le retour d'expérience** issu de cette première édition pour initier un

**processus d'amélioration continue des méthodes.** Ainsi, les futures enquêtes pourront tenir compte des éléments suivants :

- La formulation de certaines questions pourra évoluer pour amener davantage de précision
- L'évolution de la méthodologie doit permettre de **mesurer le taux de pénétration de la cyclomobilité professionnelle en France**, donc de situer le profil des répondants par rapport à l'ensemble de la population française (d'entreprises, d'individus) pour permettre le redressement des résultats.
- La **pertinence du protocole à deux enquêtes** couplant un format téléphonique auprès des entreprises de transport et un format en ligne pour les particuliers, entreprises, et collectivités, **n'est pas remis en cause**. Il faudra toutefois être attentif à prévoir **dans le protocole téléphonique une sélection plus précise des répondants** (à travers une ou quelques questions de filtre en début de questionnaire par exemple) pour avoir une assise statistique plus confortable.
- Le **champ de l'observation** retenu dans cette enquête peut être ajusté, en particulier si des discussions futures montrent une éventuelle redondance entre les présents travaux, et ceux que peuvent mener d'autres structures. A titre d'exemple, le Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC) regroupe des collectivités et travaille sur le thème du vélo au sein de celles-ci, un thème qui a été également abordé dans les présents travaux.

## 5 TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Code NAF des répondants de l'enquête téléphonique .....	24
Figure 2 : Taille d'établissement des répondants de l'enquête téléphonique .....	24
Figure 3 : Nombre des répondants par cible .....	25
Figure 4 : Répartition des répondants par secteur d'activité .....	26
Figure 5 : Répartition des répondants par genre et tranche d'âge.....	26
Figure 6 : Localisation des répondants en France.....	27
Figure 7 : Lieu de travail des répondants .....	27
Figure 8 : Panel des répondants "employeurs" .....	28
Figure 9 : Secteurs d'activité des décideurs du secteur privé et des administrations publiques ....	28
Figure 10 : Taille des entreprises privées et APU .....	29
Figure 11 : Localisation des entreprises et des APU – Décideurs .....	29
Figure 12 : Recours au transport de biens à vélo dans les structures privées et publiques.....	30
Figure 13 : Mise à disposition de vélos dans les entreprises, les APU et les collectivités - Décideurs .....	31
Figure 14 : Ancienneté de la mise à disposition de vélos dans les entreprises du secteur privé, les APU et les collectivités - Décideurs.....	33
Figure 15: Taille et secteur d'activité des entreprises qui mettent des vélos à disposition.....	33
Figure 16 : Lieu de stationnement des vélos dans les entreprises, les APU et les collectivités .....	34

Figure 17 : Souscriptions à des assurances supplémentaires – Décideurs entreprises privées, APU et collectivités.....	34
Figure 18 : Panel des répondants "micro-entrepreneurs" .....	36
Figure 19 :Secteurs d'activité des micro-entrepreneurs .....	36
Figure 20 : Recours au transport de biens à vélo par les micro-entrepreneurs .....	37
Figure 21 : Années d'utilisation de vélos par les micro-entrepreneurs.....	38
Figure 22 : Types vélos utilisés par les micro-entrepreneurs .....	38
Figure 23 : Kilomètres parcourus par les micro-entrepreneurs.....	39
Figure 24 : Souscriptions à des assurances supplémentaires – Micro-entreprises.....	40
Figure 25 : Secteurs d'activité des collaborateurs.....	41
Figure 26 : : Panel de répondants "collaborateurs" .....	41
Figure 27 : Utilisation du vélo par les salariés amenés à se déplacer .....	42
Figure 28 : les différentes mesures qui pourraient inciter les salariés non utilisateurs à recourir au vélo .....	43
Figure 29 : les facteurs qui facilitent l'usage du vélo .....	44
Figure 30 : Modes de transports combinés avec le vélo - Collaborateurs .....	44
Figure 31 : Types de vélos utilisés par les collaborateurs .....	45
Figure 32 : Mise à disposition de vélos dans les entreprises, les APU et les collectivités territorial - collaborateurs .....	46

Figure 33 : Taille et secteur d'activité des entreprises mettant à disposition des vélos - Collaborateurs.....	46
Figure 34 : Ancienneté de la mise à disposition de vélos dans les entreprises du secteur privé, les APU et les collectivités - Collaborateurs .....	47
Figure 35 : Carte des entreprises de cyclologistique référencées en 2021 .....	48
Figure 36 : Panel de répondants "Entreprise de cyclologistique" de l'enquête en ligne.....	48
Figure 37 : Connaissance des entreprises de cyclologistique par les collectivités .....	49
Figure 38 : Actions réalisées par les collectivités en faveur du développement de la cyclologistique .....	50
Figure 39 : Secteur d'activité des entreprises de transport de biens .....	52
Figure 40 : Localisation des entreprises de cyclologistique .....	54
Figure 41 : Activités des entreprises de cyclologistique .....	54
Figure 42 : Activité principale des entreprises de cyclologistique.....	55
Figure 43 : Nombre de coursiers par entreprise .....	55
Figure 44 : Evolution du chiffre d'affaires des entreprises de cyclologistique entre 2019 et 2020 .	56
Figure 45 : Sous-traitance des entreprises de cyclologistique .....	56
Figure 46 : Poids d'emport moyen .....	57
Figure 47 : Kilomètres moyens parcourus par les livreurs .....	57
Figure 49 : Nombre de points livrés par jour .....	57



Figure 48 : Comparaison du nombre de points livrés et des kilomètres parcourus par type d'activité .....	58
Figure 50 : Utilisation de véhicules motorisés par les entreprises de cyclologistique .....	58
Figure 51 : Types de vélos utilisés par les cyclologisticiens .....	59
Figure 52 : Entretien de la flotte des cyclologisticiens .....	60

## 6 ANNEXE : LISTE DES ENTREPRISES DE CYCLOGISTIQUE

Cette liste a été dressée en janvier 2021 sur la base des entreprises adhérentes aux Boîtes à vélo France et complétée par diverses recherches internet et sur le groupe LinkedIn « Cycle Logistics ».

Région	Ville	Organisation
Auvergne-Rhône-Alpes	Caluire-et-Cuire	BAGUETTE À BICYCLETTE
Auvergne-Rhône-Alpes	Lyon	COOP VÉLIV
Auvergne-Rhône-Alpes	Saint-Etienne	LES COURSIERS STEPHANOIS
Auvergne-Rhône-Alpes	Grenoble	VÉLOCITÉ SERVICES
Auvergne-Rhône-Alpes	Lyon	VERT CHEZ VOUS - LYON
Auvergne-Rhône-Alpes	Die	L'ESTRAPADOU
Auvergne-Rhône-Alpes	Grenoble	BICYCLOPRESTO
Auvergne-Rhône-Alpes	Chamalières	ACV LES COLIS VERTS
Auvergne-Rhône-Alpes	Lyon	BECYCLE LYON
Auvergne-Rhône-Alpes	Grenoble	TOUTENVÉLO GRENOBLE
Auvergne-Rhône-Alpes	Grenoble	SICKLO
Auvergne-Rhône-Alpes	Montélimar	COURSIER FIRST
Auvergne-Rhône-Alpes	Lyon	FENDS LA BISE
Bourgogne Franche Comté	Dijon	A2ROO
Bourgogne Franche Comté	Dijon	TOUTENVÉLO DIJON
Bourgogne Franche Comté	Besançon	VELOCONNECT
Bretagne	Lorient	AKSÉ LIBRE
Bretagne	Guinguamp	BREIZH VELO
Bretagne	Lorient	OPTIM-ISM FEEL À VÉLO
Bretagne	Lorient	FEEL A VELO
Bretagne	Rennes	CYCLOGISTIC
Bretagne	Rennes	TOUTENVÉLO RENNES
Bretagne	Rennes	LES COURSIERS RENNAIS
Bretagne	Rennes	SCIC TOUTENVÉLO
Bretagne	Saint-Brieuc	VELOMAN
Bretagne	Saint-Malo	LES TRIPORTEURS DE L'OUEST - SAINT-MALO
Bretagne	Rennes	LES TRIPORTEURS DE L'OUEST - RENNES
Bretagne	Vannes	LES TRANSPORTEURS VANNETAIS
Centre-Val de Loire	Chartres	A MA PORTE
Centre-Val de Loire	Orléans	LE RAYON VERT (TS ECO SERVICES)
Centre-Val de Loire	Orléans	JEAN PIERRE COURSIER À VÉLO
Centre-Val de Loire	Chartres	OXYGENE
Centre-Val de Loire	Tours	TOURS'N MESSENGER
Centre-Val de Loire	Tours	VELOGISTIC
Grand Est	Strasbourg	KOOGLOF
Grand Est	Strasbourg	SIKLE - LES COMPOSTEURS DE STRASBOURG

Grand Est	Sarreguemines	AIRBORNES
Grand Est	Strasbourg	LES TRIPORTEURS DE L'OUEST - STRASBOURG
Grand Est	Strasbourg	TOMAHAWK BIKE MESSENGER
Grand Est	Strasbourg	BIOCLOU
Hauts-de-France	Amiens	BEEFAST
Hauts-de-France	Lille	OPTEOS
Hauts-de-France	Lille	LILLE.BIKE
Hauts-de-France	Lille	CITELIV
Île-de-France	Paris	B-MOVILLE
Île-de-France	Paris	RESTO.PARIS
Île-de-France	Fontenay-aux-Roses	FARBIKE
Île-de-France	Paris	URBAN CYCLE
Île-de-France	Paris	PARIS VELOPOSTALE
Île-de-France	Epinay-sur-Seine	LA PETITE REINE
Île-de-France	Paris	COURIIER
Île-de-France	Montrouge	COURSIER.FR
Île-de-France	Ivry-sur-Seine	TEAM DISTRIBUTION
Île-de-France	Nanterre	NOVEA
Île-de-France	Saint-Denis	RIDERS SOCIAL CLUB
Île-de-France	Paris	STUART
Île-de-France	Paris	CARTON PLEIN
Île-de-France	Paris	EKOLO
Île-de-France	Pantin	VERT CHEZ VOUS - PANTIN
Île-de-France	Paris	DILIGO SOLUTIONS
Île-de-France	Paris	BIOCYCLE
Île-de-France	Verrières-le-Buisson	AMME SAS
Île-de-France	Paris	OLVO
Normandie	Caen	TOUTENVÉLO CAEN
Normandie	Le Havre	LE CYCLO COURSIER
Normandie	Rouen	TOUTENVÉLO ROUEN
Nouvelle-Aquitaine	Bordeaux	RECUP
Nouvelle-Aquitaine	Bayonne	LA COURSE
Nouvelle-Aquitaine	Poitiers	LA POIT' A VELO
Nouvelle-Aquitaine	La Rochelle	TOUTENVÉLO LA ROCHELLE
Nouvelle-Aquitaine	Bordeaux	VERT CHEZ VOUS - BORDEAUX
Nouvelle-Aquitaine	Bordeaux	COURSIERS BORDELAIS
Nouvelle-Aquitaine	Bordeaux	L'ATELIER REMUMÉNAGE
Nouvelle-Aquitaine	Bordeaux	LES TRIPORTEURS DE L'OUEST - BORDEAUX
Nouvelle-Aquitaine	Pau	LES TRIPORTEURS DE L'OUEST - PAU
Nouvelle-Aquitaine	La Rochelle	LES TRIPORTEURS DE L'OUEST - LA ROCHELLE
Occitanie	Rodez	BICLOOO
Occitanie	Toulouse	APPLICOLIS
Occitanie	Montpellier	LES COURSIERS MONTPELLIERAINS
Occitanie	Toulouse	LAETIPANIERS
Occitanie	Toulouse	VERT CHEZ VOUS - TOULOUSE
Occitanie	Montpellier	EN ROUE LIBRE

Occitanie	Montpellier	LES COURSIERS MONTPELLIERAINS
Occitanie	Montpellier	LES TRIPORTEURS DE L'OUEST - MONTPELLIER
Occitanie	Toulouse	LES COURSIERS TOULOUSAINS
Pays de la Loire	Angers	KLIVEO
Pays de la Loire	Angers	SARL ALGTL
Pays de la Loire	Nantes	L'OUVRE-BOÎTE 44
Pays de la Loire	Nantes	LES COURSIERS NANTAIS
Pays de la Loire	La Roche-sur-Yon	COURS'YON
Pays de la Loire	Nantes	NAOFOOD
Pays de la Loire	Nantes	GREEN COURSE
Pays de la Loire	Ancenis-Saint-Géréon	LUZÉCA
Pays de la Loire	Nantes	LA TRICYCLERIE
Pays de la Loire	Monnières	L'ATELIER DES LANGES
Pays de la Loire	Angers	ALTERN'TRANSPORT
Pays de la Loire	Angers	ROUELIBREMAINE
Pays de la Loire	Rezé	VÉLOJO TRANSPORT
Pays de la Loire	Nantes	LES TRIPORTEURS DE L'OUEST - NANTES
Pays de la Loire	Angers	LES TRIPORTEURS DE L'OUEST - ANGERS
Pays de la Loire	Angers	FRAIS DE CHEZ TOI
Pays-de-la-Loire	Nantes	Ô BOCAL
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Marseille	REX
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Marseille	TOUTENVÉLO MARSEILLE
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Marseille	VERT CHEZ VOUS - MARSEILLE
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Marseille	SCOP ARL TOUTENVELO MARSEILLE
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Marseille	AGILENVILLE
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Colomars	LE LIEN
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Carpentras	COLIS CYCLETTE



Cette première édition de l'observatoire de la cyclomobilité professionnelle vise à comprendre et mesurer les pratiques liées à l'usage du vélo dans le cadre des déplacements professionnels.

Un volet spécifique est consacré à la cyclogistique afin de décrypter les tendances actuelles de ce marché en pleine croissance.

**Une publication**  
**Boîtes à Vélo - France**



Interface  
Transport <sup>it</sup>



  
CLUB DES villes  
& territoires  
cyclables



Chaire  
LOGISTICS  
CITY