



Chère lectrice, cher lecteur

Environ 60 % des trajets urbains sont liés au transport de marchandises (ce chiffre étonnant concerne en réalité les livraisons à large échelle par camion comme le simple fait de ramener ses courses à la maison). En transférant la distribution spatiale des fournitures de moins de 500 kg vers les deux-roues non motorisés, le transport logistique à vélo permettra d'améliorer considérablement le cadre de vie dans nos agglomérations.

La notion de transport logistique à vélo peut concerner les différents aspects du secteur logistique professionnel tels que la livraison de marchandises, la collecte des déchets ou des services commerciaux de proximité. Dans cette optique, le recours à des vélos cargos (à 2, 3 ou 4 roues) est le plus fréquent. Mais, dans le même temps, on entend par cette notion des usages logistiques privés – pour lesquels le vélo de tous les jours, correctement équipé de panier(s), d'une remorque, etc., est utilisé pour transporter les courses ou du matériel de loisirs. Grâce au projet européen [CycleLogistics](#), toutes ces possibilités ont vocation à être présentes et diffusées à travers le continent. En examinant attentivement le potentiel de la logistique cycliste, il apparaît clairement que cette approche devrait se développer bien au-delà d'une simple activité de niche. En effet, 42 % des livraisons motorisées (représentant 25% de l'ensemble des trajets) en ville pourraient être assurés par du transport logistique à vélo. Vous en saurez ainsi davantage sur cette activité nouvelle dans cette lettre. Une description détaillée de ses potentialités peut être consultée [ici](#).

Lors de la prochaine conférence [ECOMM2013](#), une session portera spécifiquement sur "l'approche du management de la mobilité en matière de fret et de livraisons". Pour mémoire, la date limite de soumission des [propositions d'intervention](#) à cette conférence est le 10 décembre 2012.

Retour vers le futur



Source: [Stichting Oud Obdam-Hensbroek](#)

Dès 1881, le British Post Office utilisait le premier vélo cargo. Quelques décennies plus tard, de nombreux épiciers se servaient de bicyclettes de ce type pour assurer les livraisons locales de pain, de viande, de lait etc. C'est pourquoi d'ailleurs on les a appelés "vélo du boulanger" ou "vélo du boucher". A la fin des années 1920, le "Long John" apparut dans les rues des villes danoises. Ce vélo avait une plateforme de chargement intégrée entre le guidon et la roue avant. Aujourd'hui, ce modèle reste très populaire et est connu sous l'appellation hollandaise "bakfiets" (vous pourrez en apprendre davantage sur l'histoire des vélos cargos sur le [site CycleLogistics](#)).

Depuis deux décennies, les vélos cargos sont "redécouverts". De nombreux modèles, capables de transporter jusqu'à 500 kilos et compris dans une fourchette de prix allant de 800 à 6000 euros, sont disponibles sur le marché (à voir, [une revue de détail](#) de 67 vélos cargos, également [la liste des vélos de fret](#) du site CycleLogistics et celle du site [velotransport](#) (en allemand)).

La livraison à vélo : en forte croissance dans de nombreux pays



Source: [CycleLogistics photo database](#)

Particulièrement populaires [aux Pays-Bas](#) et au [Danemark](#), où [même des échantillons de sperme sont amenés en vélos cargos vers des cliniques](#), les services de livraison à vélo sont de plus en plus appréciés. Quelques exemples:

- En **Allemagne**, dans le cadre de l'Initiative pour le Climat, les services postaux testent les vélos cargos électriques pour du transport commercial urbain dans sept villes différentes (Ich ersetze ein Auto, [Je remplace la voiture](#)). Le Plan-Cadre allemand en faveur du Vélo 2020 ([Nationaler Radverkehrsplan 2020](#) (en allemand), [résumé en anglais](#)) reconnaît également le potentiel des vélos cargos dans le cadre du dernier kilomètre logistique.
- En **Roumanie**, le [premier service de courrier à vélo de Bucarest](#) a été lancé en avril 2012. Tribul (La Tribu) livre en porte-à-porte des colis à travers la ville.
- En mai 2012, la ville de Gand (**Belgique**) mettait en place le [premier réseau public de vélos cargos en libre service](#) en Europe. Quatre vélos cargos sont intégrés au sein du service d'auto-partage Cambio présent dans l'agglomération. Le gouvernement flamand commence également à [promouvoir activement les services de vélos-courriers](#) en Flandres, à la suite d'[une étude de l'Université d'Anvers](#) (en flamand) soulignant les potentialités d'une plus forte intégration de ce mode de livraison dans le secteur logistique flamand. Dans le même temps, Velo Fixer fait du porte-à-porte à Bruxelles, pour assurer la réparation des vélos ([regardez cette jolie vidéo](#)).
- En **Suisse**, dès 1997, un [service de livraison en vélo à domicile](#) vous ramenait vos courses depuis le supermarché. Etant donné le succès de ce service (21 % des clients avaient abandonné la voiture pour faire leurs courses, au profit du vélo ou de la marche à pieds), 12 nouveaux services de ce type ont été mis en place à travers le pays.
- L'entreprise **française** La Petite Reine livre chaque année 1 million de colis avec leurs tricycles électriques ([Cargocycles](#), en français) dans quatre grandes villes françaises,



Source: [CycleLogistics photo database](#)



Source: www.eltis.org

dont Paris.

- En **Autriche**, les bicyclettes sont utilisées pour **livrer des médicaments à domicile** (allemand), pour **nettoyer des vitrines** (allemand) et pour **livrer des glaces** (allemand) dans les parcs publics. La municipalité de Graz **accorde jusqu'à 1000 €** à des entreprises et des institutions telles que des écoles, des associations etc., lorsqu'elles acquièrent des vélos cargos, et cette possibilité s'applique également **à leur location**.
- **Au Royaume-Uni**, les vélos cargos sont utilisés pour des livraisons très diverses : des projecteurs digitaux, des fournitures de bureau, des accessoires de préparation de pancakes japonais, des colis de poste (tel que **Yellow Jersey Delivery à Coventry**), des fleurs ou même des tubes testeurs avec des anticorps... (en savoir plus à ce sujet dans **Loads more cycling**). A l'aéroport d'**Heathrow** et à **Londres**, mêmes les ambulances sont à deux roues!

Avantages et inconvénients potentiels



Source: [CycleLogistics photo database](#)

Ci-après, une liste des principaux avantages du transport de marchandises en bicyclette plutôt qu'en camionnette (à partir d'une **étude exhaustive** de Transport for London, 2009)

- **des coûts moins élevés** : un prix d'achat inférieur, des coûts de gestion moins importants (taxes, assurances, entreposage) et pas de coûts de parking. GobaX, un fabricant allemand de vélos cargos, a calculé qu'une pizzeria pourrait économiser 6.300 euros chaque année en choisissant de **livrer ses pizzas à vélo** plutôt qu'en voiture. Le projet CycleLogistics a également produit **une analyse économique similaire** en faveur des vélos cargos.
- **De la rapidité même en cas de congestion** : les bicyclettes sont beaucoup moins concernées par les conditions de trafic automobile que les camionnettes et sont par conséquent plus rapides et fiables (vous en voulez une preuve ? **Appréciez le périple d'un vélo cargo dans les rues de Londres**).
- **Autorisés même dans les zones sans voitures** : des ruelles étroites, des rues réservés aux cyclistes ou interdites d'accès pendant la journée ? Aucun problème pour les vélos cargos ! Voyez l'exemple de Cambridge (UK), où **Outspoken Delivery** propose ses services à plus de 200 entreprises locales. Récemment, cette entreprise a gagné **un prix pour sa contribution à la réduction de l'empreinte carbone de la ville**.
- **Un moindre impact environnemental** : via notamment la réduction des émissions de CO₂. L'Université de Westminster a calculé une réduction potentielle de 62% de ces dernières **dans le centre de Londres**. La compagnie postale **Hajtás Pajtás** à Budapest (Hongrie) a permis de faire disparaître 100 voitures de cette capitale, ce qui aurait permis d'économiser 150 tonnes de CO₂ annuellement.
- **Une image écolo** : c'est un atout important, voir par exemple **AV2Hire** et **Gnewt Cargo**.
- Un facteur de cohésion sociale : aucun permis de conduire n'est requis pour conduire un vélo ! A Bucarest (Roumanie), un **service de collecte de papiers usagés par des vélos cargos** emploie des personnes défavorisées, comme tremplin d'intégration vers le marché du travail.
- **Une meilleure qualité de vie** : aucune pollution sonore, plus d'espace pour permettre à tout le monde de circuler.



Source: [CycleLogistics photo database](#)

Dans ces conditions, pourquoi l'utilisation du vélo (cargo) n'est pas plus répandue? Selon **Transport for London** le plus gros obstacle a trait sa (mauvaise) perception :

- Les entreprises sont inquiètes au sujet des risques pour la **sécurité**, mais également de vols à la fois des vélos et des marchandises. Cette crainte semble largement exagérée, d'autant plus que quasiment aucun vol n'était intervenu durant le sondage lui-même. Cependant, il est certain que, plus les vélos cargos seront répandus, plus la probabilité de vols augmentera mécaniquement. Aux Pays-Bas, le Centre pour le Vol de Vélos déploie à présent des **vélos cargos en tan qu'appâts** pour attraper les voleurs.
- Les **capacités limitées de chargement** sont aussi considérées comme des handicaps. Cependant, des modèles récents de bicyclettes peuvent transporter jusqu'à 500 kilos ! Dans les centres villes, particulièrement, le dernier kilomètre de livraison est source de nuisances. Sur ce segment, les marchandises livrées font souvent moins de 500 kg et sont, de plus, transportées dans des véhicules surdimensionnés. Des solutions créatives sont aujourd'hui disponibles pour résoudre ce problème. Dans le cadre du projet européen FP7 **STRAIGHTSOL**, qui prône la mise en place de sept solutions innovantes pour le fret urbain, TNT Belgique commencera bientôt à livrer des marchandises dans le centre ville de Bruxelles à l'aide d'un **dépôt mobile** (un camion spécial) combiné avec des vélos cargos (**vidéo**). En attendant que son dépôt mobile soit opérationnel, TNT a conclu un partenariat avec la compagnie de tricycles logistiques **Ecopostale** (**vidéo en français**), pour utiliser leur dépôt comme base (**article**).
La ville de Berlin a installé à proximité du centre ville une station modulaire appelée BentoBox. De là, les vélos cargos transfèrent les colis vers le centre et retour. Ce système a pour la première fois été testé dans le cadre du **projet CityLog** et il est maintenant intégré dans le cadre d'opération logistique d'un service postal (**étude de cas sur Eltis** et une autre application de la **BentoBox à Lyon**).
- La **fatigue du conducteur** et les **conditions climatiques** sont aussi mentionnées comme des problèmes. Ce n'est en effet pas évident pour les équipes existantes de

basculer d'un coup vers le vélo, en particulier dans les petites entreprises.

- Au-delà, plusieurs **facteurs locaux** peuvent pénaliser l'utilisation du vélo cargo. La législation belge, par exemple, n'autorise pas les vélos à trois ou quatre roues à circuler dans les voies de bus, ni dans les zones piétonnes (y compris avant et après l'ouverture effective de la zone aux piétons), ni à contresens, alors que les vélos ordinaires le peuvent. Certaines communes sont très pentues et ont des rues pavées. Cependant, même Edimbourg a un **service de livraison à vélo**.

Mais la logistique cycliste permet de trouver des solutions, non seulement dans une optique commerciale, mais également dans la sphère privée, eu égard à la part largement prépondérante de la voiture pour faire les courses (source: ARGUS 2009, p. 9), alors même que les **trois quarts de ces déplacements** pourraient aisément être réalisés en bicyclette.

CycleLogistics: la solution



CycleLogistics a pour objectif d'accroître l'utilisation du vélo (cargo) comme alternative aux camionnettes et à la voiture personnelle – avec un objectif premier de réduction de la consommation d'énergie. Douze pays travaillent ensemble pour cibler les entreprises, les collectivités locales, les individus, aussi bien que les services postaux à vélos :



Source: CycleLogistics photo database

- **Campagnes Achats-à-vélos** : la campagne belge (en flamand) Met belgerinkel naar de winkel (**Aller au magasin en utilisant sa sonnette**) a été un succès : 80.000 personnes ont été faire leurs courses en vélo durant la **campagne** (en flamand) et 50 % de ces dernières ont continué à se déplacer en vélo après la campagne. Au sein du projet Cyclelogistics, 15 campagnes seront menées dans 8 pays pour promouvoir le shopping à vélo. **Deux campagnes**, à Vienne et Graz, ont déjà été mises en oeuvre avec succès durant l'été 2012. Le **rapport d'évaluation** est disponible sur internet. Les supermarchés, et d'autres grandes surfaces, jouent un rôle important en supportant le déplacement à vélo vers ces magasins. Par exemple, en Belgique, Delhaize, une grande enseigne possédant 800 magasins dans le pays, installe des parkings à vélos et offre des **sacs pour vélos à prix discounts**. Un **cadre général a été développé pour ces campagnes** et sera adapté localement dans tous les pays participants.
- Les systèmes de partage de vélos cargos, appelés **Living laboratories** ("laboratoires vivants"), offrent l'opportunité aux entreprises de tester et approuver leurs avantages. Ces derniers ont été mis en place dans **9 villes** caractérisées par leur degré d'avancement (débutant, confirmé, expert). La ville de Graz a d'ores et déjà commencé son **laboratoire vivant**. Sont proposés 7 types différents de vélos cargos à destination des entreprises locales intéressées. A **Bruxelles** sont proposées 3 sortes de vélos, avec d'autres offres en projet.
- **Essais par des clients potentiels** : au vu du prix d'achat et des caractéristiques des vélos cargos par rapport aux bicyclettes classiques, la Fédération Danoise de Cyclisme a proposé de les tester, ainsi que des remorques, des sacs et paniers adaptés. Les résultats se trouvent **ici**.

Pour développer le frête à vélo : l'importance des politiques publiques



Source: CycleLogistics photo database

Le personnel politique peut fortement promouvoir la logistique cycliste, par exemple en interdisant l'accès aux centres villes pour les véhicules motorisés et en permettant seulement l'accès aux vélos, en développant des plans d'action en faveur des solutions logistiques durables, etc. . En tant que participant au projet CycleLogistics, la **Fédération Européenne de Cyclisme** a imaginé la réalité des villes en 2050, et noté les incitations actuelles de ces dernières en faveur des livraisons à vélo (**article** en anglais). L'importance des choix des collectivités en faveur de leur propre qualité de vie est importante, néanmoins les pouvoirs publics doivent également jouer un rôle moteur. Les représentants de 52 ministères en charge des Transports se sont rencontrés à Leipzig en mai 2012 pour discuter des perspectives de développement de cette activité dans chacun des pays participants. "Repenser le dernier kilomètre" a été l'un des thèmes d'ouverture du Forum International du Transport (Voir l'enregistrement de la septième session, intitulée **Repenser le dernier kilomètre**).

Fédération de la logistique cycliste



Un des résultats du projet CycleLogistic a été la éunion de 60 entreprises du secteur logistique dans la première **Fédération Européenne de la Logistique à Vélo**. Cette association compte désormais 120 compagnies européennes recensées sur le site internet de la Fédération. European companies registerd on the **Cycle Logistics Federation website**. Cet ensemble pourra promouvoir la logistique et le frêt cyclistes, jusqu'au niveau du Parlement Européen. La Fédération diffusera également gratuitement des bonnes pratiques, partagera les savoirs et les retours d'expérience auprès de ses membres et produira du lobbying aux niveaux adéquats. De plus, les opportunités en termes de publicité, de marketing etc., seront mieux identifiées, et un réseau d'information établi.

C'est la saison...



Source: CycleLogistics photo database

- A Noël l'année dernière, **Carry Me Bikes**, une entreprise solidaire londonienne dont l'objet est d'aider les familles, les commerces etc., à livrer leurs colis à bicyclette et de leur permettre de tester le vélo cargo, proposait un Service Secret de Père Noël à Vélo. En effet, par ce biais, un Père Noël à deux roues a pu apporter leurs cadeaux aux enfants.
- Si vous voulez voir de nombreux Pères Noël sur une bicyclette, alors il faut vous rendre en Roumanie. Suivant une tradition annuelle, environ 300 personnes déguisées en Papa Noël distribueront des bonbons aux enfant à l'occasion d'une **fête annuelle**..
- Un dernier exemple, mais non des moindres, le **livre – vélo de Noël BAMBINI**, disponible en 11 langues, décrit la manière dont le Père Noël a procédé il n'y a pas si longtemps pour offrir ses cadeaux, quand le renne Rodolphe était malade...

Vous en voulez davantage ?

Pour plus d'informations au sujet de la logistique à bicyclette restez connectés au site internet **CycleLogistic**. Et, si vous n'êtes toujours pas convaincus par le pouvoir du vélo, regardez cette **vidéo**.

Prochains évènements

- **FIETSVAK 2013 (grande fête à vélo)**
20-22 Janvier 2013 – Amsterdam, Pays-Bas
<http://www.fietsvak.nl/Pages/English.aspx>
- **ECOMM 2013 - la conférence européenne annuelle sur le Management de la Mobilité**
29-31 Mai à Gävle, Suède
Information sur l'appel à contributions ici – date limite pour soumettre les propositions au 10 Décembre 2012
Site de la Conférence : <http://ecomm2013.eu/>
Veillez noter : Gävle est très accessible, juste à une heure de train depuis l'aéroport de Stockholm !
- **VELO-CITY (avec des animations en lien avec la logistique cycliste)**
11-14 Decembre 2013 – Vienne, Autriche
<http://www.velo-city2013.com/>

Pour plus d'évènements, visitez svp le **calendrier d'EPOMM**.

