



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



DOSSIER DE PRESSE

PLAN NATIONAL POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA CYCLO-LOGISTIQUE

AVRIL 2021

RAPPEL DU CONTEXTE

Le projet de plan en faveur de la cyclo-logistique s'inscrit dans un contexte d'accélération des mesures favorisant le développement de la mobilité propre en zone urbaine :

- Lutte contre la pollution de l'air, notamment pour respecter les directives européennes (2008/50/CE et 2016/2284).
- Développement des zones à faibles émissions sur l'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants
- Stratégie nationale bas carbone : - 28 % des émissions de GES du transport en 2030 par rapport à 2015
- Plan national mobilités actives visant un triplement de la part modale du vélo d'ici 2024
- Mission logistique urbaine durable confiée Anne-Marie Idrac, Anne-Marie Jean et Jean-Jacques Bolzan par le comité interministériel de la logistique du 7 décembre 2020 qui vise à dégager des axes de progrès dans la logistique urbaine.

La logistique urbaine est l'ultime maillon d'une chaîne logistique globale reliant expéditeurs de marchandises et destinataires finaux, qu'il s'agisse d'entreprises ou de particuliers. Ce volet urbain représente près d'un tiers du coût logistique total de l'acheminement d'une marchandise et génère des flux de trafic urbain significatifs, pour assurer l'approvisionnement des villes.

Le développement du e-commerce ou de la restauration livrée fait exploser le nombre de livraisons dans les villes françaises. Le e-commerce croît de 33 % par an et l'ensemble des flux logistiques des entreprises vers les consommateurs représentent désormais 20 % des flux de marchandises en ville, avec une croissance annuelle de 8 à 10 %. Depuis, la Covid, ce sont aujourd'hui 90 % des 15-79 ans qui commandent en ligne. En France, le trafic des véhicules utilitaires légers (VUL) a augmenté de + 57 % depuis 1990, avec des émissions de GES en augmentation de + 38 %.

Le développement de la livraison en ville a aussi des impacts lourds en termes de pollution de l'air. Dans différentes villes françaises, la pollution atmosphérique dépasse régulièrement les seuils autorisés. La circulation automobile contribue aux fortes concentrations de polluants atmosphériques. Au global, la pollution de l'air est responsable de 40 000 morts prématurés chaque année attribuables aux particules fines PM 2,5. La croissance du phénomène de livraison à domicile a un impact direct sur la pollution de nos villes. Ainsi, à Paris, si le transport de marchandises ne représente que 15 à 20 % du trafic, il représente 25 % du CO₂, 35 à 45 % des oxydes d'azote et 45 % des particules fines générés par le trafic routier.

Le projet de loi relatif à la lutte contre le changement climatique et la résilience face à ses effets prévoit la création de zones à faibles émissions dans toutes les villes de plus de 150 000 habitants.

Le développement de la cyclo-logistique est une des leviers innovant et performant à mobiliser dans une politique de logistique urbaine durable.

La cyclo-logistique permet de diminuer la part du transport de marchandises par modes thermiques polluants, pour la livraison du/des dernier(s) kilomètres réalisés en milieu urbain.

Ainsi un vélo cargo triporteur possédant une caisse de 1 500 L émet 85 % de CO₂ en moins par rapport à un véhicule thermique ayant une capacité similaire. En complément d'un mix de deux roues et van urbains électriques, la cyclo-logistique, peu consommatrice d'espace logistique urbain apporte une réponse particulièrement adaptée à la désoptimisation croissante de certains flux liée à l'essor des livraisons très rapides dans les zones urbaines denses.

Combinée à une stratégie d'implantation d'espaces dédiés à la cyclo-logistique, elle bénéficie de nombreuses innovations récentes qui permettent d'envisager le report modal d'un nombre croissant d'activités de livraison (gros volumes, transports réfrigérés, etc).

Les ventes de vélo-cargos à assistance électrique ont connu en 2020 une forte croissance, poussée tant par les pratiques professionnelles que par des particuliers désireux d'avoir une solution pour transporter les enfants à l'école ou les courses. L'union sports et cycles estime ainsi à 11 000 vélos cargos vendus en 2020 en hausse de 354 % par rapport à 2019.

La mission confiée à M. Bolzan et M^{mes} Idrac et Jean vise à recenser ce qui, aujourd'hui, fait obstacle au déploiement d'une logistique urbaine efficace, respectueuse de l'environnement et durable sur nos territoires, à structurer des axes d'amélioration concrets relevant des niveaux national ou local, et à formuler des propositions de simplification réglementaire ou de bonnes pratiques qui pourraient alimenter la stratégie de la France en la matière. Parmi l'ensemble de ces solutions de verdissement de la logistique urbaine que la mission va préciser dans les prochains mois, le présent plan détaille des mesures pour faire de la cyclo-logistique un levier performant au service d'une politique globale de logistique urbaine durable.

AXE 1

Favoriser l'accélération des activités de livraison à vélo

Le dispositif ColisActiv financé par les CEE permet de soutenir la livraison par vélo cargo en réduisant l'écart de coût avec les solutions de livraisons thermiques, grâce à une aide allant jusqu'à deux euros par colis pour les 500 000 premiers en année 1, jusqu'à 1,30 € pour 1,5 million de colis en année 2 et 0,6 € pour les 3 millions de colis en année 3.

A ce jour 4 villes tests peuvent bénéficier de cette expérimentation en contrepartie d'un cofinancement du dispositif : CU Angers ; CU Reims ; EPT Paris Est Marne Bois ; SMMA Grenoble.

- Dès le mois de juin 2021, toutes villes ayant mis en place une ZFE ou qui en créent une en 2021 seront éligibles au dispositif sous réserve d'apporter un cofinancement

Villes éligibles : Grand Paris, Lyon, Grenoble, Aix-Marseille, Montpellier, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse

Une augmentation de l'enveloppe financière à ce dispositif sera étudiée d'ici fin 2021.

Inciter au remplacement de vieux véhicules thermiques par des vélos électriques

Actuellement, la prime à la conversion constitue une aide pour l'achat d'une voiture, d'une camionnette, ou d'un deux-trois roues motorisé, suite à la mise au rebut d'une voiture ou camionnette Crit'Air 3 ou antérieure. Des expériences toujours plus nombreuses dans divers secteurs d'activité (ex. cycloplombiers, transports frigorifiques vélos, etc) montrent qu'il peut être pertinent de remplacer un véhicule motorisé

par un vélo à assistance électrique, classique ou cargo.

Dans le cadre du projet de loi Climat et Résilience, le Gouvernement a souhaité inciter encore davantage à la transition des usages en étendant la prime à la conversion au vélo. Concrètement, cela permettra :

- D'élargir la prime à la conversion aux personnes et aux entreprises souhaitant

remplacer un vieux véhicule par un vélo à assistance électrique ;

- De renforcer le bonus Vélos à Assistance Electrique pour mieux prendre en compte les vélos cargo ;

Les arbitrages sur les montants précis de la prime à la conversion vélos électriques seront rendus publics d'ici quelques semaines.

Accompagner la création d'entreprises cyclo-logistiques et l'équipement des professionnels

- En facilitant la création de microentreprises dans le champ de l'économie sociale et solidaire pour favoriser l'emploi éthique et local grâce à des prêts via le programme CEE « Ma Cycloentreprise » porté par l'énergéticien ENI avec l'association pour le droit à l'initiative économique (ADIE) et l'association Boîte à vélo France.
- En facilitant le prêt de vélos et vélos cargo à assistance électrique pour les professionnels désireux de tester via le programme CEE V-logistique actif jusqu'à fin 2021.

Au total ces trois dispositifs CEE mobilisent une enveloppe de l'État de 12 millions d'euros.

Mobiliser les parties prenantes

Sphère publique exemplaire

L'État et les collectivités locales sont d'importants consommateurs de colis et de colis. A travers les marchés publics, ils peuvent fortement favoriser l'essor des livraisons à vélo.

- Le projet de loi Climat et Résilience prévoit la généralisation des clauses environnementales dans les marchés publics sous cinq ans. Le Plan National pour les Achats Durables (PNAD) qui sera publié dans les prochains jours prévoit que le transport et la logistique seront parmi les secteurs prioritaires pour la mise en œuvre de ces clauses.

Développer des produits d'assurance adaptés

Pouvoir facilement assurer les équipements comme biens transportés constitue un autre aspect essentiel du développement de la cyclologistique. Ces produits manquent sur le marché aujourd'hui.

Boite à vélo France estime que 60 % des entrepreneurs à vélo n'ont pas d'assurance, notamment du fait de l'absence d'offre existante, de garanties non adaptées aux besoins (comme le vol à l'extérieur du local ou la prise en compte de la marchandise à bord du véhicule), ou de tarifs trop élevés. Il est nécessaire d'adapter les offres assurantielles aux types d'équipements, à la marchandise et à la taille des entreprises.

- Barbara Pompili réunira prochainement les acteurs du secteur afin de les inciter à proposer des solutions.

Faciliter l'engagement des principaux donneurs d'ordre à orienter une part croissante de leurs flux vers des solutions vélos

Quelques grands donneurs d'ordre (La Poste, UPS, DHL, etc) traitent plus de 90 % des colis en France métropolitaine. L'orientation de leurs flux vers des modes décarbonés comme la cyclo-logistique est décisive.

EXEMPLE

Leader de la logistique urbaine décarbonée, le Groupe La Poste privilégie d'ores et déjà le mode doux pour la distribution en centre-ville.

Ses tournées facteurs à pied et ses 10 000 tournées en vélo électrique forment de loin la première flotte logistique en mode doux et permettent de distribuer le Courrier mais aussi les Colissimo et les Chronopost de petits formats.

- L'objectif du Groupe La Poste est d'opérer par des solutions de cyclo-mobilité ses livraisons de colis en cœur de ville dans les 40 plus grandes villes de France.

C'est pourquoi la flotte logistique va se compléter d'ici 2025 de 1 000 vélos cargos de type triporteur ou de remorques à assistance électrique, permettant ainsi un emport plus important (1 m³ à 1,5 m³) : 370 vélos cargos à La Poste, 200 remorques assistées chez sa filiale URBY, près de 500 véhicules de l'un ou l'autre type via les autres entreprises du Groupe comme STUART ou les entreprises partenaires.

Dès cette année, 70 vélos cargos vont compléter le dispositif dont sont déjà dotées certaines villes comme Paris, Bordeaux ou Strasbourg...

Faciliter la cyclo-logistique en ville

Faciliter la mise à disposition de locaux pour les hubs logistique vélo

Parmi les freins importants au développement de la cyclo-logistique en ville, on trouve souvent le manque de locaux permettant d'organiser le tri et la distribution des colis entre coursiers mais également le manque de pistes cyclables et de places de livraison dédiées. L'évolution de la réglementation en ville limite la place des véhicules thermiques, de grand gabarit et de stationnement et renforce encore la pertinence de la cyclo-logistique.

EXEMPLE

L'établissement public foncier Provence Alpes Côte d'Azur a, en novembre 2020, permis à la structure associative « Synchronicity », acteur central de la cyclo-logistique à Marseille de s'installer sur un bâtiment dans l'attente d'un projet. Cette installation s'appuie sur une convention d'occupation précaire qui permet d'utiliser de vastes locaux vacants en cœur de ville.

- Les établissements publics fonciers et les établissements publics d'aménagement, sous tutelle du ministère de la Transition écologique qui travaillent pour le compte des collectivités locales ont été mobilisés pour favoriser la mise à disposition de locaux vacants en cœur de ville pour accueillir des activités de cyclo-logistique.
- Le guide européen « A Guide to Planning Cyclelogistics Hubs » donne aux collectivités locales les clés pour mettre en œuvre des hubs cyclo-logistique adaptés aux contraintes des acteurs de la profession. L'Ademe va proposer une version de ce guide adaptée au contexte français d'ici la fin 2021.

Développer l'innovation urbaine et l'open data

Appuyer le développement de la cyclologistique à travers des solutions digitales innovantes

Les cyclologisticiens utilisent différentes applications pour optimiser leur chargement et les itinéraires des livraisons. Les grandes plateformes disposent de leurs propres outils et les microentreprises ou les indépendants utilisent le plus souvent les applications commerciales dédiées à la circulation en vélo mais ne prenant pas en compte les enjeux spécifiques de la cyclologistique (disponibilité des places de livraison, largeur des pistes cyclables, passages impraticables en vélo cargo, etc). Plusieurs initiatives soutiennent l'innovation dans ce domaine.

EXEMPLE

L'appel à projets de recherche et d'innovation Translog de l'Ademe finance deux projets de cyclologistique : DKNCP (porté par Olvo) et InVicy (porté par La Poste et Kedge). DKNCP concerne la conception d'un logiciel clef en main sur les bonnes pratiques de la cyclologistique. InVicy vise quant à lui à évaluer les performances opérationnelles et environnementales pour la livraison de colis (projet pilote sur Bordeaux).

- Dans le cadre du 4^e Programme des investissements d'avenir, des crédits sont fléchés vers la logistique 4.0. Un appel à projet spécifique ciblera la création d'une application de type « Waze de la cyclologistique ».

Soutenir les démarches permettant de générer une connaissance fine et en temps réel des infrastructures vélo dédiées à la cyclo-logistique

Les vélos cargo qui sillonnent les villes en permanence pour la livraison de colis peuvent être utilisés comme support pour différents types de capteurs.

EXEMPLE

Le projet Diams (*Digital alliance for Marseille sustainability*) porté par ATMO Sud et financé par l'Union européenne et la Métropole d'Aix Marseille, développe des micro capteurs qui analysent la qualité de l'air. Ces capteurs sont embarqués sur les vélos cargos des coursiers marseillais et permettent de générer une cartographie très fine des concentrations de polluants atmosphériques.

- L'appel à projets AVELO2 de l'Ademe aide les collectivités locales à se doter de schémas directeurs cyclables, à expérimenter des services vélos ou à communiquer auprès du grand public.

Les projets incluant le développement de la cyclologistique seront encouragés (schéma directeur incluant stationnements adaptés vélo cargo et hub de cyclologistique, services de location longue durée de vélo incluant des vélos cargo à destination des entreprises, campagne de communication sur la cyclologistique...).

<https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/passer-a-laction/programme-avelo-2>

Promouvoir la cyclo-logistique auprès du grand public

La connaissance des bénéfices et des solutions offertes par la cyclologistique est aussi un levier majeur pour développer ces activités chez les professionnels mais aussi au niveau du grand public pour stimuler la demande des consommateurs. Le ministère de la Transition écologique et l'Ademe développent une communication proactive sur la question.

L'Ademe développe par exemple une série de vidéos pédagogiques « 12 clés pour investir dans le vélo ». Plusieurs sont dédiées aux usages professionnels du vélo.

L'Ademe finance également la 1^{re} édition de l'observatoire de la cyclomobilité professionnelle. Une enquête est en cours, pour mieux comprendre les pratiques pour permettre l'amélioration des écosystèmes <http://bit.ly/observatoirecyclomobilité>



Un engagement inédit en faveur du développement de la pratique du vélo



À la sortie du premier confinement, un accompagnement inédit du vélo a été mis en place pour booster l'utilisation de ce mode actif permettant la distanciation sociale :

- **Création du Coup de pouce vélo (50 €** pour la réparation du vélo) => dispositif prolongé deux fois suite à son succès, presque **2 millions de vélos ont été réparés** en moins d'un an ;
- L'État a accompagné la **création de plus de 600 km de « coronapistes »** temporaires (dont certaines seront pérennisées) ;
- **Programme académie des métiers du vélo** afin d'accompagner l'essor de la filière en formant de nouveaux réparateurs ;
- **Mise en place des aides aux employeurs (LOM) pour développer la pratique cyclable** de leurs salariés (notamment le Forfait Mobilités Durables) ...



Plus globalement, l'entrée en vigueur de plusieurs mesures de la LOM, non budgétaires, permet aussi un développement de la pratique, en tout sécurité :

- 8 emplacements vélo dans les trains neufs et rénovés, soit plus du double de l'exigence européenne + obligation d'emport de 5 vélos dans les cars « Macron » ;
- obligation d'apposer des stickers « attention angle mort » sur tous les poids lourds ;
- création et déploiement du forfait mobilités durables dont le plafond a été augmenté à 500 € ;
- publication du schéma national des véloroutes ;
- marquage depuis le 1^{er} janvier 2021 de tous les vélos neufs vendus (avec fichier accessible aux forces de l'ordre pour contacter les propriétaires lorsque les vélos sont retrouvés après un vol)...



Création d'un fonds ad hoc en 2018, alors qu'il n'en existait pas avant = plan vélo de **350 M€ sur 7 ans**, dont la trajectoire a été confirmée par la LOM :

- **3 appels à projets** « continuité cyclable en 3 ans = **215 M€ déjà engagés**, 323 territoires bénéficiaires, permettant une augmentation de **+ 30 % de pistes cyclables** sécurisées en France depuis 2017 (soit **10 000 km**) ;



Des compléments ont pu être apportés par des **dispositifs compris dans des certificats d'économie d'énergie (CEE)**



Le **plan de relance** a également été l'occasion de compléter les aides au vélo pour suivre l'accélération de son déploiement => **200 M€** du plan de relance affectés aux régions pour financer les pistes cyclables et les emplacements vélos sécurisés en gare.

En cumulé, cela représente près de 400 M€ d'investissement entre 2018 et 2020.



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*