



ColisActiv'

Programme ColisActiv'

Bilan du programme

2020 - 2025



ColisActiv', l'accélérateur discret mais décisif de la cyclologistique

En France, la logistique urbaine est à la fois précaire et indispensable : elle alimente quotidiennement les villes tout en contribuant à leurs déséquilibres, entre congestion croissante et pressions environnementales. L'essor du e-commerce n'a fait qu'accélérer cette tension, en multipliant les flux au moment même où les politiques d'apaisement urbain – piétonnisation, ZTL, plans de circulation contraignants, etc. – redessinent en profondeur les conditions d'accès aux centres-villes.

Dans ce contexte, le cadre national évolue, mais les réalités locales, elles, résistent. Partout, la même équation demeure : comment transformer concrètement la logistique du dernier kilomètre sans en fragiliser les acteurs, majoritairement des TPE déjà sous tension économique ? La question n'est plus de savoir s'il faut évoluer, mais comment accélérer une transition opérationnelle, soutenable et coordonnée, en s'appuyant sur la complémentarité des modes de transport.

En 2020, ColisActiv' est né d'une conviction : pour changer les pratiques, il faut agir là où se prennent les décisions, c'est-à-dire directement au niveau des donneurs d'ordre. Plutôt que de soutenir l'investissement, en général plus facile à financer, le programme a fait le choix stratégique de soutenir l'exploitation : verser une prime pour chaque colis livré à vélo cargo. Objectif : orienter davantage de flux vers les opérateurs l'adoptant.

L'idée est simple, mais son effet est puissant. En intervenant là où les marges sont les plus faibles de la chaîne logistique, le dispositif maximise l'effet de levier de chaque euro investi. La prime représente à peine 8 % du coût d'une livraison qu'elle soutient. Elle est partagée entre l'opérateur et son donneur d'ordre et influence ainsi l'ensemble de la chaîne de décision. Ce soutien économique a suffi pour enclencher une vraie dynamique : davantage de flux confiés à la cyclologistique, davantage de productivité et donc de compétitivité.

Quatre moments clés ont jalonné le développement de ColisActiv' et témoignent de la reconnaissance progressive du dispositif au plus haut niveau de l'État.

Dès son lancement, le programme s'inscrit dans une dynamique nationale forte : le 7 février 2020, Élisabeth Borne, alors ministre de la Transition écologique, annonce, à l'occasion de la soirée du baromètre des villes cyclables, que ColisActiv' est lauréat de l'Appel à programmes CEE 2019.

Un an plus tard, cette reconnaissance se traduit par un premier changement d'échelle. Le 3 mai 2021, Barbara Pompili, qui a pris sa suite au Ministère de la Transition écologique, annonce un plan national pour la cyclologistique, portant le budget du programme de 4 à 10 M€, saluant au passage son efficacité et sa capacité à toucher davantage de territoires.

Cette dynamique se confirme dans la durée. Le 2 avril 2025, lors de l'ouverture du SITL, Philippe Tabarot, ministre des Transports, cite à plusieurs reprises ColisActiv' dans son discours, mettant en avant son pragmatisme et ses résultats concrets.

Enfin, le 4 février 2026, le programme franchit une nouvelle étape de reconnaissance institutionnelle : le rapport de la mission Logistique urbaine 2025, remis par Anne-Marie Idrac et Anne-Marie Jean à Serge Papin, ministre des Petites et moyennes entreprises, du Commerce, de l'Artisanat, du Tourisme et du Pouvoir d'achat, et Philippe Tabarot, lui consacre une pleine page, en souligne l'efficacité et recommande explicitement son changement d'échelle.

En 5 ans, ce sont près de 18 millions de livraisons à vélo cargo qui ont bénéficiées de prime évitant plus de 14 millions de kilomètres de véhicule thermique et tout autant d'import d'énergie fossile. C'est aussi plus de 200 donneurs d'ordre qui ont fait une place au vélo cargo dans leur chaîne logistique dans 23 métropoles et communautés d'agglomération.

On peut citer Geodis, Heppner, DB Schenker, DHL, UPS, FedEx, GLS, DPD, Colis Privé, Chronopost et bien d'autres qui, grâce au programme, ont considéré la cyclologistique, que ce soit en achetant des vélos cargos, en faisant s'équiper leurs sous-traitants ou en optant pour des opérateurs déjà dotés. Parce qu'il combine simplicité, pragmatisme, expertise terrain et impact mesurable, ColisActiv' a démontré qu'un dispositif peut être à la fois incitatif, structurant et

utile aux collectivités. Il a su mettre la donnée au service des territoires, de la lutte contre la fraude et de la juste rétribution du report modal pour maximiser l'impact de chaque euro versé.

Quelle fierté d'avoir œuvré avec toute l'équipe ColisActiv' à l'émancipation de la cyclologistique !

Rien n'aurait été possible sans une forte collaboration avec la DGEC, Armelle Margueret d'abord puis Clarisse Taufour, la DGITM, Xavier Yves Valère puis Antoine Robichet, l'ADEME, Marie Pomponneau puis Tristan Bourvon, les autres programmes comme InterLUD, et bien sûr l'ensemble des collectivités territoriales, des fédérations professionnelles de transport et des grands donneurs d'ordre nationaux qui se sont emparés du sujet de la cyclologistique bien au-delà de nos espérances. Je les remercie tous au nom de l'équipe pour leur écoute et leur engagement en faveur d'une logistique urbaine plus durable.

Pour parler d'avenir, deux priorités nous animent.

La première consiste à capitaliser sur les outils et les relations développées dans le cadre du programme, afin d'accompagner davantage de territoires et d'acteurs économiques, tout en élargissant le soutien aux véhicules intermédiaires. Sur ce terrain, l'expérience acquise change la donne : à budget constant, nous pouvons aller deux fois plus vite et deux fois plus loin, notamment grâce aux connexions déjà établies avec les principaux TMS des donneurs d'ordre. Avis à la DGEC...

La seconde vise à mieux outiller ceux qui décident, bien souvent, ceux qui financent, en leur donnant une vision claire des modes de transport réellement utilisés dans leurs marchés. Un levier concret pour peser sur le verdissement des flottes de logistique urbaine, et contribuer à la réduction des émissions comme de notre dépendance aux énergies fossiles importées. C'est précisément l'ambition

de CertiLUD. Il met la certification des flottes de logistique urbaine au service d'une labélisation robuste des opérateurs pour valoriser leur engagement environnemental lors des réponses à appel d'offre.

Amauric Guinard,
cofondateur de SOFUB, qui porte
ColisActiv'



Sommaire

09

Le contexte

11

Présentation
du programme

18

Mise en œuvre
du programme

26

Communication
et promotion

31

Résultats
du programme

38

Bilan
et perspectives



ColisActiv' : 5 ans pour faire du vélo cargo une évidence

En France, les livraisons urbaines représentent en moyenne 20 % du trafic en ville, 30 % de l'occupation de la voirie et 25 à 30 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport (sources : ADEME, France Stratégie). Piétonnisation des centres-villes, Zones à Faibles Émissions (ZFE) puis Zones à Trafic Limité (ZTL), attention croissante portée à la qualité de l'air : les conditions de circulation et de livraison en ville se sont profondément transformées ces dernières années, ouvrant la voie à des modes de livraison alternatifs.

Pourtant, il y a encore quelques années,

rares étaient les professionnel.les du transport à envisager le vélo cargo comme une option crédible et industrialisable. Le programme Colis-Activ' a contribué à changer ce regard. Pendant cinq ans, ColisActiv' a accompagné au quotidien et construit des relations de confiance avec plus de 300 opérateurs et donneurs d'ordre.

C'est cette proximité de terrain, construite dans la durée, qui a permis de rendre la cyclologistique visible auprès des décideurs du transport et des collectivités, et de démontrer concrètement sa pertinence pour la livraison des premiers et derniers kilomètres.

17,4 M

de colis livrés à vélo cargo
avec le soutien de ColisActiv'

7,8 M

de kilomètres parcourus
à vélo cargo

+ de 300

acteurs économiques
accompagnés (105 opérateurs,
et plus de 210 donneurs d'ordre)

23

territoires accompagnés
dans toute la France



Carte des territoires accompagnés par ColisActiv'



Le contexte

Le dernier kilomètre : un enjeu pour la logistique urbaine

L'essor du e-commerce a profondément transformé la logistique en ville. En France, ce sont plus de 1,7 milliard de colis qui sont distribués chaque année, dans l'immense majorité des cas par véhicule utilitaire léger (VUL) sur les derniers kilomètres (source : Arcep, 2024). Congestion, stationnements sauvages sur les trottoirs et pistes cyclables, mise en danger des usagers-ères les plus vulnérables, nuisances sonores, dégradation de la qualité de l'air : les conséquences sur la qualité de vie en ville sont directes. En Île-de-France, 65 % des livraisons s'effectuent en double file ou sur un stationnement interdit, avec un impact direct sur la sécurité des usagers-ères, les transports en commun et sur la congestion urbaine (source : DRI-EAT, 2023).

Deux dynamiques convergent. D'un côté, les volumes de colis ne cessent d'augmenter, intensifiant la pression de la livraison sur les centres-villes. De l'autre, de nombreuses collectivités engagent une transformation de l'espace urbain (réduction de la place de la voiture, piétonnisation, aménagements cyclables, zones apaisées) pour améliorer la qualité de vie des habitant-es. Ces mesures ne ciblent pas toujours la livraison en particulier, mais elles en modifient profondément les conditions d'exercice. Pris en étau entre des flux croissants et un espace de plus en plus contraint, les acteurs de la logistique sont poussés à repenser l'organisation du dernier kilomètre.

C'est dans ce contexte que la cyclologistique a émergé comme une alternative crédible. En zone urbaine dense, ses atouts répondent point par point aux nuisances générées par le VUL : pas d'émission à l'usage, pas de nuisances sonores, pas de congestion ni de stationnement gênant, et une cohabitation apaisée avec les piétons et les cyclistes.

Mais le passage à l'échelle reste freiné par un effet de seuil économique. La cyclologistique est un secteur encore jeune. De nombreux opérateurs n'ont pas encore atteint le volume d'activité nécessaire pour être compétitifs face au VUL. Pour y parvenir, ils ont besoin que les donneurs d'ordre leur confient davantage de colis. Mais ces derniers peuvent encore se montrer réticents, précisément parce que le vélo cargo reste souvent plus cher à ce stade, notamment en raison des changements organisationnels qu'il implique. Le programme ColisActiv' a été conçu pour sortir de cette impasse : en versant une prime pour chaque colis livré à vélo, il réduit le différentiel de coût et incite les donneurs d'ordre à confier davantage de flux aux cyclologisticiens. À mesure que les volumes augmentent, les opérateurs gagnent en productivité, réduisent leurs coûts unitaires et deviennent progressivement compétitifs sans aide extérieure.



Le dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE)



Le programme ColisActiv' s'inscrit dans le cadre du dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE), un mécanisme créé par la loi de programmation fixant les orientations de la politique énergétique de 2005 (loi POPE).

Ce dispositif repose sur une obligation imposée aux fournisseurs d'énergie (électricité, gaz, fioul, carburants...) de promouvoir activement l'efficacité énergétique auprès de leurs clients.

Les « obligs », c'est-à-dire les entreprises soumises à cette obligation, peuvent s'acquitter de leurs engagements de différentes manières : en finançant directement des actions d'économies d'énergie, en achetant des certificats à d'autres acteurs, ou en contribuant à des programmes d'accompagnement comme ColisActiv'.



Présentation du programme

Agir sur les marges pour changer les pratiques

ColisActiv' est né d'un constat : la livraison en France, en particulier en B2C, est très peu valorisée. Les niveaux de marge des acteurs du dernier kilomètre sont extrêmement faibles. Dans ce contexte, une aide même modeste peut suffire à faire basculer un arbitrage économique : quelques centimes par colis peuvent faire la différence entre choisir le VUL ou le vélo cargo.

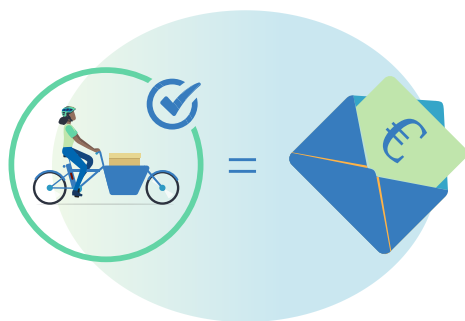
Avant de lancer le programme, ses concepteurs ont consulté plusieurs opérateurs de cyclologistique pour comprendre leurs besoins : ce dont ces derniers avaient besoin n'était pas un soutien financier mais davantage de colis à livrer pour changer d'échelle. C'est à partir de ce constat que le mécanisme d'incitation a été imaginé.

Beaucoup de dispositifs de soutien aux entreprises reposent sur des aides à l'investissement : achat de matériel, renouvellement de flotte, etc. ColisActiv' fait un choix différent. En reprenant le principe des primes sur facture, éprouvé dans le bâtiment, ColisActiv' l'appli-

que à un objet nouveau : non pas l'investissement, mais l'exploitation. Chaque colis effectivement livré à vélo donne lieu au versement d'une prime. Cette approche s'attaque au vrai point de blocage : le coût opérationnel, qui rend la livraison à vélo plus chère que la livraison en camionnette tant que les volumes restent insuffisants.

« Nous avons décomposé la chaîne de valeur et nous nous sommes demandé : qui décide, au bout du compte, de recourir ou non au vélo cargo ? Ce sont les donneurs d'ordre, c'est-à-dire les transporteurs et chargeurs qui confient les colis aux opérateurs de livraison. C'est eux qu'il fallait inciter. Et comme les marges dans la livraison sont très faibles, on s'est dit qu'avec des sommes réduites, on pouvait changer le mode de livraison du dernier kilomètre. »

Amauric Guinard,
cofondateur de SOFUB, qui porte le programme ColisActiv'



Trois piliers d'action pour développer la cyclologistique

Le programme repose sur trois piliers complémentaires.



Expertise métier : chaque territoire candidat fait l'objet d'une étude qui identifie le potentiel cyclologistique local et propose un plan d'action avec les leviers à activer pour le révéler (den-

sité de livraison, réglementation en place, infrastructures cyclables, opérateurs présents ou susceptibles de s'implanter, localisation de leurs entrepôts ou hubs logistiques).



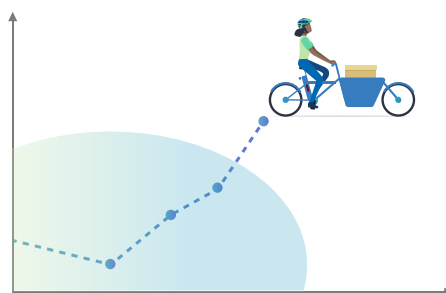
Soutien financier : pour chaque colis livré à vélo cargo, une prime est versée à l'opérateur de cyclologistique. Cette prime est partagée : 50 % pour l'opérateur, 50 % déduits de la facture au donneur d'ordre. En faisant apparaître la réduction directement au niveau de l'agence locale du donneur d'ordre, l'incitation touche là où les arbitrages économiques se font réellement. C'est à cette échelle que cette prime peut faire basculer la décision en faveur du vélo cargo. La prime est dégressive au fil du programme pour éviter tout effet de dépendance.

Ce partage 50/50 est le fruit d'un ajustement en cours de programme. Au départ, la totalité de la prime devait être déduite de la facture au donneur d'ordre, sans que l'opérateur n'en conserve une part. Après un an de fonctionnement, il est apparu que la collecte et la transmission des données représentaient une charge réelle pour les opérateurs. Le passage à un partage à parts égales a débloqué la situation et accéléré l'adhésion au programme.



La prime en pratique

Jusqu'à 2 € par point de livraison, plafonnée par heure de livraison effective. La prime diminue en dernière année du programme et se réduit également à mesure que la densité des livraisons augmente. Sont éligibles : tous les colis hors denrées alimentaires, ainsi que le ramassage et la collecte de déchets.



 **Mise en relation** : au-delà du financement, ColisActiv' joue un rôle d'intermédiaire entre les opérateurs locaux de cyclologistique, les grands donneurs d'ordre nationaux ainsi que leurs agences locales et les collectivités, facilitant le dialogue entre des acteurs qui, souvent,

ne se connaissaient pas. Pour les donneurs d'ordre, ce service leur permettait d'identifier rapidement des opérateurs fiables sur chaque territoire, sans avoir à réaliser eux-mêmes un travail de sourcing souvent complexe dans un secteur encore peu structuré.

« Les mises en relation avec des donneurs d'ordre par l'équipe ColisActiv' nous ont permis d'accélérer le démarchage commercial. »

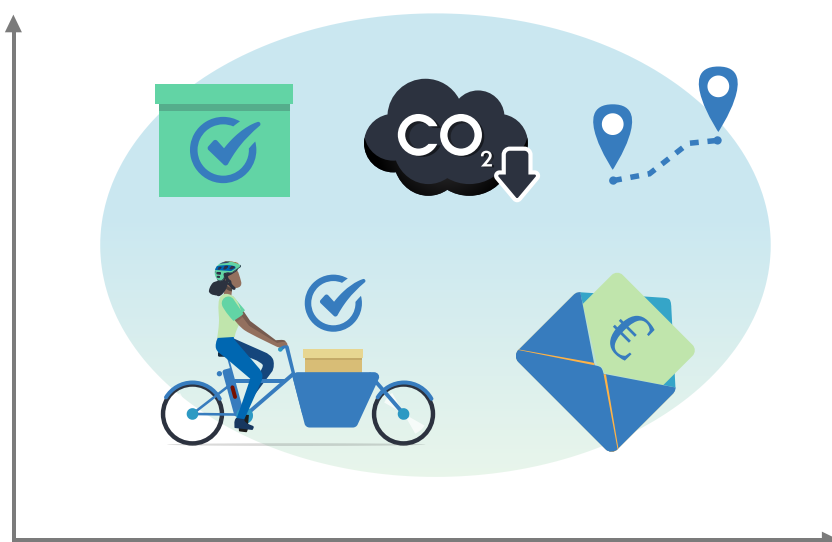
Un cyclologisticien bordelais

(interrogé dans le cadre du bilan territorial par l'équipe ColisActiv')

« ColisActiv' nous a apporté un réseau que nous n'avions pas et une légitimité supplémentaire pour convaincre nos partenaires. »

Mélanie Duthoit

Cheffe de projets stationnement
Communauté urbaine de Dunkerque



Les cibles du programme

ColisActiv' s'adresse à trois types d'acteurs :

- **Les opérateurs de cyclologistique** : les entreprises qui réalisent les livraisons à vélo cargo. Elles perçoivent la prime et bénéficient d'un argument commercial supplémentaire ainsi que de mises en relation locales. Elles sont les premières bénéficiaires du dispositif.
- **Les donneurs d'ordre** (transporteurs, commissionnaires, chargeurs) qui confient les colis aux opérateurs. Ils bénéficient de la déduction de 50% de la prime sur leur facture et s'engagent à communiquer mensuellement leurs parts modales.
- **Les collectivités territoriales** qui accueillent le programme sur leur territoire et mettent en œuvre les conditions favorables au développement de la cyclologistique. Certaines d'entre elles cofinancent le dispositif.



Acteurs impliqués

Les porteurs du programme



Créée en 1980, la **FUB** est née de l'envie de fédérer les associations d'usagers·ères du vélo pour développer l'usage du vélo au quotidien. Regroupant plus de 550 associations et antennes locales dans la majorité des départements français, la FUB se fait le porte-voix des 4 millions de cyclistes quotidiens et des 25 millions d'usager·ères régulier·ères du vélo. De fait, elle est devenue l'interlocutrice légitime sur les sujets de mobilités actives de nombreuses instances nationales et des collectivités territoriales.



SOFUB, filiale de la FUB (Fédération française des Usagères et des Usagers de la Bicyclette) dédiée à la logistique urbaine, a été créée pour porter le programme ColisActiv'. Elle est majoritairement détenue par la FUB, qui en assure la présidence, et par Sonergia, expert du dispositif des CEE. SOFUB porteur du programme et assure son pilotage opérationnel et financier.

Les partenaires institutionnels

Le programme est piloté sous l'égide de la DGE (Direction Générale de l'Énergie et du Climat) du ministère chargé de l'énergie.

L'ADEME contribue au pilotage et à la mise en œuvre du programme, et apporte son expertise sur les questions d'impact environnemental et de logistique urbaine durable.

Deux instances de concertation participent également aux comités de pilotage : le CTLUD acteurs économiques, représenté par la CGF (Confédération des Grossistes de France), qui assure le lien avec les fédérations professionnelles du transport, et le CTLUD acteurs publics, représenté par le GART, qui fait le lien avec les représentants des collectivités territoriales.

Les obligés CEE

Trois obligés financent ColisActiv' : Sonergia (engagé dès l'origine du programme), Dyneff et SCA Pétrole et Dérivés (engagés à partir de 2022).

La gouvernance du programme

Le pilotage de ColisActiv' s'appuie sur deux instances complémentaires.

Le comité de pilotage (COPIL) réunit l'ensemble des parties prenantes stratégiques : la DGE (tutelle), l'ADEME, SOFUB (porteur), les trois obligés CEE (Sonergia, Dyneff, SCA Pétrole et Dérivés), ainsi que les représentants des CTUD acteurs économiques (Confédération des Grossistes de France - CGF) et acteurs publics (Groupement des autorités responsables de transport - GART). Instance de décision et d'orientation, le COPIL s'est réuni neuf fois au cours du programme, à un rythme d'environ deux fois par an. C'est dans ce cadre qu'ont été pris les principaux arbitrages : évolution des conditions de cofinancement, fixation des objectifs de la convention 2, prolongation du programme, ajustements budgétaires, etc.

Le comité technique (COTECH) réunit un cercle élargi de partenaires issus de l'écosystème de la cyclologistique et de la logistique urbaine : les Boîtes à Vélo, l'ADEME, la DGTIM, la CGF, le GART, l'APIC / filière France Vélo, l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), la Fabrique de la Logistique, ainsi que des représentants des programmes Marguerite et Cyclocargologie et du cabinet de conseil en logistique Argon & Co, aux côtés de l'équipe ColisActiv'. Deux COTECH ont été organisés, en mai 2023 et en février 2025. Instance de réflexion et de retour terrain, le COTECH permet de faire remonter les problématiques opérationnelles des acteurs et de nourrir le COPIL de propositions concrètes. C'est notamment au sein du COTECH que la question de la prise en charge des petits flux a été instruite, avant d'être validée en COPIL.

La complémentarité entre ces deux instances a permis d'adapter le programme au fil de l'eau et de maintenir un lien étroit avec l'écosystème.



Objectifs du programme

Le programme ColisActiv' a été conçu dès l'origine comme une expérimentation à échelle réelle : démontrer, sur un nombre restreint de territoires pilotes, qu'une incitation financière modeste pouvait suffire à faire basculer les arbitrages des donneurs d'ordre en faveur du vélo cargo.

Après les résultats encourageants d'une

première phase d'expérimentation, et suite au lancement du Plan national pour le développement de la cyclologique, le programme change d'échelle. La convention signée en juillet 2022 fixe de nouveaux objectifs : 17 millions de colis livrés à vélo cargo, sur 14 territoires. L'avenant signé en décembre 2025 modifie une dernière fois ces objectifs :

18 M

de colis livrés à vélo cargo

23

territoires déployés

L'ambition va au-delà du volume de colis. Il s'agit de produire un effet de levier durable : faire connaître la cyclologique aux grands donneurs d'ordre nationaux, favoriser la structuration d'un

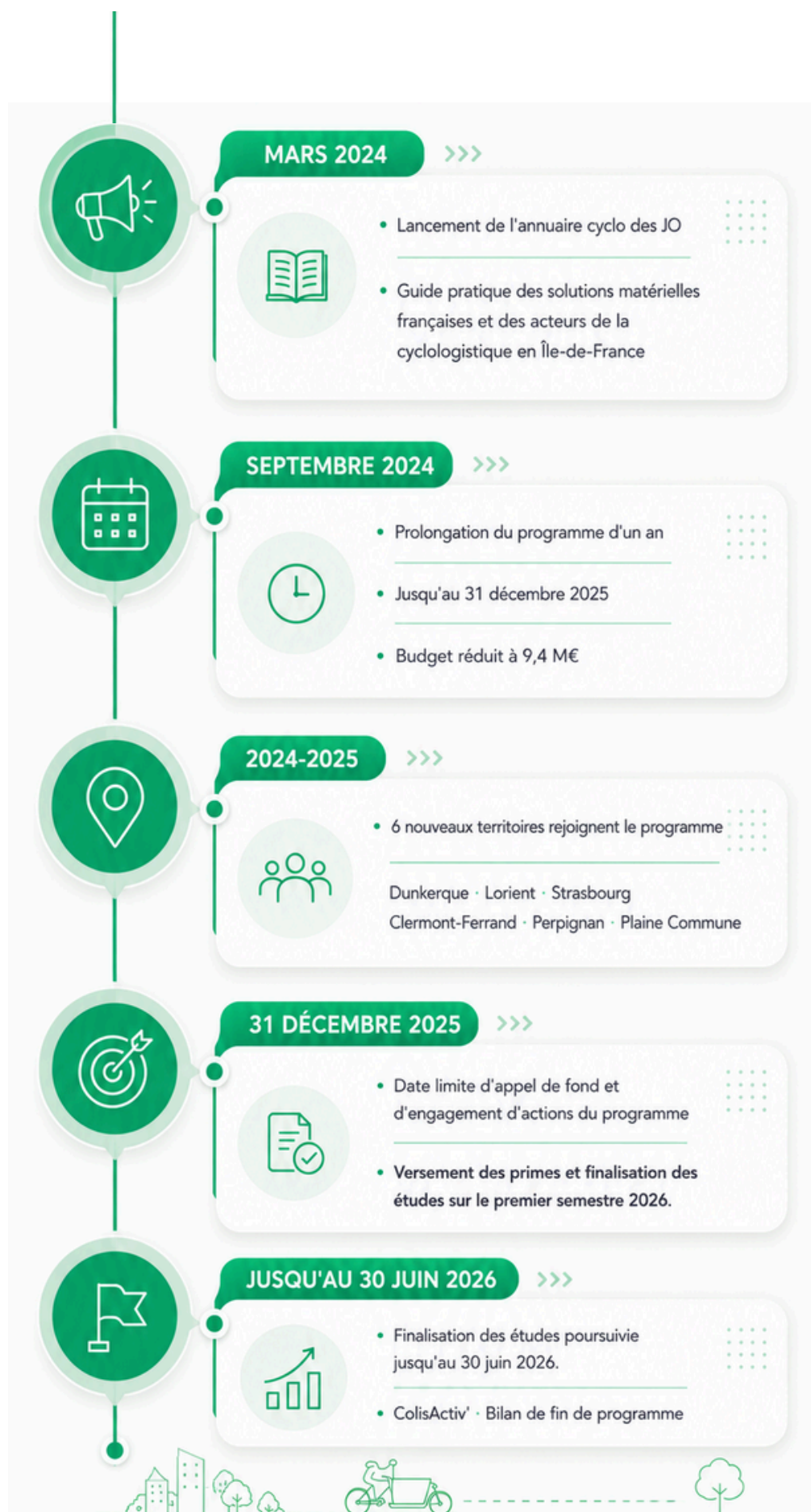
écosystème local d'opérateurs sur chaque territoire, et fournir aux collectivités les données nécessaires pour accompagner cette transition.



Mise en oeuvre du programme

Cinq ans d'actions pour la cyclologistique







Le déploiement : une montée en puissance par étapes

Le programme a démarré en octobre 2020, dans un contexte doublement difficile : la crise sanitaire perturbait l'activité économique, et les élections municipales venaient de renouveler les exécutifs locaux, imposant de nouer de nouvelles relations avec les collectivités. Les premières primes ont été versées sur les territoires pilotes avec un nombre restreint d'opérateurs déjà actifs localement.

La convention initiale prévoyait un cofinancement obligatoire des collectivités. Ce mécanisme, conçu pour impliquer les territoires dans la durée, s'est rapidement heurté à un obstacle juridique : les collectivités n'ont, en principe, pas la compétence pour verser des aides économiques directes aux entreprises.

« Le programme prévoyait un cofinancement par les collectivités territoriales. Mais nous nous sommes retrouvés face à un flou juridique : les collectivités n'avaient pas la compétence pour verser ce type d'aide économique aux entreprises. Le problème n'était donc pas financier (beaucoup de territoires étaient prêts à s'engager financièrement) mais juridique. »

Amauric Guinard,

cofondateur de SOFUB, qui porte le programme ColisActiv'

Ce verrou a été levé à l'occasion de la seconde convention, en juillet 2022. D'une part, le cofinancement territorial n'est plus obligatoire. D'autre part, la nouvelle rédaction de la convention permet aux territoires qui souhaitent cofinancer de le faire sans se heurter à la question de la compétence en matière d'aides directes aux entreprises. Entre 2022 et 2023, onze nouveaux territoires rejoignent ainsi le programme. En 2024-2025, six territoires supplémentaires sont embarqués : il s'agit à la fois d'élar-

gir l'impact du programme à de nouveaux bassins de vie et de compenser un rythme de croissance plus lent qu'anticipé sur certains territoires déjà accompagnés, afin d'atteindre l'objectif de 18 millions de colis. Ces six territoires financent eux-mêmes leurs études préliminaires, là où celles-ci étaient jusqu'alors prises en charge par le programme. Au total, ColisActiv' accompagne 23 territoires sur toute la durée du programme.

« Une fois l'obligation de cofinancement levée, les territoires ont été très réceptifs. Dès lors que notre étude confirmait la pertinence du déploiement et que les services techniques puis les élus étaient consultés, l'adhésion suivait rapidement. »

Matthieu Mermet,
chef de projet ColisActiv'

Parallèlement, l'équipe ColisActiv' s'est renforcée pour mener un travail actif de prospection. Le recrutement de profils dédiés à la relation avec les donneurs d'ordre puis avec les territoires a été déterminant : c'est ce travail de terrain qui a permis de faire connaître le programme aux grands groupes de transport et de les convaincre de tester la cyclologistique.

Au fil du programme, ColisActiv' s'est également intégré dans les instances de concertation de la logistique urbaine, notamment le Comité Technique de Liaison Logistique Urbaine Durable acteurs économiques (CTLUD AE), qui réunit les fédérations professionnelles du transport. Une organisation miroir, le CTLUD AP, existe également pour les acteurs publics.

Cette reconnaissance s'est traduite par un courrier de soutien signé par les représentants des deux CTLUD (AE et AP), appelant à la poursuite du programme : un signal fort de la part d'un écosystème qui, au départ, regardait la cyclologistique avec distance.

L'ouverture du programme aux petits flux

À l'origine, le programme ne soutenait que les flux dépassant 400 points de livraison par mois, le coût administratif de traitement étant jugé trop élevé en dessous de ce seuil. Mais de nombreux petits opérateurs, gérant plusieurs clients avec des volumes modestes, se retrouvaient de fait exclus du dispositif. À l'initiative du COTECH et après valida-

tion en COPIL en mars 2025, un processus simplifié a été mis en place : les opérateurs dont les petits flux cumulés dépassaient 200 points par mois pouvaient désormais les regrouper en une seule prime. Vingt-quatre opérateurs ont bénéficié de cette ouverture.

« Au départ, notre présence suscitait une certaine méfiance. Le vélo, c'est sympathique, mais pas sérieux... c'est un peu le regard qu'on sentait. Puis, au fil des échanges, les acteurs de la logistique ont compris que notre approche était pragmatique et que nous n'opposons pas le vélo au camion. Il y a une vraie complémentarité entre les deux. »

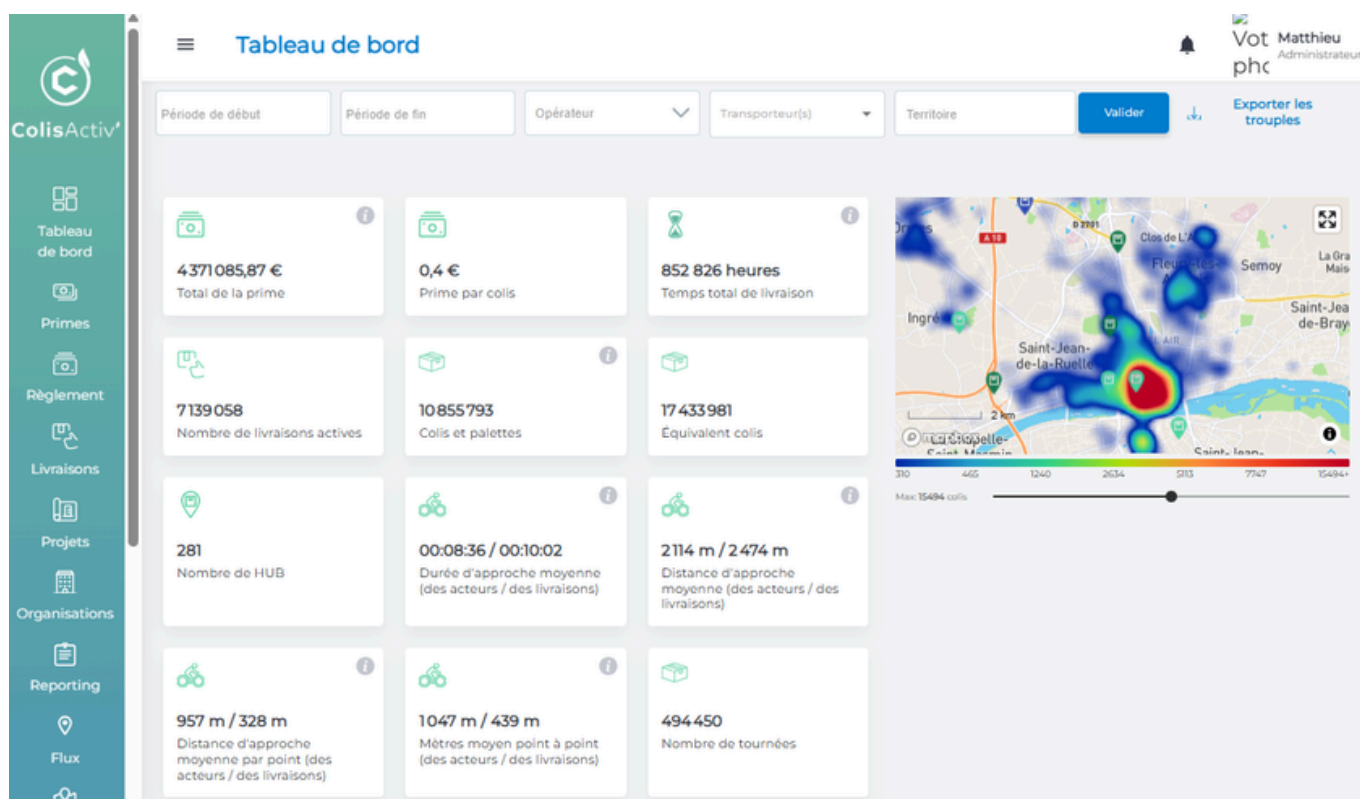
Amauric Guinard,
cofondateur de SOFUB, qui porte le programme ColisActiv'

Outils et supports développés

La plateforme ColisActiv'

Outil central du programme, la plateforme en ligne remplit plusieurs fonctions. Elle permet aux opérateurs de cyclologistique de signer leur convention, de transmettre leurs données de livraison, de charger leurs factures, de suivre le versement de leurs primes et de visualiser la cartographie de leurs livraisons ainsi que les indicateurs associés. Elle offre aux donneurs d'ordre un espace dédié. Ceux-ci peuvent y renseigner leurs parts modales à l'échelle de chaque territoire où ils bénéficient de la

réduction de prime sur facture, déclarant la répartition de leurs colis entre vélo, véhicule électrique et véhicule thermique. Ils accèdent également aux indicateurs et cartographies relatifs aux livraisons sous-traitées sur chaque territoire. Enfin, elle met à disposition des collectivités un tableau de bord avec des indicateurs sur les livraisons réalisées sur leur territoire et transmet chaque mois un rapport permettant le versement des primes à celles qui les co-financent.



Aperçu de la plateforme ColisActiv'

Précision méthodologique sur les données

La mise en place de cet outil n'a pas été sans difficultés. Pour que les données puissent être collectées et traitées, il fallait que les opérateurs disposent d'un système de gestion des transports (TMS) compatible. Beaucoup de petits cyclologisticiens n'étaient pas suffisamment équipés, et l'interfaçage avec les TMS des grands donneurs d'ordre a nécessité un travail technique important : entre la demande initiale, l'obtention de l'autorisa-

tion de partage des données et le développement informatique nécessaire à leur transmission via l'API de la plateforme, il a parfois fallu compter jusqu'à deux ans.

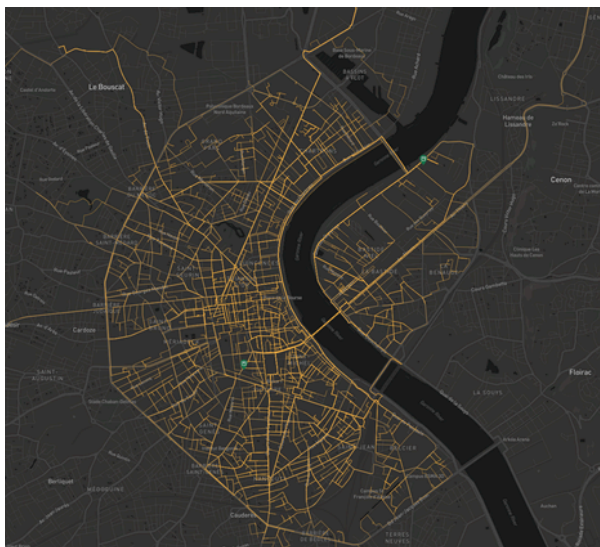
Une partie des colis réellement livrés à vélo n'a donc pas pu être intégrée aux résultats du programme, bien que celui-ci ait contribué à initier ou soutenir ces flux pendant la période considérée.



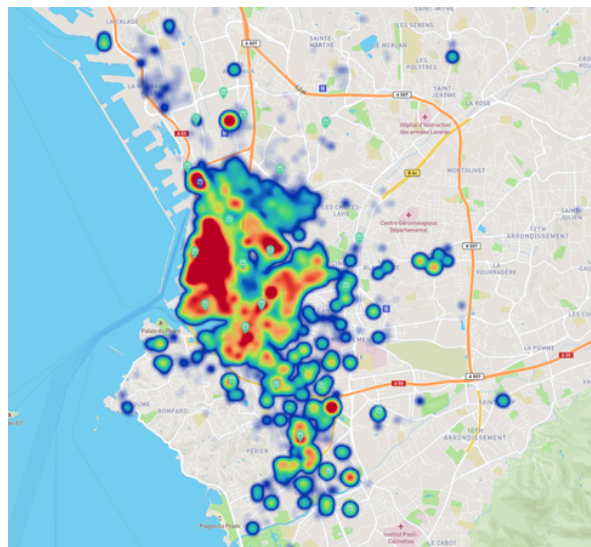
Les données au service des territoires et de la logistique urbaine

La plateforme collecte et traite un large éventail de données géolocalisées : cartes de chaleur des livraisons, distances parcourues, temps et distance d'approche, distance moyenne entre deux points de livraison, densité de points de livraison, etc. Une fois agrégées et ano-

nymisées, certaines de ces données sont restituées aux collectivités partenaires sous forme de tableaux de bord, pour les aider à planifier leurs aménagements : localisation potentielle de micro-hubs, dimensionnement des infrastructures cyclables, stationnement vélo cargo.



Carte des flux cyclologisticiens à Bordeaux à la clôture du programme



Carte des densités de livraisons à Marseille à la clôture du programme

Protection des données

La plateforme collecte des données opérationnelles sensibles : flux par opérateur, volumes par donneur d'ordre, itinéraires empruntés. Leur traitement devait répondre à un double impératif : respecter les recommandations de la CNIL en matière de données personnelles, et garantir la protection du secret des affaires conformément aux accords de confidentialité

liant le programme à ses parties prenantes. Toute restitution de données (que ce soit aux collectivités, dans les études territoriales ou dans les communications du programme) passe systématiquement par un processus d'agrégation et d'anonymisation, afin qu'aucune donnée sensible ne puisse être identifiée ou exploitée par un tiers.

Les études territoriales

Chaque territoire accompagné par ColisActiv' a bénéficié de plusieurs niveaux d'étude. Ces études s'appuient notamment sur des entretiens avec les opérateurs et les donneurs d'ordre du territoire, qui permettent d'identifier les problématiques opérationnelles concrètes rencontrées localement.

En amont, une étude préliminaire a évalué le potentiel cyclologistique local : densité de livraison, réglementation en place, opérateurs présents, infrastructures disponibles. Des analyses approfondies ont permis de suivre l'évolution de l'activité et d'ajuster le dispositif. Puis, en fin de programme, une étude de clôture a dressé le bilan du territoire et fourni à la collectivité les clés pour poursuivre la dynamique de manière auto-

nome : recommandations opérationnelles, leviers à activer, points de vigilance.

« L'étude a montré que nous avons un bel écosystème, ce qui a conforté nos élus dans leurs décisions et orientations pour développer la cyclologistique. Elle a révélé la présence de deux fois plus d'acteurs que ce que nous avons identifié initialement. Les témoignages des professionnels ont été particulièrement utiles, car les élus sont souvent plus réceptifs à ce type de témoignages qu'à des études uniquement chiffrées. »

Thibaut Baladon,
responsable de service en charge de la
logistique urbaine, Bordeaux Métropole

Communication et promotion

Une présence digitale au service de la cyclologistique

Tout au long du programme, une série d'actions a été déployée pour accompagner son déploiement et renforcer sa visibilité auprès des collectivités, des donneurs d'ordre et des opérateurs de cyclologistique.

Présence sur les réseaux sociaux

La communication digitale a constitué un levier clé pour accroître la visibilité du programme auprès des donneurs d'ordres et des cyclologisticiens. La présence sur les réseaux sociaux, notamment LinkedIn et X, a ainsi occupé une place centrale dans la stratégie de communication. L'objectif était de structurer

et d'animer une communauté engagée autour des enjeux de logistique urbaine décarbonée.

À ce titre, différents types de contenus ont été diffusés : articles spécialisés, actualités du programme, valorisation des territoires engagés, ainsi que des retours d'expérience.

2 866

abonné·es sur LinkedIn

302

abonné·es sur X



Une stratégie multicanale

Une stratégie de communication multicanale a été déployée, alliant actions régulières et ponctuelles afin de maximiser la portée du programme et d'amplifier sa notoriété.

Le site internet (colisactiv.fr) a constitué un outil central tout au long de sa mise en œuvre. Il regroupait à la fois des informations pratiques, ainsi que des articles et dossiers consacrés à la livraison urbaine, mais aussi des ressources destinées aux différentes cibles. Les espaces de logistique urbaine (ELU), les lockers et points relais ainsi que la ruptu-

re de charge ont constitué des thématiques majeures, figurant parmi les contenus les plus consultés.

En complément, une newsletter mensuelle a été lancée en janvier 2024 afin de relayer les actualités et l'avancement du programme.

Enfin, plusieurs supports print (plaquettes et flyers) conçus pour des cibles spécifiques ont été diffusés lors de salons et d'événements. Certains ont également fait l'objet d'une déclinaison en anglais.

Chiffres clés

29

articles publiés sur le site ColisActiv'

27

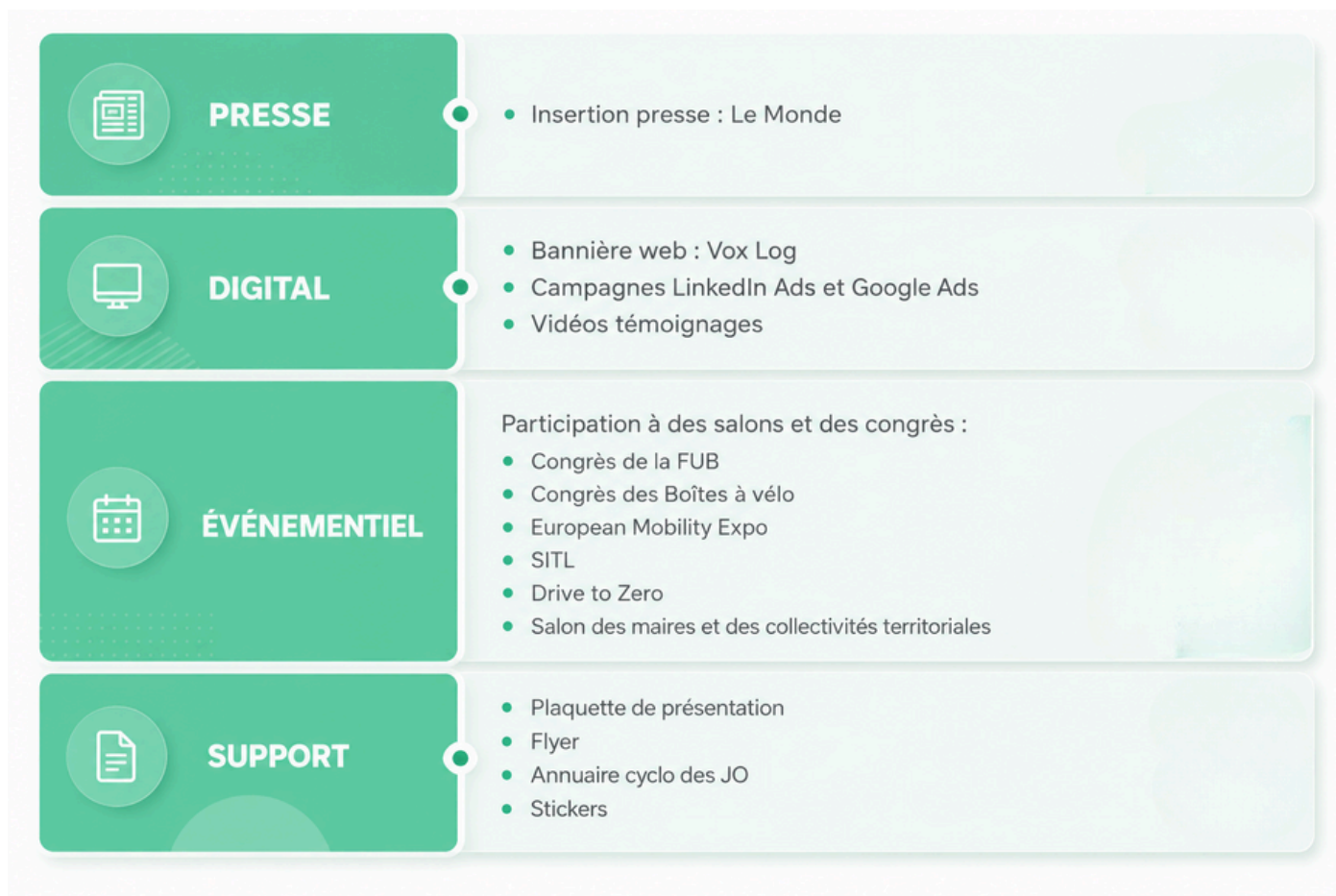
newsletters envoyées

200

visites par mois sur le site internet



Quatre canaux pour amplifier la portée du programme



Valoriser et sensibiliser aux livraisons à vélo

Afin de promouvoir les livraisons réalisées à vélo cargo et de mieux faire connaître les acteurs de la cyclologistique, le programme ColisActiv' a lancé une expérimentation à Angers en 2023. Deux entreprises bénéficiaires du programme, Altern Transport et K'livéo, ont reçu une série de stickers à coller sur les colis livrés à vélo cargo. Cette initiative visait à sensibiliser aussi bien les professionnels que les particuliers aux bénéfices de la cyclologistique, tout en mettant en évidence le fait que les livraisons peuvent être effec-

tuées à vélo même en cas d'absence du destinataire. Au total, près de 20 000 stickers ont été collés.

En 2025, l'opération a été réitérée avec la Métropole de Lyon. Des stickers ont été fournis aux opérateurs de cyclologistique partenaires (Cargocity, Epilog, Fends la Bise, Agilenville, etc.) afin d'être apposés sur les caissons de leurs vélos cargo, avec le message : « Je livre à vélo cargo avec le soutien de ColisActiv' et la Métropole de Lyon ».

L'annuaire cyclo des JO 2024



L'année 2024 a été marquée par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris, qui ont représenté un défi logistique inédit. L'incertitude sur l'accès aux zones rouges a poussé de nombreux acteurs du transport à s'intéresser pour la première fois au vélo cargo.

Pour les accompagner, ColisActiv' a réalisé et publié l'annuaire cyclo des JO

2024 : un guide pratique référençant les entreprises de cyclologistique, les fabricants, loueurs et vendeurs de vélos cargos ainsi que les prestataires de maintenance en Île-de-France.

Distribué à plus de 2 000 exemplaires, il a constitué l'une des actions de sensibilisation les plus efficaces du programme auprès des transporteurs.

« Les entreprises de transport étaient toutes confrontées à la même question : comment livrer dans les zones à accès restreint pendant les Jeux ? L'annuaire leur a apporté une réponse concrète. Le lancement de cet annuaire a constitué une campagne de communication particulièrement efficace auprès des transporteurs. »

Amauric Guinard,

cofondateur de SOFUB, qui porte le programme ColisActiv'

Promotion du programme

L'équipe du programme a pris part à plusieurs salons et congrès (SITL, Salon des Maires et des Collectivités Territoriales, journées InterLUD, Congrès des Boîtes à Vélo, Forums Cyclo-cargologie) afin d'en assurer la promotion, tout en valorisant l'expertise acquise au fil des années. Ces événements ont constitué des opportunités privilégiées, à la fois pour présenter le programme aux professionnels du transport et de la logistique, et pour prendre la parole afin de souligner l'intérêt de dispositifs tels que

ColisActiv' dans le développement d'une logistique urbaine décarbonée.

Par ailleurs, l'équipe a également participé à plusieurs événements internationaux pour identifier les initiatives mises en œuvre à l'étranger en matière de livraison décarbonée et a été invitée à intervenir à plusieurs reprises : Polis Network à Utrecht, Smart City Expo World Congress à Barcelone, Eurobike à Francfort, International Cargo Bike Festival à Amsterdam.



LE SITL, un événement de référence pour le programme

Rendez-vous incontournable, le SITL réunit chaque année les acteurs français et internationaux du transport et de la logistique. Au cours de trois éditions consécutives (2023, 2024, 2025), l'équipe a été présente sur l'espace « Start-up » afin de présenter le potentiel de la cyclologistique et de promouvoir les actions du programme.

Résultat du programme



Résultats globaux

Entre octobre 2020 et début 2026, le programme ColisActiv' a soutenu la livraison de 17,4 millions de colis à vélo cargo, dont 7,2 millions sur palettes.

17,4 M

de colis livrés à vélo cargo

7,8 M

de kilomètres parcourus à vélo cargo

7,1 M

de points de livraison desservis

105

opérateurs de cyclo-logistique conventionnés

210

donneurs d'ordre engagés

23

territoires accompagnés en France

Le programme a mobilisé 4,35 millions d'euros de primes, dont 4,05 millions financés par les CEE et 300 000 euros par les territoires cofinanceurs.





Impact environnemental

Les livraisons réalisées à vélo cargo dans le cadre du programme ont permis d'éviter un volume estimé à 14 millions de kilomètres de véhicules thermiques en zone urbaine, soit l'équivalent d'environ 7990 tonnes de CO₂ et 3 millions de litres de carburant fossile. Ces estimations sont calculées en comparant les distances parcourues à vélo avec celles qu'auraient parcourues des VUL thermiques pour les mêmes tournées. Elles constituent un ordre de grandeur, la part croissante des VUL électriques dans les flottes de livraison tendant à réduire le différentiel réel d'émissions.

Ces chiffres ne reflètent toutefois que l'impact direct du programme pendant sa durée de vie. Or, une large part des contrats noués grâce à ColisActiv' entre opérateurs et donneurs d'ordre perdurent au-delà de la fin des primes. Les gains environnementaux réels générés par le programme sont donc sensiblement supérieurs à ceux mesurés ici : ils se prolongeront sur plusieurs années, aussi longtemps que ces relations commerciales et les pratiques qu'elles ont installées se maintiennent.

14 M

de km de véhicules
thermiques évités en ville

7 990

tonnes de CO₂
évitées

3 M

de litres de carburant
fossile économisés

NB : ces chiffres ne concernent que les livraisons directement soutenues pendant le programme

Au-delà du CO₂, les livraisons à vélo cargo contribuent à réduire d'autres nuisances non quantifiées dans ce bilan : bruit, particules fines, occupation de la voirie, risque accidentogène.

L'impact en économies d'énergie

Les économies d'énergie permises à terme par le programme sont estimées à 884 millions de kWh, sur la base de 165 000 tournées en véhicules utilitaires légers remplacées par des vélos cargos. Cela équivaut à la consommation électrique annuelle d'environ 395 000 personnes, soit la population d'une ville comme Nice.

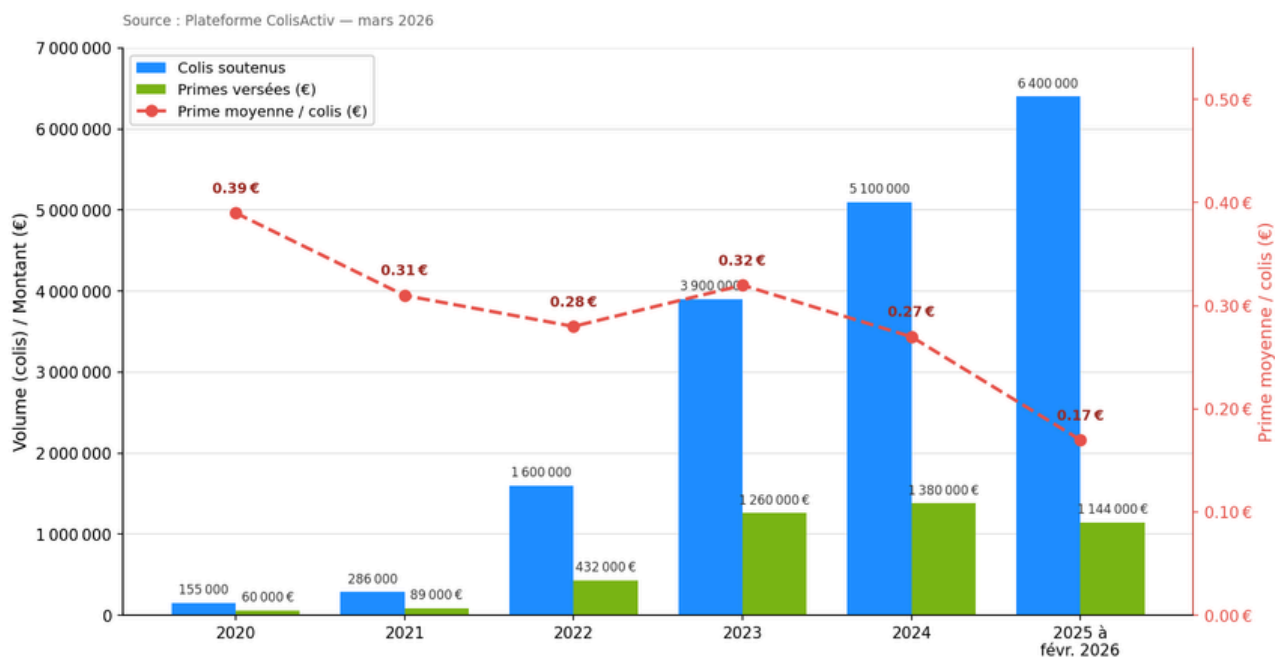
Rapporté au budget du programme (9,5 millions d'euros), le coût s'établit à 10,7 €/MWh : un ratio qui pourrait descendre, selon nos estimations, à environ 6 €/MWh si l'on intégrait la surconsomma-

tion liée aux arrêts fréquents en ville et l'impact sur la congestion, non pris en compte faute de sources suffisamment robustes.

D'autres bénéfices du programme ne sont pas non plus reflétés dans ce calcul : sensibilisation des grands donneurs d'ordre nationaux, réduction de l'usure de la voirie, effets positifs sur la qualité de l'air et la santé publique, ou encore contribution à la mise à niveau des infrastructures cyclables, premier levier du report modal de la voiture vers le vélo.

Une trajectoire de croissance continue

Le programme a connu une montée en puissance progressive, passant de 155 000 colis soutenus en 2020 à près de 5,4 millions en 2025.



Évolutions annuelles des indicateurs ColisActiv' sur la durée du programme

Cette croissance s'explique principalement par deux facteurs : l'embarquement successif de nouveaux territoires et le travail de prospection auprès des donneurs d'ordre nationaux. Le volume mensuel a oscillé entre 280 000 et 530 000 colis par mois en 2024-2025, avec des creux en période estivale et des pics en fin d'année liés à la forte activité e-commerce.

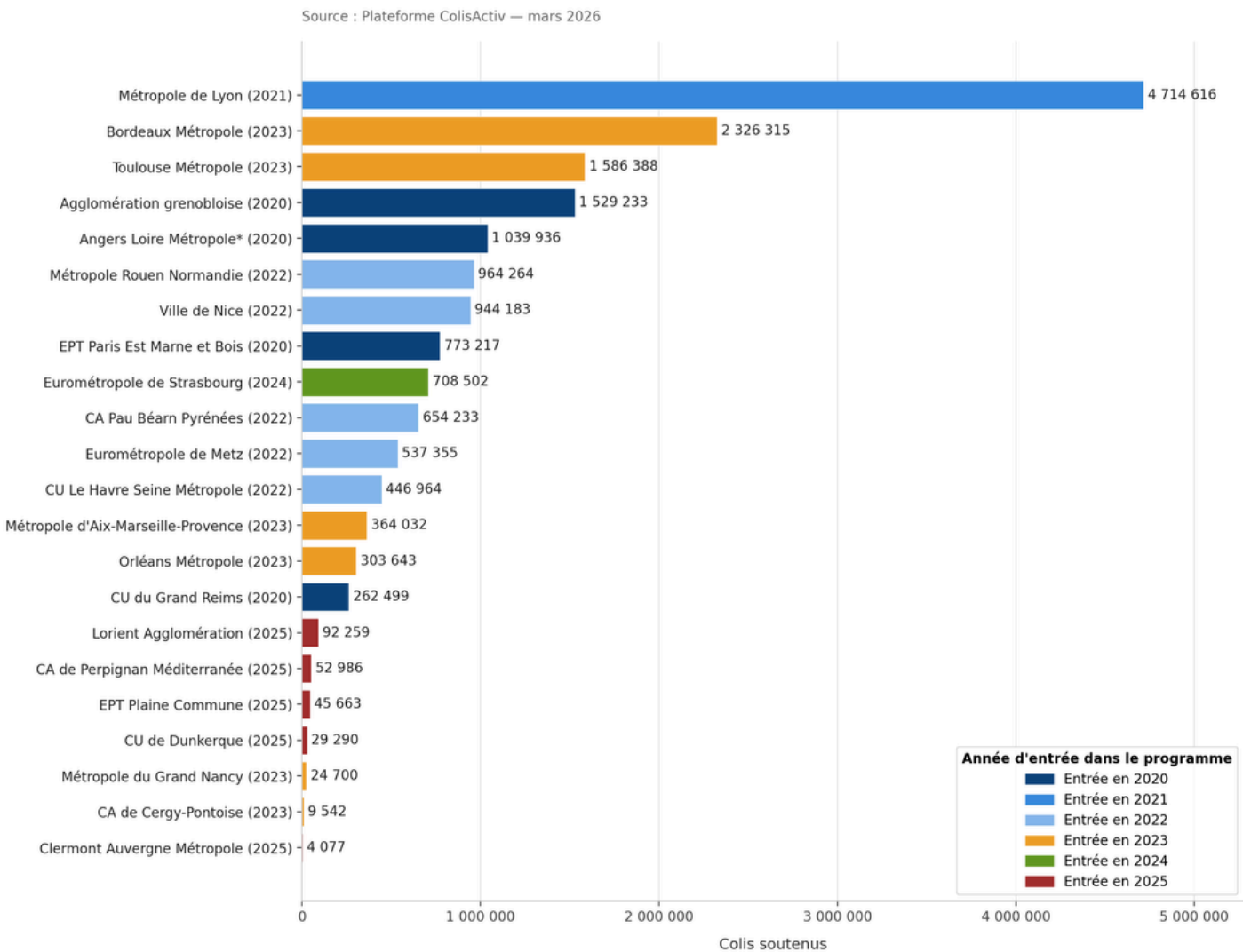
La prime a été conçue pour diminuer au fil du temps pour éviter d'installer une dépendance à ce soutien. Les chiffres le confirment : en 2020, la prime représen-

tait en moyenne 0,39 € par colis ; sur la dernière année du programme, elle n'est plus que de 0,17 €. On note toutefois une remontée ponctuelle en 2023 (0,32 € contre 0,28 € en 2022), qui s'explique par l'arrivée de onze nouveaux territoires dans le programme : sur ces territoires en phase de lancement, les volumes étant encore faibles, la prime unitaire est mécaniquement plus élevée. Sur les territoires déjà engagés, la tendance à la baisse s'est poursuivie sans interruption. Cette baisse ne s'est pas traduite par un recul de l'activité : les volumes de livraison à vélo ont continué de croître.

Résultats par territoire

Les cinq premiers territoires (Lyon, Bordeaux, Toulouse, Grenoble et Angers) représentent à eux seuls 64 % des colis soutenus par le programme. Les grandes métropoles concentrent l'essentiel de l'activité. Plus un territoire est accompagné tôt, plus il a le temps de structurer son écosystème d'opérateurs et de monter en volume.

Lyon se distingue nettement avec 4,7 millions de colis (27 % du total national), porté par une combinaison de densité urbaine, de réglementation favorable et d'un tissu d'opérateurs particulièrement développé (19 opérateurs conventionnés).



Nombre de colis soutenus par ColisActiv' par territoire

« Nous partageons avec les professionnels la conviction que nous n'en sommes qu'aux prémices de la cyclologistique. Le soutien financier du programme ColisActiv' permet d'encourager cet élan, alors qu'on observe une dynamique positive dans le fonctionnement, l'investissement et que les commerces y reconnaissent un avantage dans la gestion de leurs flux. »

Gaël Nofri,
adjoint au maire de Nice

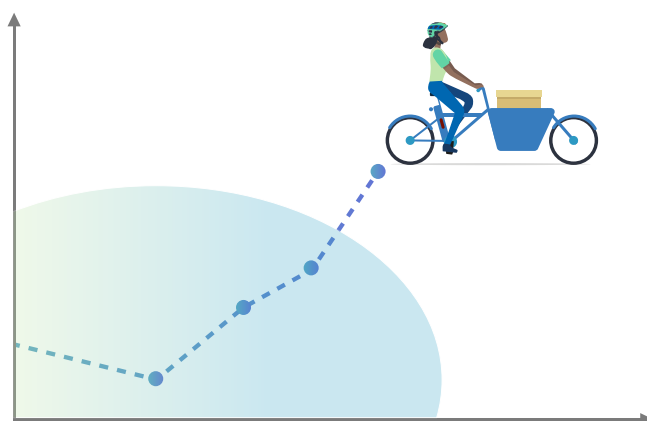


« Les résultats les plus marquants se concentrent dans les grandes métropoles, mais les facteurs de succès ne sont pas les mêmes partout. À Bordeaux et Nice, c'est la réglementation qui a créé un contexte favorable : piétonnisation, restrictions de circulation, ZFE. À Lyon, c'est la combinaison de la densité urbaine et de la réglementation. Sur Paris Est Marne et Bois, c'est avant tout la densité. À l'inverse, sur des villes intermédiaires comme Clermont-Ferrand, Perpignan ou Dunkerque, l'activité reste modeste. Et Toulouse illustre bien le cas d'une grande ville où, faute de difficulté opérationnelle pour livrer, la cyclologistique peine à décoller. »

Romain Barbé,
expert logistique urbaine, ColisActiv'

Des types de flux en évolution

L'immense majorité de l'activité soutenue par le programme relève du non-alimentaire (97 %), dont environ 3 % de collecte de déchets et biodéchets. Au fil du programme, la part des expressistes (petits colis à livraison rapide, type DHL, Chronopost, UPS) a progressé, tandis que la messagerie traditionnelle (palettes, colis groupés) a eu tendance à décroître. Les flux alimentaires, non couverts par le dispositif CEE, n'ont été soutenus qu'à la marge, grâce à des cofinancements de la part des territoires.





L'impact au-delà des chiffres

Pour les donneurs d'ordre : un changement de regard

L'un des apports structurants du programme réside dans le travail de sensibilisation et de mise en relation mené auprès des grands donneurs d'ordre nationaux. Avant ColisActiv', la plupart d'entre eux ne considérait pas la cyclologistique comme une option sérieuse. Le programme leur a offert un cadre pour tester le vélo cargo à faible risque, avec un argument économique concret pour convaincre au sein de leur organisation tant au niveau national que local.

Les bénéficiaires témoignent de l'impact du programme

Une enquête menée auprès de l'ensemble des bénéficiaires, à la demande de l'ADEME et de la DGITM, a confirmé la valeur ajoutée du programme sur le développement de la cyclologistique :

Pour les entreprises de cyclologistique :

- **92 %** y voient un argument commercial pour démarcher de nouveaux clients
- **82 %** un moyen d'obtenir plus de flux de leurs clients historiques
- **78 %** une aide financière pour être compétitif face aux opérateurs en VUL
- **65 %** un moyen d'être mis en relation avec des donneurs d'ordre

Pour les donneurs d'ordre :

- **91 %** y voient un argument pour convaincre en interne (agence, siège)
- **76 %** une aide financière pour rendre le vélo compétitif face aux VUL
- **34 %** un argument pour intégrer des vélos dans sa flotte ou celle de ses sous-traitants en VUL
- **29 %** un moyen d'être mis en relation avec des opérateurs

Sur le territoire de Paris Est Marne et Bois, limitrophe de Paris, le programme a directement provoqué un basculement modal chez un opérateur de livraison déjà implanté :

« Deleevfirst a saisi l'opportunité offerte par le déploiement de primes ColisActiv' sur la zone Paris Est Marne et Bois pour convertir à la cyclologistique des secteurs qu'elle desservait jusqu'à présent en véhicules utilitaires. »

Pierre-Antoine Mariaud,

directeur des opérations, Deleevfirst

« En 2021, presque toutes les livraisons liées au e-commerce étaient réalisées en camionnette, ce qui représentait une véritable nuisance pour nos centres-villes. En trois ans, ColisActiv' nous a aidé à convaincre les principaux donneurs d'ordre à passer par des entreprises de cyclo-logistique ou à faire intégrer des vélos cargos dans la flotte de leurs sous-traitants. »

Charlotte Libert,

vice-présidente de l'EPT Paris Est Marne et Bois, maire de Vincennes

Un cas emblématique : UPS a décidé, vers la fin du programme, de tester la cyclo-logistique sur chaque territoire où ColisActiv' était présent. Le programme a ainsi servi de déclencheur pour un acteur de premier plan.

« Demain, beaucoup de centres-villes seront fermés aux VUL, y compris électriques. ColisActiv' est un levier pertinent pour encourager nos partenaires à intégrer dès maintenant des vélos cargos à leur flotte de véhicules de livraison. »

Philippe Rothe,

directeur de la sous-traitance, UPS France

Pour les opérateurs : un filet de sécurité et une capacité d'investissement

Pour de nombreux opérateurs, les primes ColisActiv' ont constitué un levier de consolidation dans un contexte économique difficile. Certains ont utilisé ce soutien pour investir dans du matériel, diversifier leurs flux et préparer l'après-programme.

« Beaucoup d'opérateurs nous disent que sans ColisActiv', ils n'auraient pas survécu. Le programme a permis de maintenir autant que de développer l'activité. Certains ont utilisé les primes pour absorber les périodes difficiles. D'autres s'en sont servis pour investir dans du matériel, diversifier leurs flux et aller chercher de nouveaux clients sur des segments plus rentables. »

Romain Barbé,

expert logistique urbaine, ColisActiv'

Bilan et perspectives

Enseignements du programme

Une prime d'exploitation : un mécanisme qui a fait ses preuves

Le premier enseignement de ColisActiv' est d'ordre méthodologique. En ciblant le fonctionnement plutôt que l'investissement, et en intervenant sur un maillon de la chaîne de valeur où les marges sont très faibles, le programme a démontré qu'il est possible de provoquer un changement de pratiques avec un niveau de soutien modeste.

« En considérant à quel point nos clients regardent les tarifs avec attention, il ne fait aucun doute que ColisActiv' a joué un rôle dans notre développement. »

Un opérateur de cyclologistique,
Pau (bilan territorial)

« Le programme a soutenu 17 millions de livraisons avec un budget total inférieur à 10 millions d'euros... et ce, dans un cadre expérimental, où tout était à construire. C'est la preuve qu'on peut utiliser l'argent public de manière très efficiente. Et aujourd'hui, tout ce socle existe. Si un nouveau programme devait voir le jour, nous pourrions aller beaucoup plus loin avec le même budget. »

Amauric Guinard,
cofondateur de SOFUB, qui porte le programme ColisActiv'

Un secteur en crise : le rôle de stabilisation du programme

Le programme s'est déployé dans un contexte macroéconomique qui s'est progressivement dégradé pour l'ensemble du secteur du transport, et plus particulièrement pour la cyclologistique. Baisse de la consommation des ménages liée aux crises successives (Covid, inflation, incertitude géopolitique), repositionnement des livraisons vers les points relais et consignes (moins adaptés à la cyclologistique), évolution de la consommation vers des plateformes low-cost (Shein, Temu...) orientés vers des modes

de livraison à très bas coût : ces facteurs ont réduit les volumes accessibles aux opérateurs de cyclologistique. Le tableau n'est toutefois pas uniformément négatif : de nouveaux acteurs spécialisés dans ces flux émergents commencent à intégrer le vélo cargo dans leurs chaînes de livraison, signe que la cyclologistique trouve progressivement sa place y compris sur ces segments.

À ces difficultés s'est ajoutée une instabilité réglementaire autour des ZFE.

La fin de l'obligation nationale, combinée aux alternances politiques locales, a fragilisé l'un des principaux leviers de développement du secteur.

Dans ce contexte, les défaillances d'entreprises se sont multipliées dans le secteur du transport de proximité : selon une étude d'Altarès, 481 défaillances ont été enregistrées au premier semestre

2024, en hausse de 27 % par rapport à 2023 et de 60 % par rapport à 2018-2019. Les opérateurs de cyclologistique ont eux aussi été très touchés : plusieurs ont cessé leur activité ces dernières années. Le programme ColisActiv' a alors joué un rôle qui n'avait pas été anticipé : celui de filet de sécurité économique pour les opérateurs de cyclologistique.

« Sans ColisActiv', nous n'existerions plus aujourd'hui. Le dispositif m'a permis d'encaisser des coups durs et d'investir dans du nouveau matériel. »

Un cyclologisticien, Bordeaux
(interrogé dans le cadre du bilan territorial par l'équipe ColisActiv')

« ColisActiv' a permis la stabilisation financière de notre association, d'acquies de nouveaux clients, d'augmenter notre nombre d'ETP et d'investir dans du matériel. »

Un cyclo-composteur,
Toulouse (interrogé dans le cadre du bilan territorial par l'équipe ColisActiv')

Densité et avantage opérationnel : les deux leviers de la cyclologistique

L'expérience de 23 territoires sur cinq ans permet de dégager un enseignement clair. La cyclologistique se développe significativement lorsque deux conditions sont réunies : une densité urbaine suffisante et un avantage opérationnel à livrer à vélo cargo plutôt qu'en VUL (lié notamment aux difficultés de stationnement, aux contraintes de circulation, à la compatibilité avec toutes les réglementations et à la possibilité de livrer à toute heure).

En l'absence de l'un ou l'autre de ces facteurs, le programme peut soutenir des opérateurs existants, mais ne suffit pas à créer une dynamique de marché. Les territoires de taille intermédiaire, où la livraison en VUL ne rencontre pas de difficulté particulière (pas de congestion, stationnement aisé, centre-ville accessible), affichent des résultats modestes.

« Certains clients m'ont confié qu'ils continueront d'utiliser des véhicules diesel tant qu'il n'existera pas de contraintes réglementaires. Les restrictions sont nécessaires, agrémentées d'incitations sous forme de primes, à l'image du remboursement d'un montant forfaitaire par livraison. »

Simon Paramananda,
directeur général, Ayopa by Delanchy

Le programme comme outil de prospection pour les opérateurs

Au-delà de l'effet direct des primes, ColisActiv' a constitué, pour les opérateurs de cyclologistique, un argument commercial lorsqu'ils allaient démarcher de nouveaux donneurs d'ordre. L'existence du programme crédibilisait leur offre et facilitait la prise de contact. De la même manière, pour les donneurs d'or-

dre, le programme a constitué un levier de conviction interne : il permettait à une agence locale de justifier l'expérimentation du vélo cargo auprès de sa direction nationale, et inversement, il aidait les sièges à faire accepter localement la mise en œuvre de leur stratégie de verdissement des flottes.

« ColisActiv' nous a permis de convaincre en interne : ça a mis la cyclologistique sous les projecteurs et j'ai pu convaincre mon siège de me laisser essayer. »

Un expressiste, Toulouse
(bilan territorial)

« ColisActiv' a permis d'aligner les enjeux locaux et nationaux au sein des grandes organisations de transport. Car il y a souvent un décalage : soit le responsable d'agence locale est convaincu par le vélo cargo mais sa direction nationale ne suit pas, soit la direction RSE pousse la cyclologistique mais, sur le terrain, on estime que ce n'est pas rentable. La prime a permis de dépasser ce blocage : elle offrait un argument concret pour dire "on teste, c'est soutenu financièrement, on y va". »

Amauric Guinard,
cofondateur de SOFUB, qui porte le programme ColisActiv'



L'héritage du programme



Des relations commerciales durables

Sur les territoires accompagnés, les contrats noués entre opérateurs de cyclologistique et donneurs d'ordre ont vocation à perdurer au-delà de la fin du programme. C'est ce qui a été constaté sur Angers, premier territoire pilote : même après la fin des primes, les flux n'ont pas été reportés vers les VUL.

Lorsqu'un des opérateurs locaux a été mis en liquidation judiciaire, plusieurs de ses salariés ont racheté l'activité et, malgré un arrêt de service de plusieurs mois et l'absence de primes, ont réussi à récupérer la totalité des clients acquis grâce au programme.

« Sans ColisActiv', nous n'aurions probablement pas essayé la cyclologistique. Et nous n'allons pas arrêter après ColisActiv' ! »

Un messenger,
Toulouse (bilan territorial)

« Sans la participation de ColisActiv, nous n'aurions pas pu démarrer ce programme avec les coursiers de Metz. Donc ça nous a été d'une grande aide dans ce démarrage. Nous avons eu des modifications à faire en interne, mais en quelques jours voire quelques semaines, tout le monde s'habitue et aujourd'hui ça coule de source. »

Romain Hartmann,
responsable du site de Metz pour DHL



La cyclologistique sur le devant de la scène

Le programme a contribué à faire de la cyclologistique un sujet identifié et pris au sérieux par les grands donneurs d'ordre nationaux et par les collectivités. Dans le même temps, d'autres acteurs ont porté des initiatives mettant en avant le sujet de la logistique urbaine durable, ce qui a contribué à ancrer la cyclologistique dans les réflexions des donneurs d'ordre et des collectivités. Le programme InterLUD+ a notamment joué un rôle important dans la sensibilisation des acteurs économiques et publics, à travers la concertation locale et la signature de chartes dont certaines intégraient l'adhésion à ColisActiv'. Les forums locaux organisés dans le cadre du programme Cyclocargologie ont également contribué à élargir la sensibilisation au-delà des acteurs déjà convaincus. Ces dynamiques sont venues compléter le travail de fond mené par

les fédérations professionnelles, la Fabrique de la Logistique et l'ADEME sur le sujet.

Avant ColisActiv', la plupart des donneurs d'ordre ne considérait pas le vélo cargo comme une option logistique. Cinq ans plus tard, les principaux groupes de transport l'ont intégrée, au moins à titre expérimental, dans leur offre de livraison. D'autres y ont trouvé une réponse à leurs propres mutations : La Poste, par exemple, confrontée à la baisse structurelle du courrier au profit du colis, a vu dans le vélo cargo un mode de livraison particulièrement adapté à l'évolution de ses flux dans certaines villes.

Ce travail de sensibilisation constitue un acquis difficile à quantifier mais déterminant pour l'avenir du secteur.

« ColisActiv' nous permet de structurer un soutien financier, de mieux connaître nos flux grâce au diagnostic engagé par le programme, et d'apprendre du retour d'expérience d'autres territoires. »

Anne-Marie Jean,

vice-présidente de l'Eurométropole de Strasbourg

« La cyclologistique a maintenant vraiment pris place dans l'organisation des livraisons du dernier kilomètre. C'est un maillon des livraisons du dernier kilomètre, parmi d'autres. Ce n'était pas le cas il y a quelques années. Aujourd'hui, on est vraiment dans une logique où la cyclologistique a une place reconnue avec des potentiels de développement intéressants. »

Christophe Schmitt,

directeur des relations institutionnelles, Heppner

Des données et une expertise inédites

Au fil de cinq années de déploiement, ColisActiv' a constitué une base de connaissances inédite sur la cyclologistique en France. Chaque territoire a fait l'objet d'une étude préliminaire, d'un suivi en cours de programme et d'une étude de clôture (ou intermédiaire pour les territoires poursuivant le programme sur financements propres). À cela s'ajoutent les données collectées par la plateforme : cartographie des hubs, analyses de densité de livraison, indicateurs de densité de livraison, indicateurs de distance et de

performance opérationnelle. Ces informations, recueillies auprès d'acteurs économiques qui ne partagent pas naturellement ce type de données, offrent aux collectivités et aux décideurs publics une vision du secteur qui n'existait pas avant le programme. Ces indicateurs clés pour l'écosystème ont régulièrement été publiés par le programme dans ses communications, notamment digitales, afin de contribuer à la diffusion des connaissances sur la cyclologistique.

« Le programme a réussi quelque chose que personne n'imaginait possible : collecter des données opérationnelles auprès d'acteurs économiques qui, d'ordinaire, ne partagent pas ce type d'information. Avant ColisActiv', la logistique urbaine était une nébuleuse : on ne savait pas précisément ce qui circulait, où, à quelle fréquence. Aujourd'hui, on dispose d'une vision claire. C'est l'un des marqueurs forts du programme. »

Amauric Guinard,

cofondateur de SOFUB, qui porte le programme ColisActiv'

« Lyon est un bon exemple d'utilisation de ces données. La métropole s'est appuyée sur les cartographies de flux issues de la plateforme pour identifier les axes les plus empruntés par les cyclologisticiens, et adapter en conséquence ses aménagements. »

Matthieu Mermet,

chef de projet ColisActiv'

Un début de reconnaissance européenne

Le programme a été mis en avant par plusieurs fédérations de cyclologistique (en Belgique, en Allemagne, en Espagne, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni) comme étant l'un des meilleurs dispositifs en Europe pour accélérer le développement de ce secteur (VéloCity 2024, ICBF 2025, Eurobike 2025). Son effet de levier — la prime ne couvre en moyenne que 8 % du coût de la livraison, mais suffit à faire basculer les arbitrages — suscite une in-

térêt particulier dans une période où chacun cherche à maximiser l'impact avec des budgets restreints. Plusieurs interventions et présentations ont été ainsi réalisées pour promouvoir les résultats français obtenus et contribuer à la mise en œuvre de collaborations afin de partager cette excellence nationale en Europe et envisager d'éventuels déploiements internationaux du programme.



Perspectives

Les suites du programme

Si le programme CEE s'achève, ColisActiv' ne s'arrête pas pour autant. Plusieurs territoires (dont Metz, Lorient et Grenoble) ont choisi de poursuivre le dispositif sur leurs fonds propres dans les mois à venir, en finançant directement les primes et en contribuant aux frais de fonctionnement du programme.

L'équipe SOFUB continue par ailleurs de prospecter de nouvelles collectivités. Certaines, freinées dans leurs arbitrages budgétaires par l'incertitude sur le vote du budget de l'État puis par les élections municipales de début 2026, ont d'ores et déjà manifesté leur intérêt pour un démarrage en 2027.

SOFUB maintient également une activité d'études territoriales auprès des collectivités qui souhaitent évaluer leur potentiel cyclologistique et bénéficier de l'expertise nationale acquise au fil du programme.

L'équipe SOFUB continue de prospecter d'autres collectivités prêtes à s'engager dans cette voie, tout en maintenant une activité d'études territoriales auprès des territoires qui souhaitent évaluer leur potentiel cyclologistique.

Par ailleurs, SOFUB capitalise sur l'expertise acquise en cinq ans pour lancer CertiLUD.



Un secteur fragile qui appelle un soutien dans la durée

L'arrêt du programme intervient dans un moment de fragilité pour la cyclologistique. Le nombre de créations d'entreprises dans le domaine est en baisse. Les opérateurs, en particulier les petites structures, peinent à trouver un modèle économique stable. Le foncier logistique en centre-ville reste rare et cher. Le matériel, fortement sollicité par la circulation en ville, s'use vite et pèse sur les charges d'exploitation.

Si rien ne vient soutenir le secteur dans les prochaines années, le risque est réel de voir disparaître une partie des opérateurs que le programme a contribué à faire émerger ou à maintenir. Les donneurs d'ordre, de leur côté, pourraient être tentés de revenir au VUL, faute d'alternative compétitive.

Les retours d'expérience du déploiement de ColisActiv' permettent de formuler ce dont la cyclologistique a besoin pour se pérenniser au-delà du programme :

- **un avantage opérationnel du vélo cargo sur le VUL** : il est difficile d'initier un report modal durable sans gain de productivité pour les opérateurs. La cyclologistique se développe là où le vélo cargo permet de lever des difficultés concrètes de livraison en VUL (qu'elles soient liées à la circulation, à l'accessibilité ou au stationnement).
- **un accès au foncier logistique** : sans espaces de logistique urbaine bien situés et à des loyers supportables, les opérateurs ne peuvent pas fonctionner.
- **un soutien à l'exploitation dans la durée** : l'expérience ColisActiv' a montré que des montants modestes (quelques centimes par colis) suffisent à rendre la cyclologistique compétitive, à condition que l'aide s'inscrive dans le temps.

« Peu d'acteurs contribuent autant à apaiser les centres-villes que les cyclologisticiens : zéro émission, zéro bruit, zéro congestion. Il est légitime que les collectivités les soutiennent en retour. Aujourd'hui, la cyclologistique n'est pas viable sans un environnement favorable, que cela passe par une incitation financière, par des conditions de circulation qui rendent le vélo cargo plus pertinent que le VUL, ou par les deux. Il revient aux pouvoirs publics de garantir les conditions de la pérennisation de cette activité. »

Romain Barbé,
expert logistique urbaine, ColisActiv'



Crédits

Rédaction : Anne Le Gal

Maquettes et mise en page : Alce communication

Photos : ©douzecycle, ©ColisActiv

Impression : PARMENTIER IMPRIMEURS



Porteurs du programme : Fédération française des Usagères et des Usagers de la Bicyclette (FUB), SOFUB.

Programme financé dans le cadre du dispositif CEE par les obligés signataires de la convention.

