



ColisActiv'

Bilan du programme 2020 – 2025

Synthèse



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

En France, plus de 1,7 milliard de colis sont distribués chaque année (Arcep, 2024), pour l'essentiel en camionnette thermique sur les derniers kilomètres. Cette logistique représente 30 % de l'occupation de la voirie en ville 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 quelques années encore, rares étaient les professionnel·les du transport à envisager le vélo cargo comme une option crédible et industrialisable. Le programme ColisActiv' a contribué à changer ce regard. Pendant cinq ans, il a accompagné au quotidien plus de 300 opérateurs et donneurs d'ordre, dans une relation de confiance construite dans la durée. C'est cette proximité de terrain qui a permis de rendre la cyclo-logistique visible auprès des décideurs du transport et des collectivités, et de démontrer concrètement sa pertinence pour la livraison du dernier kilomètre.



17,4 M

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

+ de 300

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

23

territoires accompagnés
dans toute la France

7,8 M

de km parcourus à vélo cargo

7 990 t

de CO₂ évitées

3 M

de litres de carburant fossile
économisés

ColisActiv', un programme porté par SOFUB, filiale de la FUB

ColisActiv' est porté par SOFUB, filiale de la FUB (Fédération française des Usagères et Usagers de la Bicyclette) dédiée à la logistique urbaine. Créée en 1980 et regroupant plus de 550 associations locales, la FUB se fait le porte-voix des cyclistes du quotidien et est devenue l'interlocutrice de référence sur les mobilités actives auprès des instances nationales et des collectivités territoriales. Le programme est par ailleurs piloté sous l'égide de la DGEC (Direction Générale de l'Énergie et du Climat) et du ministère chargé de l'énergie.

ColisActiv' en pratique

ColisActiv' est né d'un constat : la livraison du dernier kilomètre, en particulier en B2C, est très peu valorisée économiquement. Les marges des opérateurs sont extrêmement

faibles, et un soutien même modeste peut donc suffire à faire basculer un arbitrage entre VUL et vélo cargo. Le programme repose sur trois piliers complémentaires.

Des études territoriales pour révéler le potentiel local



- Chaque territoire candidat fait l'objet d'une étude qui identifie le potentiel cyclologistique local et propose un plan d'action : densité de livraison, réglementation, infrastructures cyclables, opérateurs présents, localisation des hubs logistiques, etc.
- Une étude de clôture fournit aux collectivités les clés pour poursuivre la dynamique.

Une prime versée pour chaque colis livré à vélo cargo



- Pour chaque colis livré à vélo cargo, une prime est partagée à parts égales : 50 % pour l'opérateur de cyclologistique et 50 % déduits de la facture au donneur d'ordre.
- La prime est dégressive au fil du programme pour éviter tout effet de dépendance. Elle représente en moyenne 8 % du coût de la livraison soutenue.
- Un effet de levier déterminant : quelques centimes par colis suffisent à faire basculer l'arbitrage des donneurs d'ordre en faveur du vélo cargo.

Une mise en relation pour structurer un secteur jeune



Au-delà du financement, ColisActiv' joue un rôle d'intermédiaire entre opérateurs locaux, grands donneurs d'ordre nationaux, agences locales et collectivités. Pour les donneurs d'ordre, ce service permet d'identifier rapidement des opérateurs fiables sans avoir à mener un travail de sourcing complexe dans un secteur peu structuré.

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

Le programme s'inscrit dans le cadre des Certificats d'Économies d'Énergie, mécanisme qui impose aux fournisseurs d'énergie de promouvoir l'efficacité énergétique. Ces entreprises « obligées » peuvent s'acquitter de leurs engagements en contribuant à des programmes comme ColisActiv'. Trois obligés ont financé le programme : Sonergia, Dyneff et SCA Pétrole et Dérivés.

Cinq années de déploiement



Juil. 2020

Signature de la convention initiale

2021

La Métropole de Lyon rejoint le programme
Montée en puissance progressive.

2022-2023

Onze nouveaux territoires rejoignent le programme:
Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, Eurométropole de Metz, Ville de Nice, Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, Métropole Rouen Normandie, Métropole d'Aix-Marseille-Provence, Bordeaux Métropole, Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, Métropole du Grand Nancy, Orléans Métropole, Toulouse Métropole

Sept. 2024

Prolongation du programme jusqu'au 31 décembre 2025.

31 déc. 2025

Date limite d'engagement d'actions du programme
Derniers versements de primes et finalisation des études au premier semestre 2026

Oct. 2020

Démarrage sur quatre territoires pilotes :
Communauté urbaine du Grand Reims, Communauté urbaine Angers Loire Métropole, EPT Paris Est Marne et Bois, Syndicat mixte des mobilités de l'agglomération grenobloise
Premières primes versées

Juil. 2022

Signature de la convention 2 avec de nouveaux objectifs :
17 millions de colis livrés à vélo cargo sur au moins 14 territoires

Mars 2024

Lancement de l'Annuaire cyclo des JO 2024
Guide pratique de la cyclogistique en Île-de-France diffusé à plus de 2 000 exemplaires

2024-2025

6 nouveaux territoires rejoignent le programme
Communauté urbaine de Dunkerque, Lorient Agglomération, Eurométropole de Strasbourg, Clermont Auvergne Métropole, Communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée et EPT Plaine Commune

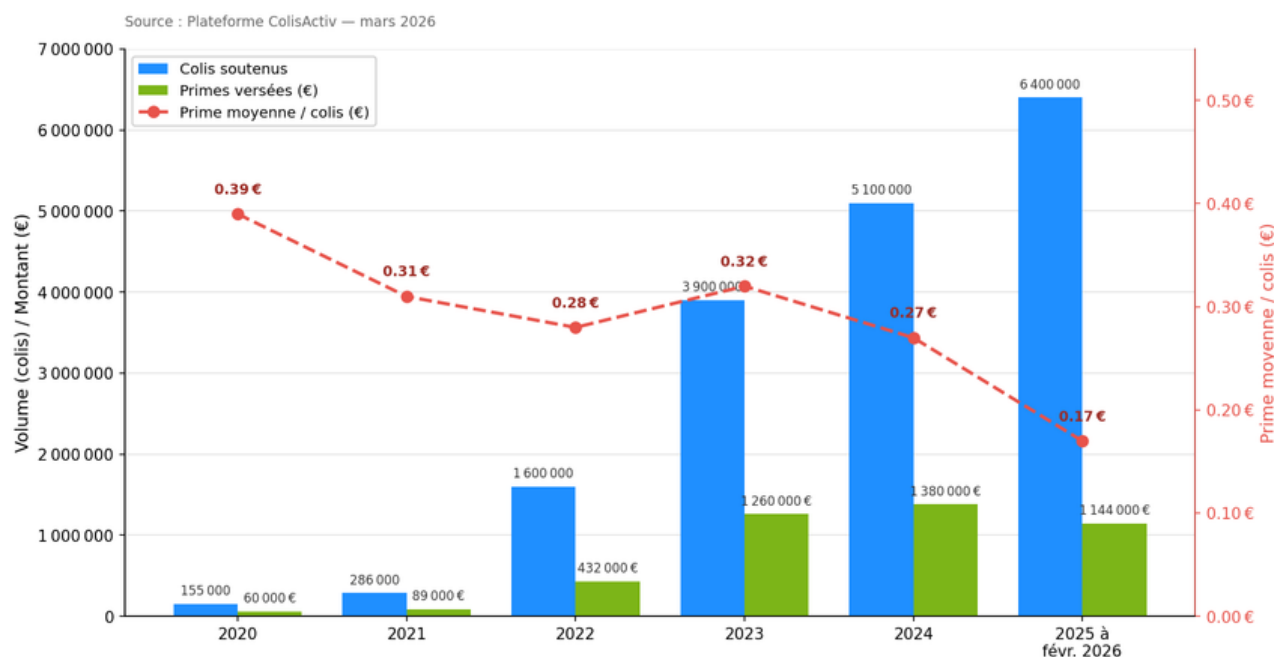
Les résultats

Des objectifs atteints à 97%

Entre octobre 2020 et début 2026, ColisActiv' a soutenu la livraison de 17,4 millions de colis à vélo cargo, dépassant l'objectif de 17 millions fixé par la convention 2, et atteignant 97% des 18 millions fixés par le dernier avenant de prolongation.

Le programme a connu une montée en puissance progressive, passant de 155 000 colis en 2020 à plus de 5 millions par an en 2024 et 2025.

Au total, 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. La prime moyenne a baissé régulièrement, conformément au principe de dégressivité inscrit dès la conception du programme. Elle est passée de 0,39 € en 2020 à 0,17 € début 2026, sans que cette baisse ne se traduise par un recul des volumes.



Évolutions annuelles des indicateurs ColisActiv' sur la durée du programme



Un impact environnemental significatif

14 M

de km de véhicules
thermiques évités en ville

7 990

tonnes de CO₂
évitées

3 M

de litres de carburant
fossile économisés

Au-delà du CO₂, les livraisons à vélo cargo réduisent d'autres nuisances non quantifiées ici : contribution à la congestion urbaine, bruit, particules fines, occupation de la voirie, risque accidentogène. Par ailleurs, ces chiffres ne concernent que les livraisons ai-

dées pendant la durée du programme : une large part des contrats noués perdurent au-delà de la fin des primes et se sont étendus sur d'autres territoires, prolongeant les gains environnementaux sur plusieurs années et au-delà des villes accompagnées.

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 VUL remplacées par des vélos cargos. Cela correspond à la consommation électrique annuelle d'environ 395 000 personnes, l'équivalent d'une ville comme Nice. Rapporté au budget du programme (9,5 millions d'euros), le coût s'établit à 10,7 €/MWh.

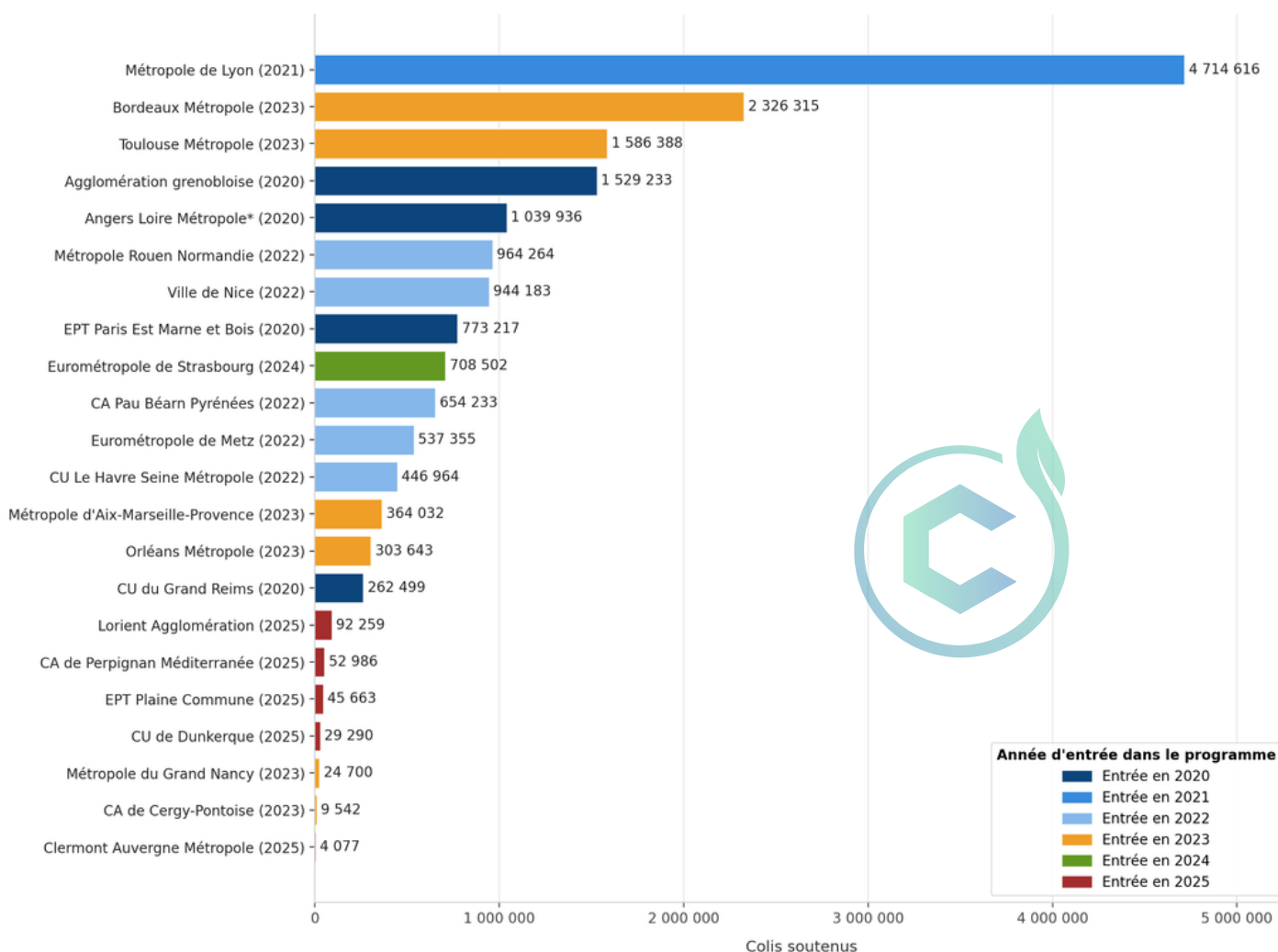


Le déploiement dans les territoires

Les cinq premiers territoires (Lyon, Bordeaux, Toulouse, Grenoble et Angers) représentent à eux seuls 64 % des colis soutenus. Ce résultat reflète le poids des grandes métropoles, mais aussi l'ancienneté de certains territoires dans le dispositif : 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), portée par la combinaison de la densité urbaine, d'une réglementation favorable et d'un tissu d'opérateurs particulièrement développé (19 opérateurs conventionnés).

Source : Plateforme ColisActiv — mars 2026



Nombre de colis soutenus par ColisActiv' par territoire



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'

L'impact au-delà des chiffres

Pour les donneurs d'ordre : un changement de regard

Avant ColisActiv', la plupart des grands donneurs d'ordre ne considéraient 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 en interne. UPS a ainsi décidé, vers la fin du programme, de tester la cyclologistique sur chaque territoire où ColisActiv' était pré-

sent, soit en faisant adopter le vélo cargo à ses sous-traitants historiquement en camionnette, soit en passant directement par un opérateur de cyclologistique. La Poste, confrontée à la baisse structurelle du courrier au profit du colis, y a vu un mode de livraison particulièrement adapté à l'évolution de ses flux.



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

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

Le programme s'est déployé dans un contexte macroéconomique défavorable au transport : selon Altarès, 481 défaillances ont été enregistrées dans le transport de proximité au premier semestre 2024 (+27 % sur un an), et plusieurs opérateurs de cyclolo-

gistique ont cessé leur activité. Dans ce contexte ColisActiv' a joué un rôle qui n'avait pas été anticipé à sa conception : celui de filet de sécurité économique. D'autres opérateurs ont utilisé ce soutien pour investir dans du matériel ou diversifier leurs flux.



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 activité, d'acquérir 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')



Pour les collectivités : des données et un appui à la décision

Au fil de cinq années, ColisActiv' a constitué une base de connaissances inédite sur la cyclologistique en France : études territoriales, cartographie des hubs, analyses de densité, indicateurs de performance, recueillis auprès d'acteurs économiques qui ne parta-

gent pas naturellement ce type d'information. La Métropole de Lyon, par exemple, s'est appuyée sur les cartographies de flux issues de la plateforme de ColisActiv' pour adapter ses aménagements cyclables.

“

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.

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

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.

- **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.
- **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 moyen d'inciter leurs sous-traitants en VUL à intégrer du vélo cargo dans leur flotte.



Enseignements

Les cinq années de déploiement permettent de dégager plusieurs enseignements structurants pour l'avenir de la cyclologistique.

Une prime modeste sur l'exploitation suffit à faire basculer les arbitrages

En ciblant le fonctionnement plutôt que l'investissement, et en intervenant sur un mail-
lon où les marges sont très faibles, Colis-
Activ' a démontré qu'un soutien limité (en

moyenne 8% du coût de la livraison) peut
suffire à provoquer un changement de pra-
tiques.

Densité urbaine et avantage opérationnel sont les deux conditions du décollage

La cyclologistique se développe significati-
vement lorsque deux conditions sont réu-
nies : une densité de livraison suffisante et
un avantage opérationnel à livrer à vélo car-
go plutôt qu'en VUL (lié aux difficultés con-

crète de circulation, d'accessibilité ou de sta-
tionnement). En l'absence de l'un ou l'autre,
le programme peut soutenir des opérateurs
existants, mais ne suffit pas à créer une
dynamique de marché.

Le programme, un outil de prospection et d'alignement interne

Pour les opérateurs, ColisActiv' a constitué
un argument commercial qui crédibilisait
leur offre. Pour les donneurs d'ordre, il a
fourni un levier de conviction interne : il
permettait à une agence locale de justifier
l'expérimentation auprès de sa direction na-

tionale, et inversement, il aidait les sièges à
faire accepter localement leur stratégie de
verdissement, que ce soit en propre ou à
travers l'influence exercée sur leurs sous-
traitants.



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 efficace.

Et aujourd'hui, tout ce socle existe. Si un nouveau programme devait voir le jour, nous pourrions aller deux fois plus vite et trois fois plus loin avec le même budget.

Amauric Guinard, cofondateur de SOFUB

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 est en baisse, les petites structures peinent à trouver un modèle économique stable, le foncier logistique en centre-ville reste rare et cher,

et l'instabilité réglementaire tempère l'ambition de nombreux donneurs d'ordre. Si rien ne vient soutenir la cyclologistique dans les prochaines années, le risque est réel de voir disparaître une partie des opérateurs que le programme a contribué à faire émerger.

Quatre conditions apparaissent essentielles pour pérenniser le secteur :

- **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.
- **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.
- **L'exemplarité de la commande publique :** en confiant une part suffisante de leurs flux logistiques à la cyclologistique, les collectivités peuvent à elles seules sécuriser la viabilité d'un opérateur, indépendamment des conditions de marché.



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



Et après ?

Si le programme CEE s'achève, ColisActiv' ne s'arrête pas pour autant. Plusieurs territoires (Metz, Lorient, Grenoble) ont choisi de poursuivre le dispositif sur leurs fonds propres.

L'équipe SOFUB continue de prospecter de nouvelles collectivités : certaines, freinées par les arbitrages budgétaires et les élections municipales de 2026, ont déjà manifesté leur intérêt pour 2027. SOFUB maintient également une activité d'études territoriales.

Elle capitalise par ailleurs sur l'expertise acquise pour lancer CertiLUD, un label qui permet aux entreprises de transport de valoriser le verdissement de leur flotte, y compris l'usage du vélo cargo.

En certifiant les flottes de livraison urbaine, CertiLUD facilite l'intégration d'un critère de livraison durable dans les appels d'offres publics comme privés.



“

Le programme s'arrête au moment même où l'actualité géopolitique secoue toute la chaîne de livraison. C'est dans ces moments de remise en question profonde que peuvent accélérer les solutions émergentes et moins tributaires des énergies fossiles comme la cyclologistique. Mais ce type de changement prend du temps : il faut répéter, démontrer, convaincre à chaque niveau de l'organisation. Colisactiv' a lancé le mouvement mais il sera nécessaire de continuer cet accompagnement et de capitaliser sur les relations tissées avec de grands donneurs d'ordre nationaux pour qu'il prenne de l'ampleur.

Amauric Guinard, cofondateur de SOFUB

L'héritage de ColisActiv'

- **Un écosystème structuré**
300 acteurs économiques accompagnés, des relations de confiance établies entre opérateurs locaux, donneurs d'ordre nationaux et collectivités
- **Une connaissance inédite du secteur**
des données opérationnelles géolocalisées, des études territoriales sur 22 bassins de vie, une expertise mobilisable par les pouvoirs publics et les acteurs économiques
- **Un changement de regard**
la cyclologistique, autrefois ignorée des grands donneurs d'ordre, est aujourd'hui identifiée comme un mode de livraison à part entière du dernier kilomètre
- **Une méthode éprouvée**
un mécanisme de prime sur facture appliqué à l'exploitation, qui a fait ses preuves et a été mis en avant par les fédérations européennes de cyclologistique comme le meilleur dispositif en Europe pour accélérer le développement du secteur
- **Un levier d'économies d'énergie**
884 millions de kWh économisés à terme, soit la consommation électrique annuelle d'une ville comme Nice

Remerciements

Tout d'abord, un grand merci à celles et ceux qui étaient à mes côtés dès le début pour imaginer le programme Colisactiv'. Je pense tout particulièrement à Olivier Schneider, Franck Annamayer et Pierre-Emmanuel Jan, respectivement présidents de la FUB et de Sonergia, et directeur général de Youtoyou, ainsi qu'à Olivier Péret pour son soutien graphique et Elodie Trauchessec de l'ADEME qui nous a permis de nous rencontrer.

Merci également à celles et ceux qui ont contribué directement à sa mise en œuvre : Romain Barbé, Matthieu Mermet, Carolina Martinez, Quitterie Berchon, Arnaud Chéreau, Audrey Kurtz, Carmelia Mbuembo, Joffrey Garcia et Hubert Royer.

Rien n'aurait été possible sans une collaboration étroite avec la DGEC, d'abord Armelle Margueret puis Clarisse Taufour ; la DGITM, Xavier-Yves Valère puis Antoine Robichet ; l'ADEME, Marie Pouponneau et Tristan Bourvon ; ainsi qu'avec les autres programmes comme les équipes d'InterLUD, Eve, Appel d'Air ou Cyclocargologie. Nous remercions également l'ensemble des collectivités territoriales, des fédérations professionnelles de transport et de chargeurs ainsi que les grands donneurs d'ordre nationaux qui se sont emparés du sujet de la cyclologistique bien au-delà de nos espérances. Au nom de toute l'équipe, je les remercie pour leur écoute et leur engagement en faveur d'une logistique urbaine plus durable.

Nous souhaitons également remercier plus particulièrement certaines personnes, en sachant que cette liste ne saurait être exhaustive : Emilie Fodor de la métropole de Lyon ; le sénateur Franck Dherisin, qui a soutenu à plusieurs reprises, au nom du Gart représentant le CTLUD, le programme ; Anne-Marie Jean et Anne-Marie Idrac pour leur rapport LUD saluant l'efficacité du programme ainsi que pour leur engagement sur la LUD en général ; Maxime Forest de France Logisti-

que pour ses précieux conseils ; Jean-André Lasserre et Hélène de Solère d'InterLUD, avec qui les synergies ont été nombreuses et fructueuses ; Jérôme Rouge et Delphine Blanc de la FabLog, avec qui les collaborations n'ont pas manqué ; Christophe Bouju de La Poste ; Olivier Labarthe du CESIT-Kedge Research ; Claire d'Arco de Lorient Agglomération ; Delphine Despraz de Grenoble Alpes Métropole ; Charlotte Libert de Vincennes et PEMB ; Thibaut Baladon de Bordeaux Métropole ; M. Densa et Le Corre de l'Eurométropole de Metz ; Romuald Urvoy de Le Havre Seine Métropole ; Michael Mahut d'Agilenville ; Frédéric Murat de Coursier.fr ; Maxime Ducoulombier et Guillem Isaak Georges pour ce beau plan national pour la cyclologistique porté par Barbara Pompili : il nous a permis de changer d'échelle. Un grand merci également à Christan Rose de CGF, représentant le CTLUD AE lors de nos COPIL, pour son apport constant de bon sens logistique, ainsi qu'aux fédérations belge et allemande de cyclologistique pour leurs invitations renouvelées à partager l'expertise ColisActiv' lors d'événements européens.

Bien sûr, merci aussi aux différents ministres de l'énergie, des transports et de la transition écologique qui se sont succédé depuis 2020 et ont systématiquement soutenu le programme et salué son efficacité, notamment Christophe Béchu, Elisabeth Borne, Clément Beaune et Philippe Tabarot.

Enfin, nous remercions les partenaires qui contribuent à l'émergence plus globale d'un écosystème vélo : Florence Gall et Patrick Guinard de France Vélo & de l'APIC, Catherine Pillon et Camille Thomé du réseau Vélo & Marche, ainsi que Vincent Dulong et Marie Xavière Wauquiez, délégués généraux successifs de la FUB, et l'ensemble des administrateurs.

Amauric Guinard
Cofondateur de SOFUB



ColisActiv'

Crédits

Rédaction : Anne Le Gal

Maquettes et mise en page : Alce communication

Photos : @douzecycle, @ColisActiv

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.

