

La logistique cycliste doublement à l'honneur en Suisse: Les championnats d'Europe et du monde de coursiers à vélo 2013

Berne accueillait en juin les championnats d'Europe de coursiers à vélo, tandis que s'affrontent début août des professionnels du monde entier sur les pentes lausannoises aussi bien sur des vélos classiques que des vélos de transport de marchandises. Au-delà de la compétition, ces événements sont l'occasion d'un échange de bonnes pratiques entre professionnels, par exemple en matière informatique pour optimiser les trajets. Mais surtout, ils rappellent l'énorme potentiel du transport de marchandises professionnel et privé à vélo: selon les estimations du projet «cyclelogistics», 42% des livraisons motorisées en ville pourraient être assurées à vélo. En Suisse, on compte déjà une vingtaine d'entreprises de livraison rapide qui opèrent à l'échelle nationale en misant sur la combinaison vélo-train. Les services de livraison à domicile à vélo représentent une particularité helvétique la plupart du temps exploitée par des programmes sociaux. En 2012 a été fondée l'Association suisse des services de livraison à vélo VLD dans le but de promouvoir et d'améliorer l'offre existante. (Langues: fr, de, en)

Pour plus d'informations:

Les championnats d'Europe et du monde de coursiers à vélo www.ecmc2013.ch / www.cmwc13.com
Projet européen de promotion du transport de marchandises à vélo (en) www.cyclelogistics.eu
Swissconnect: Service national de livraison rapide www.swissconnect.ch/fr/index.html
Association suisse des services de livraison à vélo VLD www.livraisonavelo.ch

Velo-Güterlogistik zwei Mal in der Schweiz gefeiert: Europa- und Weltmeisterschaft der Velokuriere 2013

Ende Juni 2013 fand in Bern die Europameisterschaft der VelokurierInnen statt, während Anfang August Velokuriere aus der ganzen Welt in den steilen Strassen der Stadt Lausanne mit klassischen Velos und mit Lastenfahrrädern gegeneinander antreten. Bei diesen Anlässen geht es nicht nur um den Wettbewerb, sondern auch um den Best-Practice-Austausch unter den Logistik-Spezialisten, z.B. über die neueste Informationstechnologie zur Optimierung der Fahrten. Vor allem machen sie aber das enorme Potenzial des privaten und geschäftlichen Gütertransports per Velo deutlich: Nach der Einschätzung des EU-Projekts „cyclelogistics“ könnten 42% aller motorisierten Wege in Städten aufs Velo verlagert werden. In der Schweiz existieren mehr als zwanzig Kurierdienste, die dank der Kombination von Zug und Velo auch schnell von Stadt zu Stadt liefern können. Eine Besonderheit in der Schweiz stellen die beliebten Velo-Hauslieferdienste für Einkäufe dar, die meist im Rahmen von Sozialprogrammen betrieben werden. 2012 wurde die Plattform „Velo-Lieferdienste Schweiz VLD“ ins Leben gerufen, um das Angebot zu fördern und zu verbessern. (Sprachen: fr, de, en).

Weitere Informationen:

Europa- und Weltmeisterschaft der Velokuriere 2013 www.ecmc2013.ch / www.cmwc13.com
EU-Projekt „cyclelogistics“ zur Förderung des Gütertransports per Velo (en) www.cyclelogistics.eu
Swissconnect: Nationaler Kurierdienst in der Schweiz www.swissconnect.ch
Verein Velo-Lieferdienste Schweiz VLD www.velolieferdienste.ch

05.08.2013

Un réseau national pour la promotion des services de livraisons à vélo.

Berne, le 18 septembre 2012

En 1997 fut lancé le premier service de livraison de commission à vélo. Ce type de service répond, dans une optique de développement durable, aux besoins des clients et des commerçants. Il revêt de plus une signification particulière en tant que programme de réinsertion sociale. Actuellement, 17 villes en Suisse possèdent des services similaires de livraison de commission à vélo.

L'association suisse des services de livraisons à vélo, récemment fondée, coordonnera et visera la promotion des différents acteurs impliqués dans ces services.

Les prestations offertes par ces services de livraison à vélo sont très appréciées des clients, des commerçants, ainsi que des autorités et ne se résument pas seulement au slogan « *acheter sans trimballer* ». Faire ses achats peut en effet être combiné à une séance de cinéma, un café avec des amis ou un rendez-vous chez le coiffeur. Les centres-villes sont ainsi renforcés en tant qu'espaces marchands, mais aussi en tant que lieu de vie. Enfin, ces services vont dans le sens d'une diminution des émissions de CO₂ et du trafic automobile. Principalement développés sous la forme de programme d'occupation, ces services contribuent à l'insertion professionnelle et sociale des personnes qui y sont employées.

Cependant et bien que ces projets suscitent un fort enthousiasme lors de leur planification, ils doivent faire face à de nombreux défis d'exploitation et de gestion qui tendent à freiner leur développement au niveau local.

L'association nouvellement créée veut contribuer au développement de ces projets à fort potentiel. Elle vise en particulier à promouvoir l'échange d'expérience, la mise en réseau des acteurs, la coordination avec les acteurs nationaux et les détaillants, le soutien à la création de nouveaux services de livraisons à vélo, ainsi que la création d'un pôle de compétence. Ces différentes activités seront gérées par un bureau central.

En tant que partenaires principaux, les commerçants ont décidé de soutenir activement les services de livraison à vélo existants et à venir. Certains membres de la communauté d'intérêt du commerce de détail suisse, Coop, Migros, Denner et Manor, soutiennent activement l'association suisse des services de livraisons à vélo durant sa phase de lancement et pour une durée de quatre ans.

« Acheter sans trimballer » Comment ça marche ?

Une fois le paiement effectué à la caisse, le bulletin de livraison est fixé sur les sacs de commissions qui sont ensuite déposés dans un local prévu à cet effet au sein du magasin. La livraison s'effectue alors à vélo jusqu'au domicile du client dans une intervalle de trois heures. Pour le client, les prix varient entre CHF 3.- et CHF 12.- par livraison selon les services et la distance parcourue. Dans la plupart des cas, les livraisons sont effectuées par des personnes en réinsertion sociale et professionnelle. Dans le cas contraire, les livraisons sont effectuées par des coursiers à vélo.

Renseignements :

Association suisse des services de livraison à vélo, Martin Wälti, 079 467 99 36



Chère lectrice, cher lecteur

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

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

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

Retour vers le futur



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

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

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

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



Source: [CycleLogistics photo database](#)

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

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



Source: [CycleLogistics photo database](#)



Source: www.eltis.org

dont Paris.

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

Avantages et inconvénients potentiels



Source: [CycleLogistics photo database](#)

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

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



Source: [CycleLogistics photo database](#)

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

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

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

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

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

CycleLogistics: la solution



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



Source: CycleLogistics photo database

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

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



Source: CycleLogistics photo database

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

Fédération de la logistique cycliste



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

C'est la saison...



Source: CycleLogistics photo database

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

Vous en voulez davantage ?

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

Prochains évènements

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

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



cyclelogistics –
emmener l'Europe plus loin



IEE/10/277/SI2.589419
May 2011 – May 2014

www.cyclelogistics.eu



Contexte

Actuellement **le transport de biens** en milieu urbain repose presque à 100% sur des **véhicules à moteur à combustion**. Les charges légères sont souvent transportées par des véhicules lourds pour de courtes distances.

Voici quelques exemples dus à la situation actuelle des transports:

- Coûts de maintenance élevés pour les voies urbaine
- Des camions de livraison dans des rues étroites
- Des véhicules inadaptés au centre ville (zones piétonnes, terrasses)
- Pollution et bruit



Le potentiel de Cycle Logistics

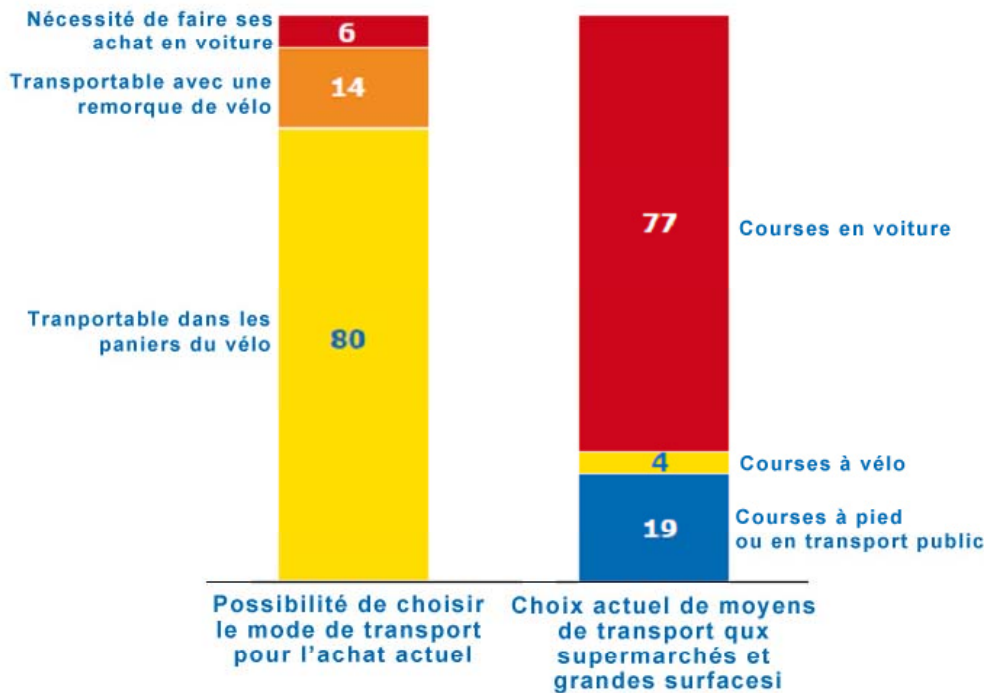
Type de déplacement/but	Part des déplacements urbains	Potentiel de cycle logistics
Transport professionnel	8%	3%
Transport d'achats	24%	10%
Temps de transport Loisirs	27%	4%
Transport domicile -travail	26%	3%
Total passenger transport	85%	20%
Transport de marchandises en gros (>3.5 t)	5%	0%
Transport de marchandises semi-gros (<3.5 t - estate)	5%	1%
Transport de marchandises au detail (break etc)	5%	4%
Total transport de fret / marchandises	15%	5%
Total	100%	25%

Source: Baseline study on CYCLELogistics

COPENHAGENIZE...

	Copenhague	Graz
Nombre d'habitants	530.000	260.000
Nombre de voitures pour 1000 habitants	320	470
Part du vélo dans les déplacements domicile-travail	36%	20%
Nombre de triporteurs/vélos-cargo	~ 25.000	~ 30

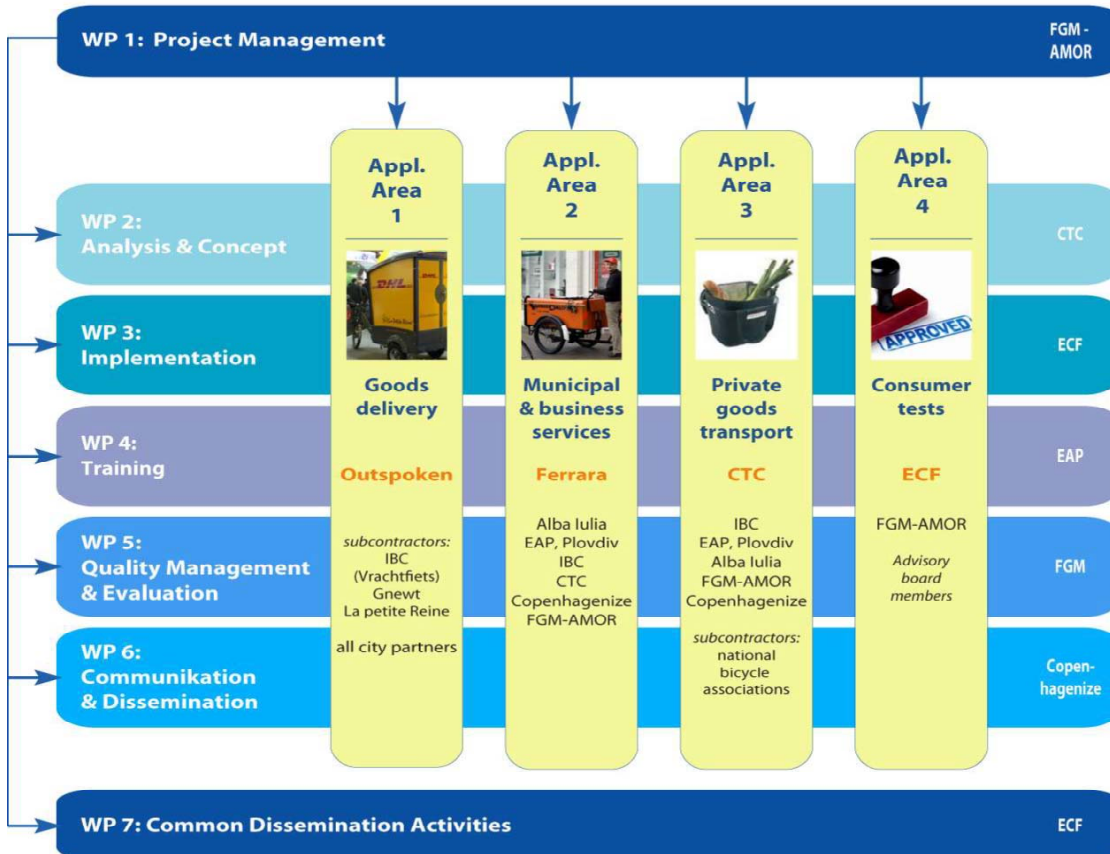
BEAUCOUP DE POTENTIEL POUR LES COURSES A VÉLO



Fonte: ARGUS, 2009. Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlichen Stadtverkehr www.graz-radeln.net

Objectifs et points principaux

- ❖ Faire **prendre conscience** au secteur des transport de l'existence de cette possibilité.
- ❖ **Remplacer des déplacements en voiture** à motif de transport de biens par des déplacements à vélo
- ❖ **Motiver les sociétés de livraison** urbaine à intégrer les **triporteurs et vélos-cargos dans leur flotte.**
- ❖ Intégrer les vélos-cargos dans la politique de transport des villes partenaires et **créer des conditions favorables** au transport à vélo.
- ❖ **Susciter la mise en place** des vélos de transport pour des **services municipaux et les entreprises locales.**
- ❖ Optimisation/amélioration des conditions et possibilités pour les courses à vélo aux supermarchés et boutiques.
- ❖ Fournir des informations solides aux consommateurs dans tous les domaines de cycle logistics.



Stratégies de mise en place

- Compilation de **bonnes pratiques** (Inventaire, solutions B2B, B2C)
- **Rencontres** des différents **acteurs du secteur.**
- **Laboratoires** pour Cycle Logistics offrant aux utilisateurs potentiels la possibilité de tester les produits.
- **Programme “mes courses à vélo”** dans 15 villes.
- **Tests consommateurs** (Vélos-cargos, remorque, équipement)
- **Ateliers de formation** pour la mise en place de cycle logistics



Exemples



Résumé du projet

cyclelogistics a pour objectif de réduire la consommation d'énergie du transport de fret urbain en promouvant l'utilisation du vélo plutôt que des véhicules à moteur. Le projet se concentrera sur les centre-villes de l'UE.

Les secteurs suivants seront approchés: Following areas will be approached:

- Livraison/Delivery transport
- Services municipaux liés au transport de biens
- Voyages d'affaire liés au transport de biens
- Déplacements personnels liés au transport de biens



Les participants au projet viennent de **huit pays différents**. Au total en incluant les sous traitants et les membres du conseil d'administration, 17 pays sont impliqués.

Principaux résultats escomptés:

- Diminution de la consommation d'énergie
- Diminution de l'espace utilisé ainsi que de la pollution sonore et de la pollution de l'air.

Partenaires & Contact

Coordinateur :

Karl Reiter

FGM-AMOR: Austrian Mobility Research

Graz, Austria

E-Mail: reiter@fgm.at

Tel.: +43/316/810451-23

Partenaires:

- **ECF** – European Cyclists' Federation, Bruxelles, Belgique
- **Outspoken**, Cambridge, Royaume Uni
- **AMI Ferrara** – Agenzia Mobilità Impianti, Italie
- **EAP** – Energy Agency of Plovdiv, Bulgarie
- **Copenhagense**, Copenhague, Danemark
- **Alba Iulia**, Roumanie
- **CTC** – Royaume Uni
- **IBC** – International Bicycle Consultancy, Utrecht, Pays-Bas

www.cyclelogistics.eu

Communiqué – 21 mai 2013



Les Championnats du monde de coursiers à vélo (CMWC13) se dérouleront à Lausanne du 30 juillet au 4 août 2013.

Afin que les coursiers du monde entier se rendent compte de ce qu'est une ville en pente, les coursiers lémaniques, les invitent à venir se mesurer à Lausanne, ville dont ils battent le bitume depuis bientôt 15 ans. Les cinq victoires mondiales remportées par Joséphine Reitzel et Raphaël Faiss ont élevé la ville au rang des capitales coursières. Le bourgade lémanique est depuis redoutée de la communauté cyclo-messagère : un championnat de monde sur ses pentes s'imposait.

Pour la première fois depuis Zurich en 1999, les Championnats du monde des coursiers se tiendront en Suisse. **Du 30 juillet au 4 août, Lausanne accueillera les coursiers à vélo du monde entier** pour un événement entièrement dédié à la petite reine. Pour illustrer au mieux le travail quotidien des coursiers lausannois, la mainrace, événement central de la rencontre, aura lieu dans les ruelles de la Cité, entre pente et pavés. Outre la course principale, d'autres compétitions auront lieu, à vélo toujours: figures en fixie (vélo à pignon fixe), tour du Lavaux et dans les Alpes, ainsi que les fêtes indissociables de l'événement.

Un championnat c'est aussi l'occasion annuelle de se retrouver. La communauté coursrière du monde s'étend sur tous les continents et, depuis plus de vingt ans, elle se réunit une fois l'an dans les capitales. Elle est devenue une grande famille soudée par la même passion du cycle et de la vitesse. Lausanne succède ainsi à Chicago, Varsovie et Tokyo. Entre fêtes et coups de pédale vifs, les coursiers décompressent d'une l'année de travail intense avant d'en entamer une nouvelle. Le monde des coursiers à vélo est atypique et constitue un environnement particulier: c'est une communauté bigarrée, idéaliste et soudée dont la passion pour la petite reine constitue le point commun et le moteur principal. Les championnats du monde sont donc l'occasion de découvrir cet univers dans les rues lausannoises.

Outre la course proprement dite qui aura lieu à la Cité, diverses manifestations seront proposées durant toute la semaine aux 500 coursiers attendus : balades en Lavaux et dans les Alpes, fondue pour tous à l'occasion du 1^{er} Août, course de côte (formule contre-la-montre), compétitions pour fixies, soirées en divers lieux lausannois.

Cette manifestation est organisée par l'association CMWC13. La Ville de Lausanne, la Loterie Romande, le Fonds d'Équipement de la Région Lausannoise, le Fonds du sport vaudois et de nombreux sponsors rendent possible la tenue de ces Championnats du monde qui seront accessibles gratuitement au public.

www.cmwc13.com

Affiche et photos libres de droit : <http://cmwc2013.com/presse/photos/>

Programme, chiffres clés et lexique ci-dessous.

Contact

Blaize Felberbaum, président du comité d'organisation
blaize.felberbaum@cmwc13.com, 079 705 68 91

Raphaël Pfeiffer, membre du comité, responsable des courses
raphael.pfeiffer@cmwc13.com, 076 388 78 92

Lucas Girardet, membre du comité, relations publiques
lucas.girardet@cmwc13.com, 078 732 47 31

Programme

Mardi 30 juillet
Ride dans le Lavaux et vélodrome

Mercredi 31 juillet
Ride dans les Alpes

Jeudi 1^{er} août
Fixie Events et fondue géante (Montbenon)

Vendredi 2 août
Qualifications Mainrace (Cité)
Up Hill Sprint (Pépinet-Pont Bessières)

Samedi 3 août
Qualifications Mainrace et Cargorace (Cité)

Dimanche 4 août
Mainrace (Cité)

Chiffres clés

- 500 participants
- 40 nationalités
- 250 places d'hébergement en abri-PC
- 7 cargos bike pour le transport des infrastructures
- 6 jours de courses et événements
- 22 organisateurs et quelques centaines de bénévoles
- 1 pré-event à Paris
- 2 soirées de soutien au Romandie
- 2 journées hors de Lausanne

Lexique

MainRace

Les concurrents s'affrontent dans une course qui fonctionne selon le principe du travail des coursiers à vélo. Il s'agit d'effectuer des livraisons d'un point à un autre. Il ne s'agit pas d'une course en ligne comme une course cycliste classique. Les coursiers se déplacent sur un parcours urbain, un réseau de rues, généralement à sens unique et sur lesquelles se trouvent des « checkpoints » qui représentent les endroits de prise en charge ou de livraison d'un document.

Au départ, chaque coursier reçoit une liste de livraisons à effectuer, appelée « manifest ». Le principe de la course est alors de relier les différents checkpoints au plus vite en choisissant les meilleurs itinéraires combinant au mieux les différentes livraisons à faire. Il faut donc être rapide sur le vélo mais également avoir une bonne orientation, une bonne aptitude à lire la carte et faire les bons choix dans des situations de stress.

Une course de qualification a lieu pour sélectionner les meilleurs qui participeront à la finale. En qualification, les coursiers partent en général seuls avec un manifest à remplir et sont chronométrés individuellement alors qu'en finale le départ se fait groupé et chacun doit remplir plusieurs manifests avant de rallier l'arrivée. Une course de qualification dure environ une heure alors que la finale peut atteindre trois heures.

Les documents à livrer d'un checkpoint à l'autre sont parfois symbolisés par un simple tampon sur le manifest mais en général il s'agit d'un véritable paquet. Les coursiers sont donc équipés d'un sac comme lorsqu'ils travaillent. Afin de recréer les conditions réelles de travail du coursier à vélo, les organisateurs peuvent demander au coursier de changer sa chambre à air, il doit donc aussi prendre avec lui de quoi réparer et regonfler son pneu. Il peut y avoir des checkpoints qui ne sont ouverts qu'à certaines heures, d'autres où le vélo est confisqué un certain temps s'il n'est pas cadencé.

Cargo Race:

La cargo race se déroule comme une main race ci-dessus mais avec des vélos de transport de marchandises. Les concurrents doivent transporter des objets encombrants tel que pneus de voitures, palettes, cartons etc.

Sprint:

Les concurrents s'affrontent par séries de quatre sur une ligne droite. Le premier arrivé au bout passe au tour suivant.

UphillSprint:

Sur un parcours en montée les concurrents partent contre-la-montre individuellement et se défient «à la pédale».

Fix events:

Les fix events regroupent le trackstand, le skid, le backward circle et le best trick, concours réservés aux vélos à pignon fixe, très répandus chez les coursiers à vélo.

Trackstand:

Il s'agit de tenir sur place en équilibre sur le vélo sans poser le pied. Après un certain temps il faut lâcher une main du guidon, puis la deuxième, puis un pied, puis le deuxième. Le coursier

qui tombe en dernier est le vainqueur. Grâce au pignon fixe on peut rester longtemps en équilibre sur le vélo ce qui rend ce concours très spectaculaire.

Skid:

Lancé à pleine vitesse sur son vélo à pignon fixe, il faut bloquer sa roue arrière et dérapier le plus loin possible. Ce n'est pas qu'un simple dérapage mais une véritable prouesse d'équilibriste. Le record mondial dépasse les 200 m..

BackwardCircle:

Toujours avec un pignon fixe, il s'agit d'effectuer le plus de cercles possibles en roulant en arrière. Egalement très spectaculaire, le record d'Europe est de plus de soixante tours!

Vélopolo:

Comme du polo à cheval, mais on remplace le canasson par des vélos!

BestTricks:

Avec un vélo qui vient tout droit des vélodromes, hommes et machines accumules les acrobaties et les points pour remporter le titre de meilleur clown à vélo.