Dossier Narratif

•

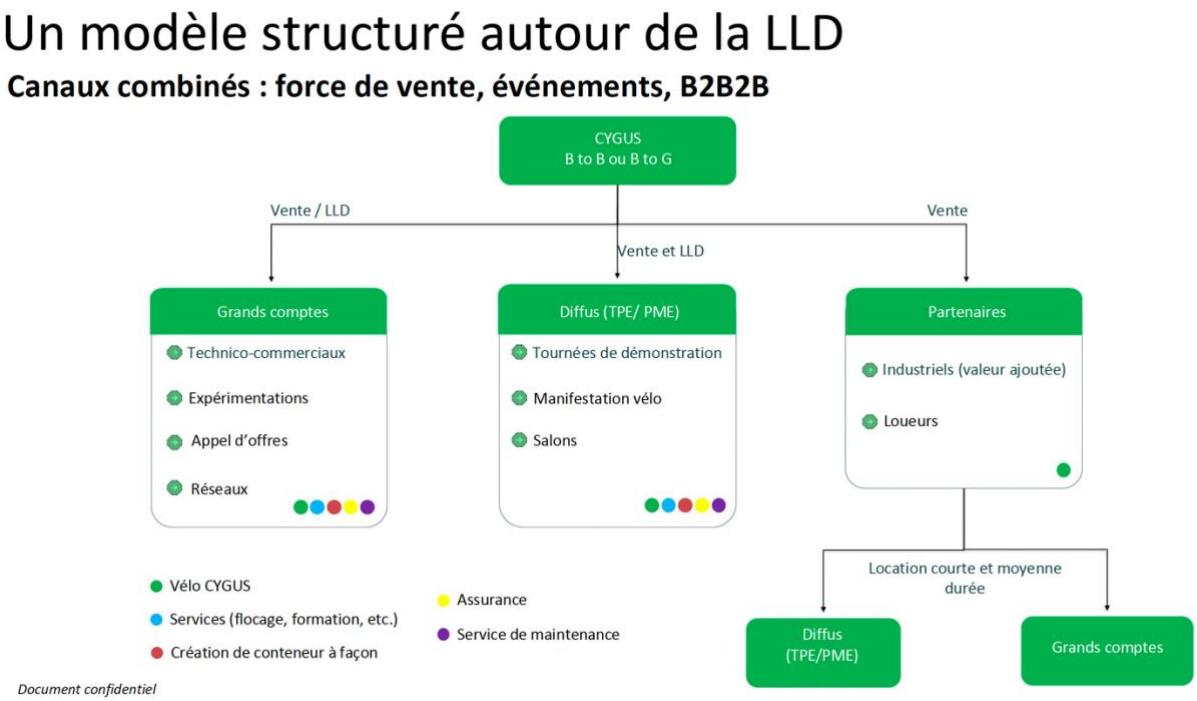
Le produit

Les professionnels opérant en ville, artisans, métiers de bouche ou logisticiens, sont aujourd'hui confrontés à un effet de ciseau de plus en plus marqué. D'un côté, leurs besoins de mobilité augmentent : davantage de tournées, de pression sur les délais, d'interventions dans des zones denses et encombrées. De l'autre, les contraintes urbaines s'accumulent : stationnement rare et coûteux, circulation ralentie, hausse des coûts d'exploitation, complexité logistique croissante. À cela s'ajoute une transformation profonde des attentes sociétales : l'impact environnemental devient un critère opérationnel à part entière, et impose de nouvelles façons de travailler. En France, on compte plus de **7,35 millions de véhicules utilitaires légers professionnels**, dont **1,25 million circulent en zones urbaines**. Ce parc vieillit, coûte cher à exploiter, et n'est plus adapté aux nouvelles exigences de mobilité urbaine. Face à cette situation, deux solutions imparfaites s'offrent aux professionnels. Le vélo cargo, accessible, peu coûteux à l'usage et libre de circuler en ville, mais limité par sa faible capacité d'emport (souvent inférieure à 250 kg) et son manque de confort pour un usage professionnel soutenu. À l'inverse, le véhicule utilitaire léger offre volume et puissance, mais au prix fort : loyers élevés, carburant, amendes, frais de stationnement, restrictions d'accès. Entre ces deux extrêmes, il n'existe aujourd'hui aucune solution réellement adaptée aux besoins spécifiques des professionnels urbains. Ce vide technologique est désormais reconnu au plus haut niveau : l'État a lancé en 2024 l'**Appel à Projets "Véhicules intermédiaires"** dans le cadre de **France 2030**, avec pour objectif de soutenir l'émergence de nouvelles plateformes de mobilité professionnelle, plus légères, sobres et adaptées aux usages réels du terrain.

Le marché de la cyclologistique est en pleine structuration et plusieurs acteurs y ont déjà pris position, notamment sur le segment des vélos-cargos. Des entreprises comme **K-Ryole**, **Kleuster** ou **Pélican Train** proposent des solutions électriques adaptées à certaines contraintes urbaines, avec des efforts notables sur la maniabilité et la motorisation. Toutefois, ces véhicules restent limités à des charges comprises entre **150 et 250 kg**, avec des volumes souvent inférieurs à **1,5 m³**. Leur architecture ne permet pas de répondre aux besoins des professionnels qui transportent du matériel lourd, encombrant ou nécessitant une configuration métier spécifique. Par ailleurs, le confort de conduite, la stabilité en charge et la modularité restent des points faibles pour un usage intensif. À l'autre extrémité du spectre, les constructeurs de VUL électriques ou hybrides, comme Renault ou Citroën, restent dans une logique automobile, avec des produits performants mais **inadaptés à la micro-mobilité urbaine**.

Clientèle visée

- **B2B** : artisans, PME, logisticiens urbains, métiers de bouche, sites industriels
- **B2G** : collectivités locales, régies techniques, établissements publics
  Taille : structures locales jusqu'à grands comptes (Airbus, GRDF, JCDecaux)



Bénéfices clients

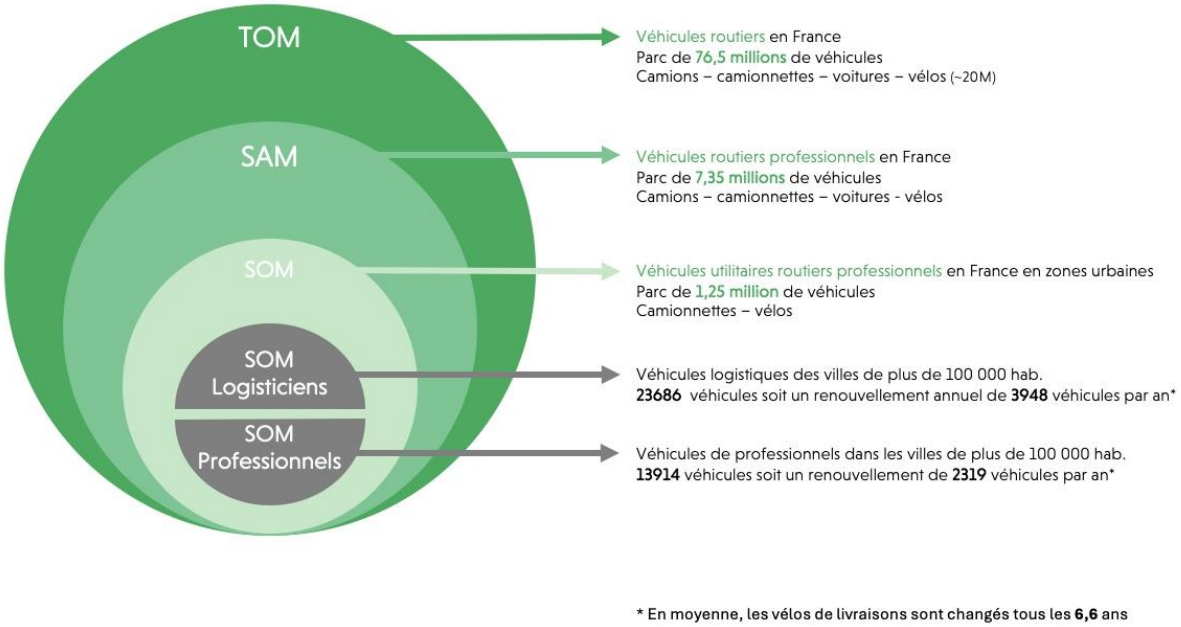
- Réduction des coûts d'exploitation et d'immobilisation
- Livraison facilitée au cœur des villes
- Valorisation de l'image responsable
- Confort et sécurité pour les salariés
- Productivité accrue par rapport au VUL classique
- Modularité en fonction des usages (entrepôts, routes, etc…)
- Maintenance simplifiée
- Possibilité de mutualisation avec d'autres acteurs

Attentes du marché

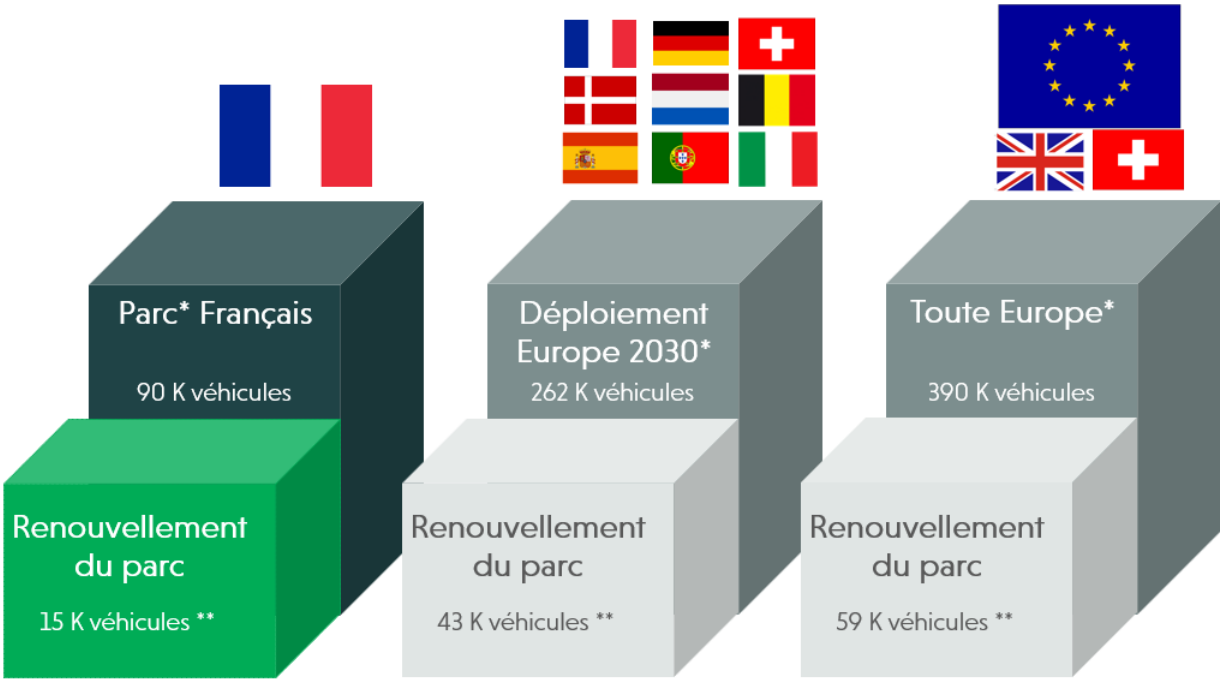
- Accès facilité dans les zones urbaines contraintes
- Simplicité d'usage et d'entretien
- Flexibilité métier
- Couts d'exploitations limités
- Solution écologique
- Description et quantification des marchés visés

Les acteurs ciblés en priorité sont les entreprises ayant des besoins de mobilité pour leur activité parmi lesquelles ont été sélectionnées les métiers de bouche et les artisans. Le secteur de la logistique vient compléter notre cible client.

Le marché Français (communes de plus de 100 000 hab)



Le marché Européen (même périmètre d'activité – avec communes de plus de 20 000 hab)



* Comprend uniquement les parcs des secteurs de la logistique, des métiers de bouche et des artisans
** En moyenne, les utilitaires professionnels sont remplacés tous les 6,6 ans

<u>Méthodologie d'étude de marché</u> :
Notre étude de marché a consisté à identifier les secteurs d'activités prioritaires.
Nous avons sélectionné le secteur de la logistique, de l'artisanat et des métiers de bouche.

Nous avons procédé par recherche sur bases de données (SIREN) et appel de sociétés avec un questionnaire précis (sondages) selon le type de métier, pendant cette étude de marché qui a duré 4 mois fin 2024.

Exemple de l'étude réalisée avec les métiers de bouche :

Méthode pour réaliser notre étude de marché

Sélection des codes Naf	Etude quantitative 700 appels, 375 retours complets ou partiels	Sélection des entreprises sur notre marché	Estimation du parc de véhicule (SOM)
10.71C Boulangerie pâtisserie 56.21Z Service des traiteurs 56.29B Autre services de restauration	Faites-vous des livraisons ? Combien de véhicules avez-vous ? Dans quel périmètre livrez-vous ?	50 % font des livraisons 11% n'ont pas de véhicules et sont exclus 43% sont exclus car leur périmètre moyen est supérieur à 5km	En moyenne, les répondants ont 1,6 véhicules

Ainsi, pour le marché français des communes de plus de 20000 habitants le nombre d'entreprise de est de 24 548 uniquement sur les trois code Naf étudiés. L'étude quantitative permet de sélectionner 10303 entreprises que nous multiplions par le nombre moyen de véhicule (1,6 véhicule par entreprise). Ce calcul nous donne le parc adressable de 16485 véhicules. L'âge moyen des véhicules professionnel est de 6,6 ans, ainsi le renouvellement annuel du parc pour les entreprises sélectionnées est de 2498 véhicules.

- Flexibilité d'usage & modularité

Le CYGUS est un ensemble de trois modules qui peuvent être utilisés indépendamment les uns des autres.

Le tricycle peut déplacer le conducteur à l'abri et en sécurité ce qui apporte beaucoup de flexibilité au véhicule puisqu'on peut déposer ou récupérer une remorque et poursuivre sa route ou être utilisé comme un moyen de déplacement comme un vélo classique (VAE).

La remorque peut être utilisée en mode piéton à 6km/h. Sa dimension d'un mètre de large peut lui permettre de rentrer dans une cour d'immeuble en toute sécurité et sans efforts. Elle possède toutes les fonctionnalités lui permettant d'être utilisée comme un véhicule indépendant (quatre roues, motorisation, frein de stationnement, éclairage, marche AV/AR…)

Enfin le module supérieur peut être remplacé manuellement sans outils. Une entreprise d'entretien d'espaces verts peut choisir d'avoir un module benne et un module caisse fermé pour une seule remorque. Cela lui permet de limiter le coût de sa flotte.

Un module supérieur interchangeable

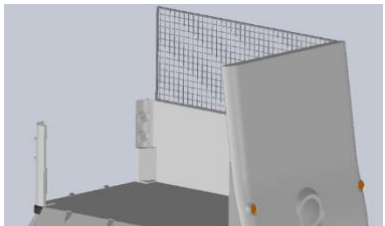
Une benne
Une caisse isotherme ou réfrigérée
Un conteneur
Un porte palette
Un atelier
Un stand mobile
Un équipement d'intervention

Exemple de modules supérieurs :

Module porte palette

Module artisans

Module espaces verts



Cette modularité a un impact important en fin d'utilisation puisque les deux éléments principaux, le tricycle et la remorque peuvent être très rapidement replacés dans d'autres métiers.

Mode de déplacement actif : Le CYGUS est un véhicule actif ce qui a deux vertus principales :

- Améliorer la santé de l'utilisateur,
- Changer les mentalités en mettant en avant ce type de déplacement actif, qui diminue les besoins de production d'énergie,

Mode de déplacement électrique

- Impact neutre en ville en termes de pollution, quelque-soit la production d'énergie électrique est réalisée hors de la ville,
- Impact très faible en France (> 90% électricité non carbonée)
- La consommation de notre CYGUS est très faible comparé aux petits utilitaires urbains électriques

Economique

- Un salarié en bonne forme physique est moins sujet à des arrêts de travail, plus efficace,
- Notre tricycle est totalement protégé des éléments extérieurs (pluie, froid, grêle, vent) ce qui constitue un progrès très important pour les cyclistes, comme on peut le voir avec certains sous-traitants parfois exploités ou mal traités dans certaines activités de livraison,
- Le coût de possession du CYGUS est aussi beaucoup plus faible que celui d'un utilitaire classique avec des économies importantes sur le stationnement (coût nul), sur l'utilisation (coût électricité très faible), les réparations…
- Ce nouveau véhicule est également très efficient en zone urbaine puisque son statut de cycle et remorque pour cycle lui permette de ne pas subir pas les restrictions d'accès imposées aux autres utilitaires.