

La cyclo-logistique dans le Grand Paris, des modèles alternatifs pour les livraisons du dernier kilomètre

L'intégration de la cyclo-logistique dans les projets immobiliers

Mémoire de recherche de Master 2 réalisé par Damien Zachert, septembre 2021, sous la direction de Pierre Berger (Sogaris) et Laurent Stourdé (Ecole d'Urbanisme de Paris)

La cyclo-logistique occupe aujourd'hui une place grandissante dans les métropoles françaises. Son développement rapide s'explique par une pluralité de facteurs. Premièrement, par le dérèglement climatique qui renforce la prise de mesures de la part des acteurs publics quant à l'organisation des réseaux logistiques. Que ce soit par des outils règlementaires ou incitatifs tels que la promotion des entrepôts urbains, la zone à faibles émissions, les subventions aux vélos ou la piétonisation des rues, les collectivités favorisent les modes de déplacement doux et envoient ainsi des signaux forts aux transporteurs. Parallèlement à l'enjeu de la décarbonation des transports de marchandises, l'amélioration de la qualité de vie en ville et plus concrètement de l'air représente une deuxième raison pour laquelle la cyclo-logistique retrouve progressivement sa place dans les villes. Le transport de marchandises restant un secteur fortement générateur d'émissions de CO₂, de NO_x et de particules fines dans sa globalité, les logisticiens sont amenés à proposer des solutions alternatives. Amplifié par la forte croissance de l'e-commerce et l'augmentation des volumes à livrer, l'enjeu (y compris au niveau de l'image de l'entreprise) de la mise en place d'une *supply chain* bas carbone demande aujourd'hui un report vers de nouveaux types de véhicules de transport.

Plus silencieux et agiles en milieu urbain, les vélos-cargo permettent aux logisticiens de répondre à la fois aux enjeux environnementaux et aux nouvelles exigences des clients finaux en termes de rapidité et de fiabilité des livraisons. **Afin que la cyclo-logistique puisse être efficace, ses acteurs expriment une demande immobilière spécifique**, ciblant des configurations spatiales plus adaptées aux processus du cyclo-fret.

Dans le cadre de cette étude qui s'est effectuée dans un contexte où l'utilisation de véhicules utilitaires légers domine et les flux de marchandises sont en forte croissance, nous nous sommes interrogés sur **la viabilité des modèles économiques de la cyclo-logistique** et de ses manières de se déployer en ville. De plus, le travail d'enquête cherchait notamment à comprendre **comment les acteurs de la production urbaine peuvent répondre aux besoins spatiaux des cyclo-logisticiens**.

Afin de répondre à ces deux interrogations, l'étude s'est appuyée sur la mobilisation de trois méthodes de travail. Premièrement, une recherche bibliographique sur le thème de la cyclo-logistique. Ensuite, dans l'objectif d'obtenir une compréhension à la fois globale et concrète de l'écosystème de la cyclo-logistique, la **réalisation d'une série d'entretiens** a permis d'analyser la structuration du secteur ainsi que la façon dont les acteurs interagissent en son sein. Enfin, afin d'intégrer une approche plus opérationnelle dans les réflexions développées au sein de cette étude, les **visites de sites d'exploitation** des logisticiens étaient primordiales.

En effet, la rencontre des acteurs au sein de leur lieu d'activité a permis d'obtenir une vision précise des processus d'exploitation et des besoins spatiaux exprimés.

Quelles sont donc les observations et conclusions résultant de ce travail d'enquête ?

La cyclo-logistique représente **un mode opératoire adapté aux contraintes des espaces urbains denses**. Les usages du transport à vélo-cargo génèrent moins de nuisances et bénéficient d'une acceptabilité sociale plus forte. Ses schémas opérationnels pouvant prendre des formes diverses, la cyclo-logistique présente **des capacités à s'adapter à différents contextes urbains**. Aujourd'hui, nous pouvons observer que le nombre d'opérateurs cyclo-logistiques est croissant et que parallèlement **un écosystème d'entreprises proposant des services de support tels que la maintenance ou le conseil se structure**. D'un point de vue général, la cyclo-logistique représente donc une activité **capable de dégager une rentabilité économique sous condition du contexte géographique** dans lequel elle se déploie. En effet, **la densité des points de livraison, la gestion et l'aménagement des voies cyclables ainsi que la topographie** déterminent essentiellement la productivité d'une activité cyclo-logistique.

Si le contexte géographique exerce une forte influence sur la pertinence de la cyclo-logistique, la configuration spatiale de l'immobilier dans lequel s'insère l'activité représente également un facteur déterminant. Les opérateurs recherchent principalement **des surfaces se situant en rez-de-chaussée allant jusqu'à 1 500 m²**. La **possibilité d'une arrivée massifiée sur le site ainsi qu'un accès privilégié au réseau cyclable** optimisent les processus cyclo-logistiques. Le foncier en métropole étant une ressource rare et coûteuse, les opérateurs rencontrent aujourd'hui des difficultés à développer leurs activités en occupant de nouvelles surfaces. Parallèlement, pour louer des surfaces en ville aux opérateurs du cyclo-fret, le modèle immobilier doit encore être affiné. Que ce soit pour des opérations de construction neuve ou de requalification, nous constatons que pour certains opérateurs, **il existe encore une inadéquation entre les capacités locatives et les niveaux de loyer exigés par la réalisation d'un projet immobilier en ville**. L'offre immobilière, tant sur ses formes architecturales que sur son modèle locatif, devra donc être travaillée en profondeur.

Pour conclure, l'étude a permis d'identifier l'ensemble des **facteurs ayant un impact sur la viabilité du modèle économique d'un cyclo-logisticien**. Elle définit ainsi le périmètre de pertinence de la cyclo-logistique, notamment dans le contexte du Grand Paris. Enfin, l'étude souligne l'importance de réunir l'ensemble des acteurs de l'écosystème cyclo-logistique afin d'orienter collectivement le développement de cette activité en ville.

Auteur : Damien Zachert