Master 2 Transport, Mobilité

Mémoire de fin d'études : L'espace urbain de distribution, un modèle adapté aux enjeux multiples de la cyclologistique ?

Sogaris, Direction Stratégie, Engagement, Innovation

Réalisé par Alexandre Wirth

Encadré par Suzanne Friedrich (Responsable de projet R&D et Innovation chez Sogaris), Reece Fisher (Chargée des Projets de Recherche chez Sogaris) et Philippe Poinsot (encadrant académique)

Remerciements :

Avant toute chose, je souhaite remercier Madame Suzanne Friedrich, ainsi que Madame Reece Fisher, mes deux tutrices de stage chez Sogaris, pour leur accompagnement tout au long de ces 6 mois et pour la précision de leurs relectures, qui ont beaucoup apporté à ce travail. Je remercie également Madame Juliette Berthon, directrice de la DSEI, pour son accueil ainsi que pour la confiance et l'intérêt qu'elle a portés à cette étude.

Je souhaite également remercier l'ensemble de l'équipe pédagogique du master Transport, Mobilité de l'École d'Urbanisme de Paris, et tout particulièrement Monsieur Philippe Poinsot, responsable du master, et encadrant académique de mon mémoire.

Je souhaite, enfin, remercier l'ensemble des personnes interrogées dans le cadre de ce travail, qui m'ont accordé de leur temps et sans lesquelles cette étude n'aurait pas été possible.

Table des matières

Introduction générale 4

Contexte et problématisation 4

État de l'art....5

Définition du cadre théorique et des concepts utilisés....11

Définition du terrain d'étude 12

Méthodologie 13

Hypothèses et annonce de plan....16

PARTIE I / Espaces urbains de distribution et cyclologistique : panorama d'un modèle logistique urbain dans le Grand Paris 18

1.1 Le modèle de l'espace urbain de distribution et sa place dans la typologie des espaces logistiques urbains 18

1.2. La cyclologistique dans le Grand Paris : acteurs, dynamiques 24

1.3. Un cadre public en consolidation 29

PARTIE II / Un modèle immobilier encore jeune qui rencontre d'importantes limites lorsqu'il accueille la cyclologistique 35

2.1 Les contraintes physiques de l'espace urbain de distribution : organisation interne et configurations techniques, étude de cas Montmartre 35

2.2 Les contraintes propres à l'activité cyclologistique 40

2.3 Les fragilités du modèle économique de la cyclologistique hébergée en espace urbain de distribution 43

PARTIE III / Une compatibilité possible sous conditions : localisation stratégique, diversification des modes et intervention publique 48

3.1 La localisation stratégique des espaces urbains de distribution comme réponse aux limites structurelles ? 48

3.2 Études de cas Montmartre : application des critères de favorabilité pour la localisation d'un espace accueillant de la cyclologistique 50

3.3 Les conditions et leviers d'une compatibilité durable....52

Conclusion 57

Bibliographie 59

Annexe 60

Retranscription des entretiens 60

Introduction générale

Contexte et problématisation

La cyclologistique désigne le transport professionnel de marchandises à vélo. Encouragée par les objectifs de décarbonation du transport de marchandises en ville, cette activité s'est développée sur le territoire du Grand Paris depuis la fin des années 1990, au point de compter aujourd'hui près de quarante entreprises de cyclologistique sur ce territoire (APUR, 2025). Comme toute activité logistique, la cyclologistique suppose de disposer d'un local permettant de réceptionner, trier et préparer les marchandises avant de les livrer. Or l'accès à ce foncier apparaît, pour plusieurs des opérateurs interrogés dans le cadre de cette étude, comme l'un des freins à leur développement. Le guide *Réussir en cyclologistique* le confirme à l'échelle nationale, en identifiant l'accès au foncier parmi « les vulnérabilités structurelles » partagées par l'ensemble des opérateurs. (Les Boîtes à Vélo, La Fabrique de la Logistique, 2026, p.11). Cette difficulté est liée à l'évolution géographique de l'immobilier logistique francilien, les entrepôts s'étant progressivement éloignés des centres-villes, qu'ils permettent pourtant d'approvisionner. Ce phénomène, décrit par Laetitia Dablanc et Dina Andriankaja sous le terme de Logistics sprawl (2011), s'explique par le prix du foncier et par sa disponibilité, tous deux bien plus favorables en périphérie qu'en zone urbaine dense.

La cyclologistique doit donc s'organiser malgré un foncier logistique rare et coûteux dans les zones qu'elle dessert. Cette contrainte pèse d'autant plus lourd que l'activité n'est pertinente que sur de courtes distances, les opérateurs livrant « des points situés majoritairement à proximité de leur plateforme (<10 km) » (ADEME, 2023, p.12). C'est dans ce contexte qu'est apparu l'espace urbain de distribution, un modèle de site logistique défini comme « un format immobilier support des activités de

distribution capillaire dans les centres-villes, par incrustation dans un bâtiment ou un sous-sol existant » (Afilog, 2023). En s'installant dans des locaux existants plutôt qu'en construisant du bâti neuf, ce modèle permet plus facilement d'implanter une activité logistique en zone dense, où le foncier est rarement disponible. Ce modèle est porté par des acteurs comme Sogaris, société foncière logistique d'économie mixte, qui en commercialise quatre dans le Grand Paris. Caractérisé également par sa surface, n'excédant pas 10 000 m², il est aussi appelé, selon les acteurs, espace de logistique urbaine (ELU) ou espace logistique de proximité (ELP).

Malgré l'opportunité qu'il représente pour la cyclologistique, rien ne garantit réellement que ce modèle immobilier réponde aux besoins que l'activité nécessite pour se structurer. Une partie des opérateurs s'y implante, mais la configuration est encore minoritaire, la plupart continuant d'exercer depuis des locaux d'autre nature. L'espace urbain de distribution s'est par ailleurs développé pour la logistique urbaine en général, et non pour la cyclologistique en particulier, ce qui laisse ouverte la question de son adaptation à cette activité. C'est de cette articulation incertaine entre un modèle immobilier et une activité en construction que découle la problématique de ce travail :

Dans quelle mesure le modèle de l'espace urbain de distribution peut-il être une réponse à la structuration de la cyclologistique dans le secteur du transport de dernier kilomètre ?

État de l'art

La logistique urbaine peut être définie comme « l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville » (Patier, 2002). Elle comporte deux composantes indissociables, l'une relative aux flux et à leur organisation, l'autre à l'immobilier qui les rend possibles. Longtemps peu prise en compte dans l'aménagement urbain, elle fait depuis quelques années l'objet d'un travail de documentation porté à la fois par la recherche académique, les agences d'urbanisme et les acteurs institutionnels. Les travaux mobilisés ici

s'organisent autour de trois thématiques : la recomposition de l'immobilier logistique francilien, l'émergence de la cyclologistique comme secteur en construction, et le cadre d'action publique qui structure leur environnement.

La recomposition spatiale de l'immobilier logistique

Le premier ensemble de travaux mobilisé porte sur la géographie de la logistique grand-parisienne et ses transformations récentes. L'étude de l'APUR, *L'immobilier logistique dans le Grand Paris* (2022), constitue la référence cartographique et statistique sur ce sujet. Elle recense 1 046 sites accueillant de l'activité logistique sur le territoire métropolitain, pour un total de 4 347 646 m², et en propose une typologie allant des grandes plateformes de plus de 20 000 m² aux sites logistiques de moins de 1 500 m² en zone dense. Elle formule surtout un constat qui fonde directement l'objet de ce travail : de nombreux projets logistiques affichent des ambitions de report modal qui ne se traduisent pas, dans les faits, par l'usage effectif du mode alternatif.

L'étude d'Antoine Beyer pour l'Institut Paris Région, *L'immobilier logistique francilien : quelles trajectoires à l'horizon 2040 ?* (2023), replace cette question dans le cadre de la sobriété foncière. Confrontant quatre scénarios d'évolution du parc logistique régional à l'enveloppe permise par le SDRIF-E, elle établit que seule une trajectoire restrictive, fondée sur la mutation des sites existants plutôt que sur la construction neuve, tient dans les moins de 900 hectares disponibles. La contrainte foncière métropolitaine impose ainsi de réinvestir le bâti existant, principe même du modèle de l'espace urbain de distribution.

Adeline Heitz et Adrien Beziat (2016) montrent quant à eux que l'industrie du colis présente en Île-de-France une géographie distincte de celle des autres activités logistiques, qu'ils expliquent notamment par une inertie spatiale des grands acteurs, dont les implantations évoluent plus lentement que les besoins de leur activité.

L'immobilier logistique urbain et périurbain, coordonné par Matthieu Schorung, Laetitia Dablanc et Heleen Buldeo Rai (2023), et numéro 3 de la revue Welcome to

Logistics city, fournit enfin la définition de référence retenue ici : l'espace urbain de distribution y est défini comme « un format immobilier support des activités de distribution capillaire dans les centres-villes, par incrustation dans un bâtiment ou un sous-sol existant, de 500 à 10 000 m² » (Schorung, et al., 2023). Le dernier numéro de la même revue, *Logistique urbaine et action publique* (2025), coordonné par Laetitia Dablanc, Juliette Berthon, et François Adoue prolonge cette lecture en interrogeant la place des pouvoirs publics dans la structuration de ces espaces, montrant que la contrainte foncière constitue un frein important au rapprochement des centres de distribution des zones denses, et que l'action publique doit dès lors jouer un rôle d'incitation, notamment en intégrant la logistique dans les documents d'urbanisme.

Ces travaux montrent que l'immobilier logistique francilien s'est éloigné des zones qu'il approvisionne, que le foncier en cœur dense est devenu rare et coûteux, et que la sobriété foncière inscrite dans le SDRIF-E impose désormais de réinvestir le bâti existant plutôt que d'en construire. Ils sont importants pour ce travail à plusieurs égards : ils fournissent le contexte qui rend l'espace urbain de distribution pertinent, et ils en légitiment le principe même, l'incrustation dans le bâti existant. Leur limite tient à leur échelle d'analyse : raisonnant à l'échelle régionale et métropolitaine, ils décrivent un mouvement d'ensemble sans examiner, à l'échelle du site, comment les opérateurs travaillent effectivement dans ces espaces.

Une filière cyclologistique émergente mais encore en construction

Le deuxième ensemble de travaux porte sur la cyclologistique, dont l'essor récent a fait l'objet d'un travail de documentation important. Le *Panorama de la cyclologistique en France* publié par l'ADEME en 2023 constitue le premier état des lieux exhaustif du secteur à l'échelle nationale : il dresse le portrait d'une filière jeune, fragmentée, en croissance, mais confrontée à des fragilités économiques structurelles. Le secteur de la cyclologistique est ensuite dépeint à l'échelle francilienne par l'étude de l'APUR *La cyclologistique dans le Grand Paris* (2025), qui recense 39 entreprises de cyclologistique dans la Métropole, soit près de 20 % des 205 entreprises françaises référencées par les Boîtes à Vélo, ce qui fait du Grand Paris le premier territoire national du secteur. L'étude distingue trois familles d'acteurs : les opérateurs

historiques du transport, à l'image du groupe La Poste et de ses filiales Chronopost, Colissimo et DPD, qui ont transféré une partie de leur activité vers le vélo ; les entreprises spécialisées, qui n'opèrent qu'en cyclologistique et représentent 42 % des acteurs recensés ; et les structures de l'économie sociale et solidaire, qui constituent 20 % des acteurs et se positionnent sur des marchandises peu sensibles aux chocs, comme les cartons ou les déchets, mieux adaptées aux contraintes du transport à vélo ». Trois enjeux principaux se dégagent de cette étude ; le premier est celui des ressources humaines : avec plus de 1 000 équivalents temps plein en Île-de-France, soit plus de 40 % des emplois nationaux du secteur, et près de la moitié des entreprises anticipant une croissance de leurs effectifs, la filière cherche à structurer des parcours de formation et de carrière dédiés à ces métiers. Le deuxième tient au potentiel de développement encore largement inexploité, l'APUR identifiant près de 1 500 sites de commerce parisiens susceptibles d'accueillir de la logistique à vélo. Le troisième concerne l'accompagnement public, encore inégal : cinq collectivités seulement mentionnent la cyclologistique dans leurs documents de planification.

Ces travaux sont complétés par l'article de Laetitia Dablanc (2021) sur *« Le double visage de la cyclo-logistique »*, qui pose une tension entre la cyclologistique des livreurs à vélo des plateformes tels qu'Uber eats et Deliveroo, héritant d'une image plutôt négative à cause des conditions de travail des livreurs employés par ces multinationales ; et les opérateurs historiques de cyclologistique, généralement des jeunes entreprises, souvent associatives ou coopératives, faisant la promotion de conditions de travail plus éthiques et d'un modèle à faible impact environnemental. Ils sont également complétés par L'article de Margot Abord de Chatillon, *« La cyclologistique est-elle toujours alternative ? Triporteurs et remorques dans le Grand Lyon »*, qui ouvre un questionnement sur le statut du secteur, et ses opérateurs (en étudiant quatre opérateurs grand-lyonnais) notamment en questionnant leur proximité avec la culture contestataire initiale de la pratique de la cyclologistique, qui serait remise en question par l'utilisation massive de vélos à grande capacité (triporteurs et remorques).

Du côté des acteurs sectoriels, le guide publié par Les Boîtes à Vélo et La Fabrique de la Logistique en 2026, *Réussir en cyclologistique : typologie des business models et guide de diagnostic*, propose deux outils d'analyse complémentaires. Le premier est une typologie en six archétypes d'opérateurs, dont quatre correspondent à des entreprises créées spécifiquement pour exercer la cyclologistique : l'expert segment, le généraliste massifié, l'acteur local polyvalent et l'entreprise d'insertion ; et deux à des acteurs dont ce n'est pas le métier premier, les prestataires logistiques et les entreprises de valorisation de déchets ayant intégré le vélo à leur offre. Le second est une grille de diagnostic organisée en six dimensions, de l'écosystème territorial à la gestion économique et financière, chacune déclinée en thématiques et en bonnes pratiques observées sur le terrain. Ces deux outils présentent un intérêt direct pour ce travail, la typologie associant en effet à chaque archétype un besoin immobilier distinct : là où les opérateurs exclusivement cyclologistiques s'appuient sur un hub polyvalent généralement implanté en périphérie, les prestataires logistiques et les « valorisateurs » de déchets reposent sur un maillage de petits hubs situés dans des emplacements centraux. Cette distinction éclaire la question du type d'opérateur auquel s'adresse effectivement le modèle de l'espace urbain de distribution. Surtout, le guide identifie l'accès au foncier comme l'une des faiblesses structurelles partagées par l'ensemble des opérateurs, aux côtés de la réglementation urbaine et de la pression sur les marges, et fait de l'emplacement du hub ainsi que de sa mutualisation deux des principaux leviers de maîtrise des coûts. La grille de diagnostic précise enfin les conditions matérielles d'une exploitation efficace, en matière d'enchaînement des opérations, de séparation des flux ou de gestion de la flotte, ce qui fournit un référentiel pertinent pour évaluer l'adéquation d'un site aux besoins des opérateurs.

Ces travaux témoignent d’une filière cyclologistique jeune et hétérogène, dont le Grand Paris est le premier territoire national, mais qui demeure économiquement fragile et pour qui l'accès au foncier constitue une faiblesse partagée par l'ensemble des opérateurs. Ces travaux sont importants pour ce travail car ils caractérisent précisément l'activité étudiée, la cyclologistique, et parce qu'ils détaillent les conditions matérielles d'une exploitation efficace, auxquelles le modèle étudié, la cyclologistique en espace urbain de distribution, pourra être comparé. Leur limite est symétrique de

la précédente : ils abordent l'immobilier depuis les besoins de l'opérateur, sans examiner l'offre réellement disponible ni sa capacité à y répondre.

Un cadre d'action publique en recomposition

Le troisième ensemble mobilise les documents d'aménagement et de politiques publiques qui structurent l'environnement réglementaire de la logistique urbaine en Île-de-France. Le PLU bioclimatique de Paris (2024) définit les conditions d'implantation des espaces de logistique urbaine, autorisés sous un seuil de 800 m² en zone urbaine générale (Zone UG), et mobilise deux outils complémentaires pour aller au-delà de cette simple autorisation : les périmètres de localisation pour les équipements logistiques, qui sanctuarisent du foncier existant, et les orientations d'aménagement et de programmation sectorielles, qui permettent d'intégrer la logistique aux secteurs de projet. À l'échelle régionale, le SDRIF-E fixe quant à lui le cadre de sobriété foncière dans lequel s'inscrivent ces implantations, tandis que le Plan Vélo et Marche national et la réglementation des zones à faibles émissions déterminent les conditions de circulation qui font la compétitivité relative du vélo-cargo. Ces documents seront analysés en détail dans la première partie de ce travail, où sera examinée la manière dont ils encadrent, ou non, le développement des espaces urbains de distribution et l’essor de la cyclologistique.

Ces documents montrent que la logistique urbaine est devenue un objet d'aménagement à part entière, doté d'outils réglementaires spécifiques qui autorisent, sanctuarisent ou programment du foncier logistique en ville. Ils sont importants car ils fixent les conditions de possibilité du modèle étudié : sans ces dispositifs, l'implantation d'un espace logistique en zone dense resterait soumise aux arbitrages du marché. Ils présentent toutefois une limite pour ce travail, en ciblant la logistique urbaine dans son ensemble, sans traiter spécifiquement la cyclologistique.

Positionnement du mémoire

La littérature mobilisée met donc en évidence trois axes du sujet. Le premier documente la recomposition foncière de l'immobilier logistique métropolitain et la

contrainte croissante qui pèse sur les implantations en cœur dense. Le deuxième décrit une filière cyclologistique jeune, dont le Grand Paris constitue le premier territoire national, mais qui demeure fragile économiquement et pour laquelle l'accès au foncier constitue une faiblesse structurelle partagée. Le troisième expose un cadre d'action publique qui s'est doté d'outils pour sanctuariser du foncier logistique et en réserver dans le cadre de projets sectoriels. Ces trois ensembles se rejoignent autour d'une question qui reste ouverte. L'APUR relève en effet que de nombreux projets logistiques affichent des ambitions de report modal qui ne se traduisent pas par une activation effective de l'usage du vélo-cargo, sans que ce constat soit expliqué. La littérature établit que la cyclologistique a besoin de foncier et que des formats immobiliers émergent pour y répondre, mais elle n'examine pas si ces formats permettent effectivement à l'activité de fonctionner. C'est cet angle mort que ce travail va tenter d'explorer, en interrogeant l'espace urbain de distribution non plus comme une réponse annoncée, mais comme une réponse à éprouver au regard des besoins concrets des opérateurs de cyclologistique.

Définition du cadre théorique et des concepts utilisés

Il convient en premier lieu de préciser le périmètre retenu pour cette étude. La cyclologistique que ce travail entend étudier exclut la livraison de repas à vélo, intermédiée par les plateformes multinationales telles qu'Uber Eats ou Deliveroo. Au-delà du matériel employé, cette distinction recouvre en effet deux modèles économiques et sociaux complètement différents. La cyclologistique de marchandises repose sur des opérateurs occupant un espace immobilier pour recevoir les marchandises qu'ils vont ensuite livrer, quand les livreurs de repas des plateformes se rendent sur le lieu de production de la commande pour la récupérer puis la livrer. Les statuts des travailleurs diffèrent également : les livreurs des plateformes exercent sous le statut d'auto-entrepreneur, alors que les cyclologisticiens étudiés ici sont généralement salariés d'une entreprise opératrice. C'est précisément ce rapport au foncier qui justifie l'exclusion des plateformes du champ de cette étude. Dès lors que la problématique porte sur la capacité d'un modèle immobilier à répondre aux besoins de la cyclologistique, seuls les opérateurs ayant un besoin effectif d'espace logistique

sont concernés. Les livreurs de repas, qui n'occupent aucun local se situent hors de cette question. Ce travail se concentre donc sur la cyclologistique impliquant le transport à vélo-cargo (biporteur, triporteur, vélo équipé d'une remorque) de « marchandises ou de biens pour le compte d'autrui » (Les Boîtes à Vélo, 2026). Il convient ensuite de définir les concepts clés de la problématique, à commencer par le terme de « structuration de la cyclologistique ». Par structuration, il est entendu la pérennisation de la cyclologistique dans le secteur de la logistique urbaine, c'est-à-dire la consolidation économique de ses opérateurs et leur inscription sur le temps long, dans un cadre institutionnel et réglementaire qui l'encourage. Le terme de « dernier kilomètre » désigne quant à lui le segment final de la chaîne logistique, celui qui relie le dernier point de rupture de charge au destinataire final.

Définition du terrain d'étude

Figure 1 : Carte de la Métropole du Grand Paris (source : expertises-immo-paris.fr)

Le terrain d'étude de ce travail correspond au périmètre de la Métropole du Grand Paris. Créée par la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 et effective depuis le 1er janvier 2016, elle regroupe la Ville de Paris et les communes des trois départements de la petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne), auxquelles s'ajoutent quelques communes limitrophes de l'Essonne et du Val-d'Oise, soit 131 communes réparties en douze établissements publics territoriaux pour une

population d'environ sept millions d'habitants. Cette échelle s'impose parce qu'elle recouvre l'essentiel de la zone dense francilienne, où la concentration des habitants et des commerces peut rendre la livraison à vélo compétitive.

La gouvernance de la logistique urbaine y est répartie entre plusieurs échelons. Les communes détiennent la compétence d'urbanisme et de réglementation de la voirie, qui leur permet d'encadrer les livraisons et de définir les règles d'implantation des sites logistiques. La Métropole exerce quant à elle la compétence relative à la Zone à faibles émissions et porte une stratégie de logistique urbaine à l'échelle de son périmètre. La Région Île-de-France intervient par le financement de projets et l'animation de la filière, tandis que les départements agissent principalement par la voirie départementale et leurs politiques d'action dans l'économie sociale et solidaire. Cette répartition des compétences explique la pluralité des acteurs publics rencontrés dans le cadre de ce travail. Le choix de ce terrain se justifie pour plusieurs raisons. Le Grand Paris constitue d'abord le premier territoire national pour la cyclologistique, avec 39 entreprises recensées dans la Métropole, soit près de 20 % des acteurs français référencés (APUR, 2025). Il concentre par ailleurs des enjeux particulièrement marqués de tension sur les coûts du foncier logistique en zone dense et de décarbonation de la logistique urbaine, ce qui en fait un terrain pertinent pour interroger le rôle du foncier dans la structuration de la cyclologistique. Ce mémoire a par ailleurs été réalisé dans le cadre d'un stage effectué chez Sogaris. C'est sur ce territoire que se déploie le modèle d'espace urbain de distribution porté par la foncière, avec quatre sites : Beaugrenelle, Porte de Pantin P4, Grenier Saint-Lazare et Montmartre. Cette position a facilité l'accès à ces sites ainsi que la réalisation des entretiens, grâce à la connaissance préalable de l'écosystème d'acteurs du secteur.

Méthodologie

Pour répondre à cette problématique, ce travail s'appuie sur trois méthodes complémentaires : la recherche bibliographique et documentaire, la conduite d'entretiens semi-directifs auprès des acteurs de l'écosystème de la cyclologistique et de l'immobilier logistique urbain, et l'observation de terrain menée sur un site en

exploitation. Je m'appuierai premièrement sur les références bibliographiques mentionnées dans la partie « État de l'art ». La recherche bibliographique et documentaire a été mobilisée comme base du cadre théorique du mémoire, mais également pour fournir les données chiffrées et cartographiques inaccessibles par l'entretien, et constituer un référentiel auquel confronter les propos recueillis en terrain. Elle peut cependant poser une limite car certaines études mobilisées portent sur des terrains très différents du Grand Paris (exemple de l'étude sur les enjeux fonciers cyclologistiques des Boîtes à Vélo et l'ADEME, qui utilise Rouen et La Rochelle comme terrains de recherche), la transposabilité des seuils et des critères au contexte grand-parisien sera donc à nuancer.

La deuxième méthode mobilisée est celle des entretiens semi-directifs, conduits auprès de douze acteurs de l'écosystème de la cyclologistique et de l'immobilier logistique francilien, dont la liste détaillée figure en annexe. Cette technique d'enquête repose sur une grille de thématiques, ou de questions, préalablement définie, que l'enquêteur aborde au fil de l'échange, sans que l'usage de cette grille soit « rigide » (Pin, 2023, p.4), ce qui laisse à l'enquêté la liberté de développer ses réponses. Elle se situe ainsi entre l'entretien directif, structuré par un questionnaire fermé, et l'entretien libre, qui ne fixe aucun cadre thématique. Le recours aux entretiens se justifiait pour un objet de recherche qui met en relation des acteurs aux logiques très différentes. Comprendre dans quelle mesure l'espace urbain de distribution peut répondre aux besoins de la cyclologistique suppose en effet de recueillir aussi bien le point de vue des opérateurs, qui expriment les contraintes de leur activité, que celui des acteurs de l'immobilier logistique, qui raisonnent en termes de faisabilité et de rentabilité, et celui des collectivités, qui définissent le cadre réglementaire et les dispositifs de soutien. Ces positions ne sont documentées par aucune source écrite existante, et seul l'échange direct permettait ainsi de les faire apparaître. Le format semi-directif a été retenu car il permet de couvrir une trame commune de thématiques tout en laissant à chaque acteur la liberté d'exprimer les représentations qui lui sont propres, ce qui est déterminant pour un sujet où les termes eux-mêmes (l'espace urbain de distribution est appelé par « espace de logistique urbaine » ou « espace logistique de proximité » par beaucoup d'acteurs) ne font pas encore consensus entre les acteurs interrogés. Ces entretiens, menés pour la plupart en distanciel et pour

d'autres sur site, durent entre vingt et cinquante minutes selon le profil de l'enquêté et la grille d'entretien. Ils ont été enregistrés avec autorisation, puis retranscrits. Leur réalisation a impliqué la construction de cinq grilles d'entretien distinctes, adaptées à chaque type d'acteur.

Les acteurs interrogés ont été sélectionnés de manière à couvrir la diversité des positions occupées vis-à-vis des deux objets d'étude de notre travail à savoir la cyclologistique et l'espace urbain de distribution. Cinq catégories d'acteurs ont été mobilisées, chacune apportant un éclairage spécifique. Les opérateurs de cyclologistique dits pure players, qui recourent exclusivement au vélo-cargo comme mode de transport de marchandises (Cargonautes, NarVélos et Carton Plein), dont les entretiens permettent d'appréhender les besoins et les contraintes propres à une activité entièrement organisée autour du vélo, ainsi que leur rapport au foncier logistique. Les opérateurs à flotte mixte ou bimodaux (Fludis et Les Triporteurs Français), avec lesquels nous entretenir permet d'identifier les seuils au-delà desquels le vélo-cargo cesse d'être pertinent, et les stratégies déployées pour contourner la contrainte foncière. Les acteurs publics et institutionnels (Ville de Paris, Région Île-de-France, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, ADEME et APUR), qui rendent compte du cadre réglementaire et des dispositifs de soutien structurant l'environnement des opérateurs de cyclologistique, ainsi que des aménagements à l'œuvre pour favoriser l'implantation d'espaces urbains de distribution à différentes échelles territoriales. Les chercheurs, spécialisés en logistique urbaine, permettent quant à eux de confronter les observations de terrain aux travaux de recherche existants, deux d'entre eux ont été mobilisés pour ce travail. Les équipes internes de Sogaris, enfin, représentées par une ancienne directrice du développement, apportent des informations sur la genèse du modèle de l'espace urbain de distribution et sur les arbitrages qu'impliquent sa conception et son exploitation. Les entretiens semi-directifs restent cependant exposés au risque que les enquêtés lissent leurs propos sur les sujets sensibles, biais atténué par le recoupement avec les autres sources et par la diversité des acteurs interrogés.

Enfin, la méthode de l'observation participante a été mobilisée pour capter les usages effectifs de l'espace et les arbitrages opérationnels que les entretiens ne restituent pas, dans une posture discrète visant à limiter l'influence de la présence de l'observateur sur les pratiques observées. Cette méthode a été mobilisée au sein de l'espace urbain de distribution de Montmartre, qui constitue un cas d'étude révélateur de l'articulation entre espace urbain de distribution et activité cyclologistique, opérée par les Triporteurs français, une filiale du transporteur Schenker (DSV). Arrivé tôt le matin pour observer les flux amont (réception poids lourds et déchargement), puis aval (départs des tournées cyclologistiques et du camion 3,5t) et entre temps l'organisation intra-espace urbain de distribution mise en place par l'opérateur, j'ai pu confirmer ou infirmer grâce à cette demi-journée sur place des informations obtenues en entretien et des postulats bibliographiques. J'ai également eu la chance de pouvoir, en fin de matinée, suivre un des cyclologisticiens pendant sa tournée à vélo cargo, pour une plus grande immersion. Grâce à mon observation et mes données bibliographiques et acquises en entretien, j'ai pu appliquer la grille de favorabilité issue du rapport Boîtes à Vélo/ADEME 2026 (cf : Etat de l'art) pour qualifier l'adaptabilité cyclologistique du site. L'observation pose cependant une limite à prendre en compte : elle ne donne qu'une photographie ponctuelle du site, à un instant donné, et peut être un peu moins représentative selon la journée choisie.

La triangulation entre entretiens, observation et recherche bibliographique permet de distinguer ce qui n'est qu'un point de vue isolé de ce qui traduit un vrai consensus sectoriel : lorsque plusieurs opérateurs, acteurs publics et la littérature convergent sur un constat, et que l'observation confirme ce constat, le constat gagne le statut de fait établi. À l'inverse, les divergences entre sources, par exemple entre le discours de Sogaris sur la conception des espaces urbains de distribution et l'observation de terrain, deviennent des points d'analyse en soi.

Hypothèses et annonce de plan

À partir des enseignements et des angles morts identifiés dans la littérature, on peut articuler ce travail autour de trois hypothèses principales permettant de cadrer les

recherches documentaires et de terrain. En premier lieu, une hypothèse consisterait à dire que l'espace urbain de distribution constitue une réponse pertinente à la contrainte foncière qui pèse sur la cyclologistique en cœur urbain, en offrant un format immobilier inséré dans le bâti existant, au plus près des zones de livraison qu'elle dessert. Puis, une deuxième hypothèse viendrait nuancer cette première proposition en estimant que ce modèle ne constitue qu'une réponse immobilière partielle aux besoins de la cyclologistique, en raison de contraintes liées aux bâtiments dans lesquels il s'installe. Une dernière hypothèse consisterait à estimer que l'espace urbain de distribution serait une condition nécessaire mais non suffisante à la structuration de la cyclologistique, son efficacité dépendant d'un écosystème plus large que le seul levier immobilier.

Pour tenter de répondre à la problématique générale de ce travail, nous nous appuierons sur ces trois hypothèses et, dans un premier temps, nous dresserons un panorama des espaces urbains de distribution et de la cyclologistique dans le Grand Paris, en présentant ces deux objets encore en construction, leur contexte institutionnel et immobilier, et la manière dont ces deux objets se rencontrent. Dans un deuxième temps, j'analyserai les limites que rencontre le modèle de l'espace urbain de distribution lorsqu'il accueille la cyclologistique, en mobilisant trois angles : les contraintes physiques du modèle immobilier, les contraintes propres à l'activité cyclologistique, et les fragilités du modèle économique de la cyclologistique hébergée en espace urbain de distribution. Enfin, j'interrogerai les conditions d'une compatibilité effective entre l'espace urbain de distribution et la cyclologistique, et montrerai que celle-ci tient à la localisation stratégique du modèle, à sa capacité d'articulation avec d'autres modes décarbonés, et à une action publique forte, indispensable à la consolidation économique des opérateurs du secteur.

PARTIE I / Espaces urbains de distribution et cyclologistique : panorama d'un modèle logistique urbain dans le Grand Paris

Comment se sont construits, dans le Grand Paris, les deux objets que sont l'espace urbain de distribution et la cyclologistique, et quelle articulation prend forme entre eux dans un cadre institutionnel et immobilier en évolution ?

1.1 Le modèle de l'espace urbain de distribution et sa place dans la typologie des espaces logistiques urbains

Pour commencer, le premier objet d'étude de ce travail, l'espace urbain de distribution, est positionné dans une typologie immobilière logistique dense mais hiérarchisée. En effet, même si les noms divergent selon les acteurs, il existe plusieurs types de sites d'immobilier logistique dans le Grand Paris, caractérisés par plusieurs critères, à savoir la superficie, la localisation, et l'usage effectif. L'Afilog propose de classer ces différents sites selon ces caractéristiques, dans sa *typologie des espaces logistiques urbains*. En premier lieu, la « porte d'entrée de l'agglomération » est le site qui sert « d'interface entre les flux nationaux et internationaux et les flux de distribution en milieu urbain dense ». Avec une superficie comprise entre 50 000 et 300 000 mètres carrés, il est situé en périphérie (zones péri-urbaines, moyennement denses) et présente systématiquement une proximité avec les grands axes routiers, une configuration du site conçue pour les poids lourds (avec quais de déchargement et de chargement, bornes de recharges, etc.), et une occupation des sols horizontale. Les sites Sogaris de Rungis (188 137 m²) et de Chennevières (95 816 m²) en sont des exemples typiques, la foncière disposant d'un portefeuille couvrant l'ensemble des catégories définies par cette typologie. Il y a ensuite, la plateforme urbaine de distribution, avec une superficie comprise entre 20 000 et 50 000 mètres carrés, ce type de foncier logistique est généralement situé en petite couronne ou aux portes de Paris. La plateforme urbaine de distribution a pour particularité une « verticalité des activités », ainsi qu'une mixité d'usage de ses bâtiments (pas seulement dédiés à de la logistique). Vient ensuite l'espace urbain de distribution (défini dans l'introduction), qui permet le cross-docking pour les livraisons en zone très dense, et dans certains cas, le stockage de marchandises à court ou moyen terme. L'espace urbain de

distribution peut être incrusté au rez-de-chaussée d'un immeuble d'habitation, dans un parking souterrain, dans une ancienne concession automobile (pourvu que la hauteur sous plafond soit suffisante pour accueillir des poids lourds). Il accueille les poids lourds en amont qui arrivent d'entrepôts situés en périphérie, puis déchargent leurs marchandises qui sont ensuite livrés en véhicule utilitaire léger, à vélo cargo, ou en camion 3,5t dans une moindre mesure. Ce type de site est également appelé « espace de logistique urbaine » ou « espace logistique de proximité ». La dernière catégorie de site logistique urbain recensée par l'Afilog est l'espace urbain de livraison. Il s'agit d'une catégorie de site assez récente et très diverse, qui s'est surtout développée avec l'accélération du e-commerce dans le Grand Paris. Elle se caractérise alors beaucoup par des consignes ou des points relais, généralement situés dans des commerces. L'espace urbain de livraison peut aussi s'implanter sur des places de parking, c'est ce que propose l'entreprise Douzepointcinq, qui loue des places de parking mutualisés où plusieurs entreprises se partagent un petit espace pour stocker ou faire du cross-docking en zone très dense. Un autre type d'espace urbain de livraison peut être situé directement dans l'espace public ; c'est le cas des « micro-hubs » développés par Sogaris, dans le cadre d'un projet porté conjointement avec la ville de Paris en 2022. Ces modules éco-conçus avec du bois, disposés à deux points stratégiques de l'hypercentre parisien (Arts et Métiers et Bastille), permettaient à des cyclologisticiens de récupérer les marchandises à livrer directement dans ces modules, installés sur des places de stationnement, afin d'éviter le retour à leurs espaces urbains de distributions pour raccourcir leur tournée.

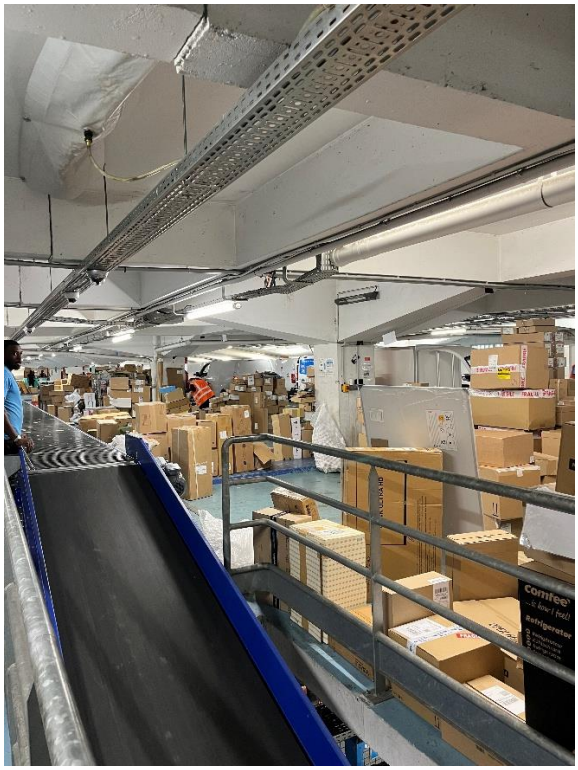
Cette classification précise situe et délimite le périmètre d'intervention de l'espace urbain de distribution, et sa hiérarchie vis-à-vis des autres types de sites logistiques du Grand Paris. Sogaris présente, en interne, une classification tout aussi précise, mais focalisée sur ses propres sites logistiques. La typologie de l'Afilog est donc plus exhaustive, puisqu'elle englobe les différentes catégories des sites logistiques de Sogaris, qui possède un portefeuille varié de sites logistiques urbains dans le Grand Paris. En effet, comme évoqué, les sites de Rungis ou Chennevières de Sogaris entrent dans la catégorie « Porte d'entrée d'agglomération » mais sont appelés par la documentation interne des « plateformes logistiques urbaines » (seul le nom diffère). Les « hôtels logistiques » de Sogaris sont des sites logistiques qui

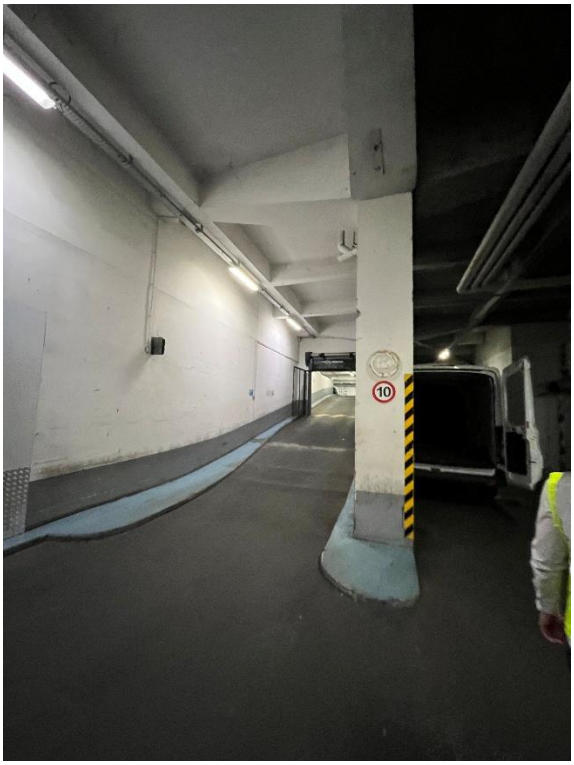
rentrent dans la catégorie « plateforme urbaine de distribution » de l'Afilog (mêmes caractéristiques, avec la même surface et la même mixité d'usage qui est au cœur de la définition des deux catégories). Chapelle International ou Ardoines sont deux exemples d'hôtels logistiques de Sogaris rentrant dans la catégorie « plateforme urbaine de distribution » de l'Afilog. La catégorie « espace urbains de distribution » est appelée et définie de la même manière par Sogaris. Enfin la catégorie « espace urbain de livraison » n'existe pas dans la typologie Sogaris, si ce n'est pour les micros-hubs, qui représentent plutôt une catégorie à part entière.

Les espaces urbains de distribution de Sogaris représentent donc une catégorie de site à part entière du portefeuille de la foncière. Tous situés dans Paris Intramuros, ils représentent le dernier échelon du maillage immobilier de Sogaris (micros-hub exclus, car il s'agissait d'une expérimentation d'un an). Il existe quatre espaces urbains de distribution au sein du portefeuille de Sogaris : Beaugrenelle, Pantin « P4 », Montmartre (anciennement Drouot-Montmartre) et Grenier Saint Lazare dit « l'immeuble inversé ».

Le premier, Beaugrenelle, est également le plus ancien, puisqu'il est mis en service en 2013. Il est, en quelque sorte, un des sites fondateurs du modèle de l'espace urbain de distribution, comme nous l'indique un des chercheurs académiques spécialisé en logistique urbaine interrogé « Je pense que Beaugrenelle a été évidemment un des modèles au départ » (Entretien 11). Il s'agit d'un ancien parking, sur deux niveaux, situé sous la dalle de Beaugrenelle, dans le 15ème arrondissement de Paris. Avec une superficie d'environ 3065 m², il est composé d'une raquette de retournement pour les poids lourds qui approvisionnent le site en amont, et de deux étages aménagés de la même manière pour les opérations logistiques. Le site est opéré en « monolocation » par Chronopost, qui l'exploite pour livrer les 15ème et 16ème arrondissements de la capitale. Le site est organisé de la façon suivante : le rez-de-chaussée est réservé aux colis ayant pour destination finale le 15ème, tandis que le R+1 est réservé aux colis transitant vers le 16ème. Le site fonctionne également en complémentarité avec l'espace urbain de livraison « Chronocity Lecourbe » qui est un site de quelques mètres carrés exploité par Chronopost (sans lien avec Sogaris), les

colis à destination du 7ème arrondissement sont triés à Beaugrenelle puis envoyés vers le Chronocity Lecourbe pour assurer les livraisons depuis cet espace. Au total, l'espace urbain de distribution de Beaugrenelle traite environ 9500 à 10 000 colis par jour, dans un site prévu initialement pour en traiter 5000. La flotte mise à disposition pour assurer les livraisons est constitué de 50 véhicules utilitaires légers électriques (pour 25 bornes de recharge sur site), 2 scooters électriques à remorques, et 1 vélo cargo.





Images 1 et 2 : l'espace urbain de distribution de Beaugrenelle (Paris 15ème) (photo : Alexandre Wirth)

Le deuxième site mentionné est l'espace urbain de distribution de Porte de Pantin « P4 ». Ce site est situé dans le 19ème arrondissement de Paris, sous le périphérique parisien dans un espace interstitiel. Sa superficie est de 994 m², et il est monolocataire, exploité par Pribon, entreprise de distribution de produits alimentaires en circuits courts. A l'origine, le site a été imaginé dans le cadre de l'appel à projet « Logistique urbaine durable » lancé par la ville de Paris, et remporté par Sogaris. Sa connectivité directe avec le périphérique parisien en fait un espace de rupture de charge idéal pour le dernier kilomètre du nord-est parisien.

Image 3 : l'espace urbain de distribution de Porte de Pantin « P4 » (Paris 19ème) (photo :Takuji Shimmura)

Le troisième espace urbain de distribution du portefeuille est celui de Montmartre, initialement appelé Drouot Montmartre car l'espace abritait à l'origine un hôtel des ventes de la Maison Drouot (documentation Sogaris). Cet espace urbain de distribution est doté d'une superficie de 4984 m² (avec deux coques commerciales de 538 m² au total). Le site est conçu pour être multilocataire, mais pour le moment, seul le rez-de-chaussée est commercialisé et exploité par Les Triporteurs Français, une filiale du transporteur DSV (transporteur ayant lui-même englobé le transporteur Schenker). La partie exploitée pour le moment présente une entrée poids lourds, un local vélo et un espace dédié à la logistique, où sont triées les marchandises par arrondissement de livraison. Sont livrés les arrondissements 9, 10, 18 et 19ème par les Triporteurs français depuis le site, à vélo cargo (flotte de 6 vélos cargo) ou en camion 3,5 t. Entre 120 et 190 livraisons sont traités chaque jour, répartis en tournée, par arrondissement.

Image 4 et 5 : l'espace urbain de distribution de Montmartre (Paris 18ème) (photo : Alexandre Wirth)

Enfin, le quatrième espace urbain de distribution de Sogaris est le site de Grenier Saint Lazare. Aussi appelé l'immeuble inversé, ce site est particulièrement unique dans le paysage de l'immobilier logistique urbain grand parisien, car entièrement souterrain et sur six niveaux. Bénéficiant d'une surface totale de 1700 m², cet espace a été conçu pour les besoins de stockage des commerçants et riverains du quartier. La partie en surface est constituée d'une conciergerie de quartier, d'un monte-charge donnant directement sur l'espace public, ainsi que d'une aire de livraison, le site pouvant donc être approvisionné par des véhicules utilitaires légers. Ces quatre sites correspondent en tous points à la définition de l'Afilog de l'espace urbain de distribution, tant par leur superficie que par leur fonction de distribution capillaire en zone dense. L'espace urbain de distribution est ainsi défini de la même façon chez la foncière et chez l'organisation professionnelle du secteur, ce qui n'est pas le cas de tous les formats logistiques urbains mentionnés, dont les caractéristiques sont plus flottantes.

D'autres espaces urbains de distributions, ne faisant pas partie du patrimoine de Sogaris, existent sur le territoire du Grand Paris. C'est le cas de plusieurs sites exploités par le groupe La Poste, et notamment Colissimo, qui occupe par exemple

l'espace urbain de distribution « Keller ». Il s'agit d'un espace de près de 8500 m², organisé sur deux niveaux comme le site de Beaugrenelle, mais utilisant une flotte de livraison beaucoup plus mixte que ce dernier, avec 34 vélos cargo et 68 véhicules électriques. Dans une stratégie de maillage logistique par l'espace urbain de distribution, Colissimo exploite également trois autres sites de ce type « Mouffetard » « République » et « Louvre », assurant la livraison des arrondissements centraux et du nord-est de la capitale.

Ce panorama montre que l'espace urbain de distribution occupe une place spécifique dans la hiérarchie des sites logistiques urbains, tout en présentant des configurations très différentes selon les sites. Pour interroger leur compatibilité, il convient à présent de s'intéresser à l'activité que ce modèle est amené à accueillir.

1.2. La cyclologistique dans le Grand Paris : acteurs, dynamiques

L'autre objet d'étude de ce travail, la cyclologistique, est, on l'a vu, une activité qui s'organise pour répondre aux contraintes foncières et réglementaires de la logistique en zone dense ainsi qu'à ses enjeux environnementaux. Depuis la fin des années 1990 et le début des années 2000, des entreprises de cyclologistique s'implantent sur le territoire grand parisien, qui en concentrent aujourd'hui près de 40 (APUR, 2025), sur plus de 205 entreprises françaises référencées par les Boîtes à Vélo. Ces entreprises, qui intègrent la cyclologistique dans leurs opérations, sont pour la plupart assez récentes, puisque les 2/3 ont moins de 10 ans (APUR, 2025). Elles se divisent en plusieurs grandes catégories, à commencer par les « pureplayers », qui sont les acteurs opérants exclusivement ou presque à vélo cargo. Parmi eux, on retrouve des entreprises fonctionnant en coopérative ou en association, rentrant dans la catégorie des acteurs de l'économie sociale et solidaire ou des entreprises dites « classiques » (ADEME, 2023, p.46) ayant des statuts SAS, SARL, etc.

Parmi les coopératives, on retrouve Cargonautes, une entreprise fondée en 2015 sous le nom d'Olvo, et qui a était à ses débuts, « un sous-traitant de Deliveroo »

(Entretien 1, Cargonautes). Depuis, au-delà du changement de nom, l'entreprise a également changé plusieurs fois d'entrepôt, passant d' « un local (…) de 10 m² dans un bar » (Entretien 1, Cargonautes) à un local aujourd'hui plus adapté à Cap 18, un parc d'activités urbain accueillant des activités de logistique situé à Porte d'Aubervilliers (Paris 18). L'entreprise compte à ce jour 40 salariés donc environ 15 équivalents temps plein de cyclologisticiens. 90% des employés sont des salariés, et la quasi-totalité est en CDI, puisque l'entreprise prône un engagement social important, dans un secteur où les conditions de travail font débat (notamment pour les livreurs des plateformes, dont le modèle de Cargonautes est complètement opposé). Il y a également Narvélos, une entreprise beaucoup plus récente fondée en 2023, qui concentre l'essentiel de ses livraisons sur le sud de la Seine Saint Denis. Cette coopérative opère environ 300 livraisons par semaine, centrées « sur le petit commerce local en circuit court » (Entretien 8, Narvélos), ce qui favorise l'ancrage local de cet opérateur basé à Bagnolet, dans un ancien centre de tri de la Poste en convention d'occupation précaire. Toujours dans le champ de l'économie sociale et solidaire, on peut mentionner l'opérateur Carton Plein, une association d'insertion sociale et professionnelle fondée en 2012, dont l'essentiel de l'activité se concentre sur la collecte de carton ou de biodéchet puis la livraison de marchandises dans une moindre mesure, le tout à vélo cargo. Chez Carton Plein, la cyclologistique est pensée comme un projet social avant d'être un business. Les cyclologisticiens sont tous en contrats d'insertion, et restent dans l'entreprise généralement entre 1 an et 18 mois. Le hub principal de Carton Plein est situé dans le 11ème arrondissement à proximité de Bastille, dans un local de la RIVP (régie immobilière de la Ville de Paris, bailleur social) de 170 m² (l'association exploite aussi trois autres sites, un à Nanterre, un à Pantin et un dans le 18ème arrondissement). L'entreprise possède également des places de parking en souterrain de leur local pour y entreposer leurs remorques vélo. Au-delà de ces entreprises de l'écosystème de l'économie sociale et solidaire, il existe des opérateurs de cyclologistique dits pureplayers, qui opèrent sous la forme d'une entreprise classique. On peut mentionner à titre d'exemple Springare, entreprise qui opère à vélo cargo à 100%, au nom de « l'éco-logistique » urbaine.

Figure 1 : logos des opérateurs de cyclologistiques Carton Plein, Cargonautes, et Springare

La deuxième grande catégorie d'opérateurs en cyclologistique est celle des opérateurs à flotte mixte, qui mêle vélo cargo et généralement véhicule utilitaire léger ou camion électrique. L'exemple le plus référencé dans cette étude est celui des Triporteurs Français, opérateur exploitant le site de Montmartre et utilisant vélo cargo et camion (électrique, à gaz et thermique). On peut également citer l'entreprise Fludis, qui est une entreprise combinant les livraisons par le mode fluvial et les vélos cargo pour le dernier kilomètre, traitant uniquement des colis. La barge acheminant les colis jusqu'au cœur de la capitale est comparable à un espace urbain de distribution mobile, puisque les tournées à vélo cargo se font depuis ce point mobile sur la Seine vers les arrondissements bordant le fleuve et le 11ème ; « l'intérieur est exactement comme un petit ELU. » (Entretien 2, Fludis)

Enfin, la dernière grande catégorie d'opérateurs de cyclologistique que l'on peut mentionner est celle des grands groupes transporteurs comme La Poste, ou UPS, qui opèrent une partie de leurs livraisons à vélo et vélo cargo. Ces grands groupes mobilisent une flotte mixte importante intégrant l'activité cyclologistique pour la distribution de courrier et de colis. Ces transporteurs s'appuient sur un maillage important de sites logistiques dans le Grand Paris, et une division par secteur et type d'expédition pour le groupe La Poste par exemple, qui est composé des filiales Chronopost, Colissimo, DPD, etc. employant toutes la cyclologistique sur ce territoire.

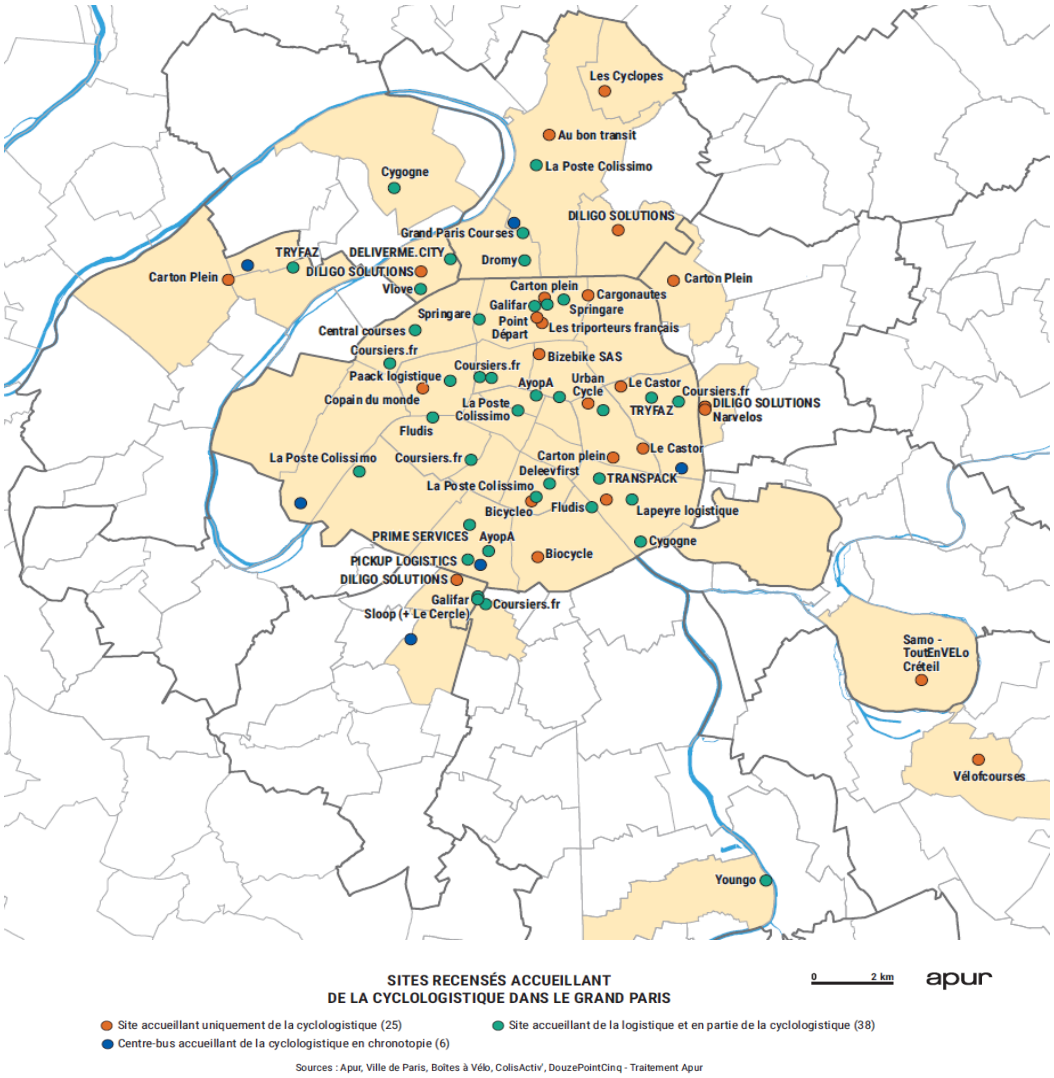


Figure 2 : cartographie des opérateurs de cyclologistique (basée sur leur(s) site(s) d'exploitation) (Source : APUR, 2025)

Les acteurs économiques de la cyclologistique, évoqués ci-dessus, peuvent s'appuyer sur l'émergence d'acteurs sectoriels chargés de représenter et de défendre les opérateurs. Les Boîtes à Vélo France, une association créée pour fédérer les professionnels à vélo, porte la voix du secteur auprès des pouvoirs publics. L'un des combats majeurs portés par Les Boîtes à Vélo est la distinction entre la cyclologistique professionnelle et la livraison de repas intermédiée par les grandes plateformes numériques (Uber Eats, Deliveroo). Cette distinction est stratégique : les deux activités partagent l'usage du vélo mais reposent sur des modèles opposés : des cyclologisticiens salariés assurant le transport de marchandises pour le compte de tiers d'un côté, une intermédiation numérique qui repose sur l'auto-entrepreneuriat de

l'autre. Pour l'association, faire reconnaître cette distinction est important afin d'éviter que l'image dégradée des plateformes et des conditions de travail qu'elles imposent à leurs cyclologisticiens, ne se reflète sur l'ensemble du secteur. Cette structuration engage enfin des enjeux qui dépassent la seule organisation des opérateurs. Les Boîtes à Vélo soutiennent la professionnalisation du métier de coursier, notamment par la formation, et se positionne sur la question de la filière industrielle : la production de vélos-cargos, marché en croissance, est exposée à une concurrence internationale forte, notamment chinoise, qui menace les fabricants français et européens. L'association joue ici un rôle de protection, mettant au centre des débats la question de la souveraineté industrielle sur le matériel qui rend la cyclologistique possible.

Malgré cette diversité d'acteurs économiques et un acteur sectoriel fort pour défendre les intérêts de la filière, la cyclologistique est toujours un secteur en structuration. En effet, la majorité des enquêtés trouve que la cyclologistique, bien qu'« en avance » en France (Entretien 11, chercheur spécialisé en logistique urbaine) comparée aux autres pays européens, est dans un entre deux, entre l'émergence et la pérennisation. La cyclologistique présente encore des défaillances, selon des acteurs publics comme la Région ou le conseil départemental de la Seine Saint Denis, pointant respectivement du doigt le manque de structuration globale « on a l'impression qu'on a un modèle par projet » (Entretien 3, Région IDF), et le manque de marchés gagnés par l'activité cyclologistique « [La cyclologistique] est très émergente [...] un secteur émergent qui doit se structurer, qui doit gagner des marchés » (Entretien 5, CD93). La Ville de Paris, quant à elle, pointe des « fragilités » , « des entreprises qui sont mortes, […] elles peinent à trouver leur clientèle, à consolider leurs flux, à décrocher des marchés publics », mais souligne le développement de la cyclogistique par le biais de l'économie sociale et solidaire « Moi j'ai le sentiment qu'elle [la cyclologistique] vient plutôt d'entreprises du monde de l'économie sociale et solidaire qui créent leur structure, parce qu'il y a des motivés derrière ces entreprises, on voit chez des formules de coopérative vraiment une force de conviction assez importante, mais ils peinent quand même à consolider leur flux et à décrocher des marchés publics» (Entretien 9, Ville de Paris). Carton Plein souligne également le problème de rentabilité des nouvelles entreprises de cyclologistique qui tentent

d’exister « Il y a pas mal de structures qui ouvrent et qui ferment [...] pas forcément rentables [...] des taux de marge très faibles. » (Entretien 4, Carton Plein)

D’autre part, la question de l’alternativité de la cyclologistique se pose, à l’heure où, bien que pas encore totalement structurée, cette activité n’est plus marginale comme elle pouvait l’être dans les années 1990 et 2000. Une étude de Margot Abord de Chatillon sur les vélos cargo à remorques à Lyon, explique que l’identité de cette activité s’est perdue en cherchant à devenir rentable. Elle pointe du doigt l’arrivée de vélos à capacité d’emport toujours plus importante au fur et à mesure, pour atteindre les standards de rentabilité d’une activité logistique de transporteur classique ; mais souligne que ces nouveaux vélos, ne ressemblent même plus à des vélos, et déforment ainsi l’identité propre de cette activité qui s’inscrivait comme une activité en marge de la logistique des camions et des véhicules utilitaires, grâce à son mode de transport.

La cyclologistique apparaît ainsi comme un secteur structuré autour d'acteurs variés, porté par une organisation professionnelle qui en défend les intérêts, mais encore fragile économiquement. Son développement, comme celui des espaces immobiliers susceptibles de l'accueillir, dépend largement du cadre public dans lequel il s'inscrit.

1.3. Un cadre public en consolidation

Le développement de la cyclologistique et des espaces urbains de distribution ne repose pas seulement sur l’action des opérateurs et des entreprises foncières ; il s'inscrit dans un cadre d'action publique qui, depuis une dizaine d'années, se construit au fur et à mesures à travers les différentes échelles territoriales. En effet, comme le souligne le dernier numéro de la revue *Welcome to Logistics City* consacré à la logistique urbaine et à l'action publique (F.Adoue, L.Dablanc, J.Berthon, 2025), la place des pouvoirs publics dans la structuration des espaces dédiés à la logistique est

devenue un enjeu central, à mesure que la logistique urbaine s'impose comme un objet d'aménagement à part entière.

A l'échelle communale, on distingue plusieurs possibilités pour encourager l'implantation des espaces de logistique urbaine en ville. D'abord, le zonage du foncier, où, pour le cas de la ville de Paris, le PLU bioclimatique (PLUb) précise plusieurs zones selon leur potentiel d'aménagement. Ainsi, les zones UG (d'urbanisme général) du PLUb autorisent la création d'espaces de logistique urbaine de moins de 800 m² en rez-de-chaussée d'immeuble (dans ces zones) ; cependant, la zone UG ne programme et ne sanctuarise pas la création de zones dédiées à la logistique, elle l'autorise simplement dans son périmètre. Ainsi, deux leviers sont mobilisables, au-delà de la simple autorisation de création, pour réserver des espaces dédiées à la logistique à l'échelle communale. Le premier, est la mobilisation des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielles dans le PLU (valable pour n'importe quelle commune, pas seulement Paris). Ces orientations programment les aménagements spécifiques d'un périmètre géographique délimité (une ZAC par exemple), et permettent aux communes d'introduire des espaces dédiées à la logistique dans ces aménagements, à savoir généralement des espaces urbains de distribution.

Au-delà de l'autorisation et de la programmation, une commune peut réserver dans son PLU des parcelles précises sur lesquelles toute opération devra comporter une fonction logistique. La Ville de Paris a mobilisé cette possibilité à travers les Périmètres de localisation logistiques (PLoc). Il s'agit de périmètres délimités dans le PLU de 2016 que l'APUR défini comme permettant « de réserver des emplacements pour la réalisation d'un ou plusieurs équipements ou d'installations d'intérêt général par la délimitation d'une emprise, sans faire figurer de localisation précise » (APUR, 2020, p.6). Ainsi, en 2016, le PLU de la Ville de Paris prévoit 62 sites étant catégorisés comme PLoc, identifiant ces parcelles dans le but de créer un maillage d'équipements de logistique urbaine de 500 ou de 1000 m² minimum (APUR, 2020) dans Paris.

Ces dispositifs de sanctuarisation du foncier logistique par les PLoc ont eu une efficacité limitée, souligne l'APUR dans un bilan quatre ans après l'intégration de ces 62 parcelles au PLU. En effet sur les 62 parcelles, seulement 15 projets ayant déposés des permis de construire entendent intégrer un espace dédié à la logistique urbaine. Ce bilan, confirmé par la Ville de Paris en entretien, « Il y avait quand même eu une quinzaine de projets, sur une soixantaine de PLoc, qui avaient donné lieu à des [ELU]. » (Entretien 9) Cela est dû d'après l'APUR aux contraintes physiques et réglementaires liées à l'implantation d'un espace de logistique urbaine, mais également à deux autres explications. Il s'explique d'abord par la temporalité propre du marché immobilier (APUR, 2020). Un périmètre de localisation ne produit ses effets qu'à l'occasion d'un projet de restructuration ou de changement de destination du bâtiment concerné : tant qu'aucune opération lourde n'intervient, la « servitude » (D. Zachert, 2020), imposée par le PLU, reste sans effet concret. Or, les cycles de transformation du bâti urbain sont longs, un immeuble pouvant conserver le même usage pendant plusieurs décennies. Quatre ans seulement après l'instauration du dispositif en 2016, une large part des parcelles concernées n'avait donc pas encore fait l'objet d'une opération immobilière permettant à un espace dédié à la logistique urbaine d'être réalisé.

Mais cette efficacité limitée s'explique aussi par le statut de l'outil en lui-même. Le périmètre de localisation impose que tout projet développé sur la parcelle intègre un équipement logistique d'une taille donnée, ou du moins n'en empêche pas la réalisation future. Cette servitude n'interdit toutefois pas « la réalisation du programme souhaité par son propriétaire » (APUR, 2020), et pèse dès lors de manière inégale selon le foncier. Sur une petite parcelle mono-bâtiment, un projet ne peut se réaliser sans occuper l'emprise réservée à la logistique : intégrer une fonction logistique devient donc une condition de sa réalisation. Sur une grande parcelle en revanche, un projet peut se développer sur une partie du terrain tout en laissant l'emprise disponible, pour un éventuel futur projet d'espace logistique et satisfaire ainsi la servitude sans qu'aucun équipement ne soit réalisé. Les opérations peuvent alors se succéder sans que la logistique ne voie jamais le jour. C'est donc précisément sur ces grandes parcelles, qu'exigent la plupart des espaces urbains de distribution, puisque nécessitant au moins 500 m² dédiés à la logistique, que le PLoc perd de sa force

contraignante. Malgré cela, le dispositif permet quand même d'aboutir, dans certains cas, à des espaces logistiques urbains, c'est pourquoi, dans le PLUb de 2024, 54 nouvelles parcelles sont sanctuarisées PLoc pour atteindre un total de 116 PLoc.

A l'échelle supra-communale, les dispositifs de soutien au développement des espaces urbains de distribution sont plus limités, notamment dû au fait que les collectivités supra-communales n'ont pas la compétence d'aménageur que possède une commune, comme nous l'explique l'entretien avec le conseil départemental de la Seine Saint Denis, « On n'a pas la compétence aménagement du territoire, donc sur la question des espaces logistique » (Entretien 5). Cependant, il existe des dispositifs de soutien et de financement, non négligeable à l'échelle de la Région « On a quatre dispositifs clés : l'accompagnement de l'innovation, l'accompagnement des territoires, l'amélioration des dessertes des zones logistiques dans toutes ses composantes [...] et l'aménagement logistique, qu'on a voté lors de notre acte deux en 2022 — un nouveau dispositif [...] qui nous permet de financer des projets [immobiliers logistiques] » (Entretien 3).

Les pouvoirs publics jouent également un rôle dans la structuration et le développement de l'activité cyclologistique. Ils mobilisent en effet un ensemble de dispositifs de soutien direct aux opérateurs, qui interviennent à toutes les échelles territoriales. À l'échelle communale, la Ville de Paris soutient l'équipement des opérateurs : « on donne des aides financières aux entreprises pour acheter des vélos-cargos, neufs ou reconditionnés », des aides présentées comme « cumulables avec celles de la Région » (Entretien 9).

Le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis agit quant à lui par deux leviers principaux. Il s'appuie d'abord sur sa compétence en matière d'action sociale pour soutenir les associations d'aide alimentaire du territoire : « dans le cadre de l'action sociale, on a fait un appel à projet deux années de suite [...] où on a subventionné l'achat de vélos-cargos par les associations » (Entretien 5), leur permettant ainsi d'assurer à vélo la collecte et la distribution de denrées. Il mobilise ensuite la

commande publique comme levier d'amorçage, en cherchant à faire en sorte que « les cantines [des crèches] soient livrées à vélo-cargo » (Entretien 5) une manière d'ouvrir des débouchés aux opérateurs par le marché public.

À l'échelle régionale, enfin, la Région Île-de-France structure un dispositif d'action transversale à travers sa Stratégie fret. Au-delà du financement de projets, elle agit sur l'accompagnement des opérateurs et l'animation de la filière : « on anime aussi un écosystème d'acteurs [...] ce sont nos contacts au quotidien pour essayer d'apporter des solutions » (Entretien 3), explique le service Fret de la Région, qui finance également « des constructeurs de solutions » et cherche à « accompagner et faire évoluer les besoins au fur et à mesure » (Entretien 3). La Région se donne ainsi pour objectif d' « accompagner jusqu'à la zone dense, au dernier maillon, une logistique plus propre » (Entretien 3), en soutenant l'ensemble de la chaîne d'acteurs plutôt qu'un opérateur isolé. Cette même échelle régionale a pour autant conscience des limites de son action. Le service Fret pointe une « grosse fragmentation des acteurs » et une difficulté récurrente à faire aboutir des projets qui reposent sur une « chaîne d'acteurs [...] qui doit pouvoir être mise en musique » (Entretien 3).

À l'échelle nationale, enfin, deux programmes portés par l'ADEME viennent compléter ces dispositifs territoriaux. Le programme ColisActiv', financé dans le cadre des Certificats d'économie d'énergie, soutient directement la demande en subventionnant le colis livré à vélo : en abaissant le coût de la livraison décarbonée pour les donneurs d'ordre, il permet de sécuriser le modèle économique encore fragile des opérateurs de cyclologistique. Le programme InTerLUD+, quant à lui, agit sur la gouvernance locale (bien qu'étant un programme national) : il accompagne les collectivités dans l'élaboration de chartes de logistique urbaine durable, négociées avec les acteurs économiques du territoire, afin de l'organiser de façon plus concertée. Le programme intègre explicitement la cyclologistique parmi les solutions promues.

Cette pluralité de dispositifs ne doit toutefois pas masquer les limites de l'action publique. Les leviers d'action sont toujours trop dispersés entre les différentes échelles

territoriales, et l'intervention publique a du mal à combler ce que les acteurs eux-mêmes décrivent comme un déficit de foncier logistique en zone dense. C'est ici qu'apparaît le rôle de foncières au statut SEM comme Sogaris. L'APUR le souligne à propos d'un site atypique du portefeuille de Sogaris, Porte de Pantin P4 (cf : 1.1) : « typiquement le P4, il n'y a que la Sogaris qui pouvait le faire. En fait, un opérateur entièrement privé n'aurait pas eu accès à cet espace-là » (Entretien 6, APUR). Ce constat révèle ainsi une limite importante : la structuration de la cyclologistique ne peut reposer sur les seuls dispositifs d'incitation ou de réglementation, elle suppose aussi une intervention foncière directe que seuls des acteurs publics ou parapublics semblent aujourd'hui en mesure de réaliser.

Si l'espace urbain de distribution s'impose ainsi comme la réponse foncière que ni le marché, ni les seuls dispositifs publics ne parviennent à produire, encore faut-il qu'il tienne ses promesses une fois confronté aux réalités de terrain de l’activité cyclologistique, ce que la deuxième partie se propose d'interroger.

PARTIE II / Un modèle immobilier encore jeune qui rencontre d'importantes limites lorsqu'il accueille la cyclologistique

Quelles sont, à l'échelle du bâtiment, et de l'activité elle-même, les limites structurelles qui compliquent l'accueil de la cyclologistique dans le modèle de l'espace urbain de distribution ?

2.1 Les contraintes physiques de l'espace urbain de distribution : organisation interne et configurations techniques, étude de cas Montmartre

Si l'incrustation dans le bâti existant constitue une des forces du modèle de l'espace urbain de distribution, en lui permettant de s'implanter au cœur des zones urbaines denses, là où le foncier logistique neuf est rarement disponible et très couteux, elle en constitue aussi une limite structurelle. En effet, en s'installant dans des bâtiments qui n'ont pas été conçus pour la logistique, comme des anciens parkings, des anciennes réserves de magasins, des anciennes concessions automobiles… l'espace urbain de distribution hérite de configurations physiques qui pèsent directement sur son exploitation par les opérateurs, qui doivent s'adapter à certaines contraintes. Ce constat ressort aussi bien des entretiens menés auprès des opérateurs que de l'observation conduite sur le site de Montmartre, qui en donne une illustration concrète. Ces limites tiennent d'abord au bâtiment lui-même, indépendamment de l'activité qu'il accueille. Il convient donc d'examiner en premier lieu le format immobilier comme objet, avant de considérer, dans un second temps, les contraintes propres à l'activité cyclologistique.

La première de ces contraintes est la hauteur sous plafond, qui conditionne directement les usages logistiques du bâtiment. Celle-ci détermine en effet la possibilité de faire entrer des véhicules de livraison à l'intérieur du bâtiment, de manœuvrer des équipements de manutention (transpalette, etc), ou encore d'empiler des marchandises sur plusieurs niveaux. L'ancienne directrice du développement chez Sogaris, confirme cette contrainte, notamment pour les anciens parkings transformés en espace urbain de distribution ; « on s'est rendu compte que la hauteur libre des

parkings crée des handicaps assez forts » (Entretien 12, ex-directrice développement chez Sogaris). Il y a également les problématiques d'exploitation propres aux sites sur plusieurs niveaux. En effet, un site de plain-pied est beaucoup plus adapté à la cyclologistique qu'un site sur plusieurs niveaux, puisque ces derniers impliquent la présence une rampe pour monter et descendre entre les différents niveaux. Ainsi, plus la pente de rampe sera élevée, plus les cyclologisticiens auront du mal à emprunter cette rampe, qui peut accélérer l'usure du matériel, et la fatigue du cyclologisticien. « Mais c'est clairement un frein aussi dans de nombreux sites logistiques, qui ne sont souvent pas de plain-pied justement. Et donc un degré d'inclinaison de la pente qui peut être très limitant […] c'est ce qu'on a vu dans quelques sites sur lesquels on se projetait. C'est un facteur limitant, au point qu'on a pris la décision de ne pas aller sur certains sites à cause du degré d'inclinaison de la pente » (Entretien 4). L'absence de plain-pied constitue un facteur limitant pour un opérateur de cyclologistique, y compris du point de vue de l'organisation interne des opérations. L'entretien avec Cargonautes l'indique, en évoquant leur passage dans le site qu'ils occupaient avant celui de Cap 18 « il y avait des marches, on ne pouvait pas trop ramener de palette, donc il fallait tout monter à la main » (Entretien 1).

De plus, les espaces urbains de distribution peuvent présenter une contrainte liée à leur superficie, comme le souligne l'ancienne directrice du développement chez Sogaris : « [...] les PLoc première génération [...] ils étaient dimensionnés à 500 m² en moyenne, c'est trop petit [...] pour trouver une économie d'échelle, c'est un peu notre Grenier Saint-Lazare quoi. [...] je pense qu'en dessous de 1500 m², c'est difficilement [...] économiquement viable pour un acteur [...]. Aujourd'hui il tourne à 1500 m², c'est tout petit [...] et si ça pêche à mon avis ça sera pour ça. Mais [...] on est capable de réaliser des sites autour de 3000, 4000, 5000 m² [...] ». En effet, comme on l'a vu (cf : 1.3), les PLoc se convertissant en espace urbain de distribution ont tendance à être sur des petites parcelles aux superficies avoisinant les 500 m², à cause du caractère réglementaire même de cet outil ; ce sont donc des espaces, qui, d'après l'ancienne directrice du développement chez Sogaris, sont mal dimensionnés pour une cyclologistique et une logistique urbaine rentable. On le voit par ailleurs avec l'exemple du site de Beaugrenelle, exploité par Chronopost, et donc rattaché à un grand groupe,

en l’occurrence La Poste, ce site a une superficie de 3065 m², ce qui serait ainsi idéal pour un espace urbain de distribution.

Cette contrainte de superficie conditionne aussi la manière dont l'activité peut être organisée au sein de l’espace urbain de distribution. Le guide *Réussir en cyclologistique* (Les Boîtes à Vélo, La Fabrique de la Logistique, 2026) permet de mesurer l'écart entre les besoins réels d'un opérateur et ce qu'un espace urbain de distribution est en mesure d'offrir. Il explique en effet que l'efficacité d'un site logistique repose sur « l'enchaînement logique et formalisé des étapes réception-tri-stockage-préparation-chargement », avec des « zones clairement différenciées » permettant « d'éviter les croisements inutiles ». Or cet enchaînement linéaire suppose une surface suffisamment vaste et dégagée pour organiser cette succession d'étapes, condition difficile à réunir dans un espace urbain de distribution aménagé en rez-de-chaussée d'immeuble ou en sous-sol de parking, où les poteaux et les ruptures de niveau divisent l'espace et compliquent les déplacements au sein du site. La même logique vaut pour la préparation des tournées, qui requiert « un espace de préparation dédié » et une « séparation des flux selon leurs contraintes (froid, volumineux, sensibles) » : autant de zones distinctes qui, dans un espace urbain de distribution avoisinant les 500 m², se disputent la même surface. Un tel dimensionnement ne permet donc pas seulement difficilement d'atteindre l'équilibre économique évoqué par l’ancienne directrice du développement de Sogaris, il empêche aussi d'organiser le site selon les principes qui font l'efficacité d'une exploitation cyclologistique.

Au-delà de cela, avant d’organiser l’activité cyclologistique en son sein, l’espace urbain de distribution doit pouvoir être approvisionné : les marchandises acheminées en amont par des poids lourds depuis des sites logistiques plus éloignés de la zone dense doivent y être déchargées avant d’être réparties dans des tournées à vélo cargo. La majorité des opérateurs de cyclologistiques interrogés convergent sur l’importance d’un accès poids lourd peu contraignant pour le bon fonctionnement d’une activité cyclologistique, peu importe le modèle immobilier de leur site d’exploitation. En effet, l’entretien avec Carton Plein mentionne le besoin d’un accès poids lourd adapté pour le bon fonctionnement d’un site : « ce qui est limitant, c'est la capacité de réception de

marchandise. Ça nous arrive parfois, quand on a un camion devant en double file, que ça bloque la circulation. On a de la chance d'être sur une rue qui n'est pas très passante, donc on n'est pas en train de congestionner tout un quartier » (Entretien 4). L'entretien avec Cargonautes va au-delà, en mentionnant d'abord la contrainte que peut représenter un site logistique en zone dense ne présentant pas d'accès poids lourd propre (en prenant l'exemple de leur ancien site) : « [le local de 120 m²] était un peu galère d'accès [...] on recevait des poids lourds, fallait bloquer la rue pendant 15 minutes » (Entretien 1). Puis en mentionnant directement le site de Montmartre (que l'enquêté appelle « Drouot »), pour évoquer l'accès poids lourd du site comme une contrainte supplémentaire : « à Drouot, tu dois recevoir les camions à l'intérieur, ça veut dire que t'as 300-400 m² qui sont bloqués pour ça [...]. Le bilan économique de ton local, c'est pas du tout le même entre la situation où on peut recevoir des véhicules qui nous déchargent sur une surface qu'on ne paye pas [...] et [celle où] ce sont des mètres carrés qu'on doit dédier à ces réceptions » (Entretien 1). L'enquêté évoque ici le coût que représente un accès poids lourd, comme c'est le cas à Montmartre, et l'illustre comme une contrainte juste après avoir mentionné la nécessité d'un tel accès. En fin de compte, son propos illustre une contrainte propre à l'espace urbain de distribution. En effet, son incrustation dans le bâti existant rend essentiel le fait d'avoir un accès poids lourd adapté, mais cet accès est couteux puisqu'il rajoute de la surface au site, déjà onéreux, puisqu'intégré dans le bâti urbain dense.

Ainsi, un espace urbain de distribution comme Montmartre bien que cochant la plupart des cases essentielles pour une logistique urbaine en zone très dense, présente des contraintes que l'on a pu constater, notamment dans le cadre d'une observation participante sur site. Premièrement, l'entrée poids lourds, en plus de poser une contrainte financière aux locataires, est assez mal dimensionnée. En effet, sa présence au rez-de-chaussée d'un immeuble d'habitation oblige un dimensionnement adapté, et donc qui prend le moins de place possible. Or, l'observation participante sur site nous montre que chacune des manœuvres pour entrer et sortir du site prennent 5 minutes pour les camions qui viennent approvisionner le site. La manœuvre, dans une rue assez étroite, (une seule voie) est en effet assez complexe, et fait perdre un temps considérable aux Triporteurs Français et à DSV. Le gérant du site nous a indiqué pour autant qu'un arbitrage avait été fait sur le sujet : au lancement du site, des camions

plus petits et donc plus adaptés pour l'entrée et la sortie du site venaient acheminer les marchandises, mais leur manque de capacité d'emport faisait que DSV était obligé d'en envoyer plusieurs à la suite, ce qui créait de la congestion inutile dans la rue d'Oran, qui, on le rappelle, est à moitié une rue aux écoles. En plus de déranger les riverains, cette congestion faisait perdre du temps aux logisticiens, et donc une partie de leur rentabilité, il a été ainsi décidé d'envoyer des plus grands camions, moins adaptés à l'entrée du site, mais qui permettent d'éviter cette congestion, en espaçant les arrivées de poids lourds dans le temps.

Le rapport des Boîtes à Vélo sur le foncier cyclologistique (2026) met en lumière une grille de critères de compatibilité d'un espace pour les applications cyclologistiques. Cette grille chiffrée, permet d'analyser à quel point l'espace urbain de distribution de Montmartre est adapté à la cyclologistique, d'après les critères énumérés par les Boîtes à Vélo. Les critères sont les suivants : prix au m² du local, surface, accessibilité cyclologistique (pente de rampe), hauteur sous plafond et accessibilité poids lourd. L'étude précise qu'à Paris, le prix au m² optimal se situerait entre 100 et 150 euros pour un local ; que la surface idéale avoisinerait les 19 m² par vélo cargo dans la flotte ; que la pente maximale d'une éventuelle rampe soit de 5% pour l'accessibilité à vélo ; que la hauteur sous plafond soit à minima de 3,2 mètres ; et que le local soit muni d'un accès propre pour les poids lourds[1]. Ainsi, si on applique ces critères au site de Montmartre[2], on peut constater que les Triporteurs Français utilisent une surface d'environ 400 m², sans compter l'accès poids lourd, et exploitent une flotte de 6 vélos cargo, la surface exploitée divisée par le nombre de vélo est égale à environ 66 m² par vélo cargo, ce qui est largement supérieur au chiffrage des Boîtes à Vélo, cela peut s'expliquer par le fait que les Triporteurs Français exploitent une flotte mixte comprenant également plusieurs camions. En revanche, La hauteur sous plafond de l'espace logistique est d'environ 4 mètres, et les vélo cargo n'ont pas besoin d'utiliser une rampe puisque la partie du site exploitée par les Triporteurs Français est de plain-pied. Le critère de l'accessibilité poids lourd est également respecté pour ce

[1] Le critère de l'accessibilité poids lourd via la proximité avec les grands axes routiers n'est pas chiffré
[2] Dans la limite des données disponibles et communiquées

site, puisque, comme évoqué, il est muni d'une porte sectionnelle pour les poids lourds donnant directement sur la rue d'Oran.

Malgré l'intérêt de l'application de ces critères, il est bon de rappeler qu'ils ont été élaborés dans le cadre d'une étude dont le terrain de recherche était difficilement comparable à Paris intramuros (Rouen et La Rochelle), la viabilité de l'application de ces critères pour le site de Montmartre est donc à nuancer, bien que constituant une base de travail intéressante pour évaluer l'adaptabilité d'un local à la cyclologistique.

Le bâti dont hérite l'espace urbain de distribution impose ainsi des contraintes que les opérateurs ne peuvent contourner qu'à la marge, qu'il s'agisse de la hauteur sous plafond, de la pente de rampe, de la superficie ou de l'accès poids lourds. Ces observations vérifient une première dimension de la deuxième hypothèse : les caractéristiques physiques du bâtiment limitent effectivement ce que le modèle peut offrir à l'activité qu'il accueille.

2.2 Les contraintes propres à l'activité cyclologistique

De plus, des contraintes résultant directement de l'activité cyclologistique sont à mentionner si on veut étudier son articulation avec les espaces urbains de distributions, dont on vient d'énumérer certaines limites physiques. Premièrement, la cyclologistique présente des contraintes structurelles de sécurité pour les cyclologisticiens propres à l'usage intensif du vélo cargo. En effet, les cyclologisticiens enchaînent les livraisons et se doivent d'être suffisamment rapide, pour pouvoir réaliser une ou plusieurs autres tournées dans la journée, afin d'assurer la rentabilité de leur fonctionnement. Cargonautes réalise ainsi environ « 7000 livraisons mensuelles » (Entretien 1), réparties sur 15 cyclologisticiens équivalents temps plein. Il est donc naturel pour les cyclologisticiens de devoir aller vite, quitte à parfois se mettre en danger, comme le mentionne en entretien l'enquêté du conseil département de la Seine Saint Denis « Il y a un angle mort, c'est la sécurité routière. On n'en parle pas, mais en fait c'est un vrai sujet, la sécurité routière [...] ça doit encore être mis en

œuvre de manière ferme par la puissance publique » (Entretien 5). Ces enjeux de sécurité des cyclologisticiens ne sont pas seulement liés à leur prise de risque sur la route lors de leurs tournées, mais également à la qualité des aménagements cyclables qu'ils empruntent. En effet, il s'agit d'un enjeu majeur de l'activité cyclologistique, puisqu'il existe une disparité importante des aménagements cyclables selon le territoire, disparité existante d'une commune à une autre, et pour le cas de Paris, entre les différents arrondissements. Ce qui crée des discontinuités importantes, et met donc en danger les cyclologisticiens.

Figure 3 : Carte des aménagements cyclables de Paris (source : Alexandre Wirth, carte réalisée avec QGIS)

Cette carte, représentant, en violet, les aménagements cyclables de la capitale (tout type d'aménagement), illustre bien cette disparité qui se distingue par un clivage centre/Est - Ouest très marqué, les aménagements cyclables étant beaucoup moins nombreux dans les arrondissements de l'ouest parisien que dans le reste de la

capitale. Ce clivage peut s'expliquer par des divergences politiques entre les mairies des différents arrondissements[3].

De plus, le matériel lui-même peut poser des limites à l'activité, d'abord à cause de l'usure du vélo, qui n'est pas toujours conçu pour pouvoir parcourir autant de kilomètres sans encombre. D'où l'importance d'avoir un atelier de réparation dans son hub pour un opérateur de cyclologistique, comme c'est le cas à Montmartre pour les Triporteurs Français. Le matériel peut également être contraignant à cause des capacités d'emport du vélo cargo, qui limitent physiquement le cyclologisticien si les marchandises transportées sont trop lourdes, puisque, malgré son moteur électrique, il ira beaucoup moins vite. L'enquêté de l'opérateur Fludis nous l'explique « généralement, dès qu'on passe les 40-50 kg de marchandise en cyclologistique, ça ne devient pas trop rentable » (Entretien 2). Chronopost confirme plus ou moins ce diagnostic, en justifiant le peu de cyclologistique sur le site de Beaugrenelle par le poids des colis y transitant : 25 à 30 kilos en moyenne par colis, ce qui rapidement devient trop lourd (si on charge le vélo de plusieurs colis) pour un chargement de tournée à vélo cargo.

On peut également mentionner un facteur exogène qui contraint l'activité cyclologistique : les conditions météorologiques. En effet, par temps de pluie, et en hiver, il est très inconfortable, et parfois dangereux de faire du vélo pour les cyclologisticiens. A l'instar des périodes de canicule, où les opérateurs doivent adapter leur fonctionnement, et faire travailler les cyclologisticiens beaucoup plus tôt le matin, comme l'ont précisé à la fois Carton Plein et Cargonautes, lors des visites de leurs sites.[4] L'activité cyclologistique est ainsi soumise à des contraintes qu'une activité logistique réalisée en véhicule utilitaire léger ou en camion ne concerne pas.

[3] D'après un article tiré du site internet « Paris en Selle » : Paris en Selle | Maires d'arrondissement : comment sont-ils jugés sur le sujet du vélo ?

[4] Pas de citation, ni de verbatim sur ce point, car aucune question des grilles d'entretien ne le concernait. Cependant, au vu du contexte des visites de ces deux sites (période de forte chaleur), la question s'est posée assez naturellement dans la discussion, hors cadre de l'entretien.

Aux limites du bâti s'ajoutent donc celles du mode en lui-même, qu'il s'agisse, comme on l'a vu, des capacités d'emport du vélo-cargo, de la sécurité des cyclologisticiens ou de l'exposition aux conditions météorologiques. Ces contraintes existent indépendamment du bâtiment qui accueille l'activité, mais elles pèsent sur les conditions dans lesquelles la cyclologistique peut s'exercer depuis un espace urbain de distribution.

2.3 Les fragilités du modèle économique de la cyclologistique hébergée en espace urbain de distribution

Aux limites intrinsèques du bâti et de l'activité s'ajoutent celles qui apparaissent lorsque la cyclologistique est hébergée en espace urbain de distribution. En effet, il existe plusieurs limites structurelles à cette association, à commencer par la sensibilité forte des opérateurs aux coûts du foncier.

On l'a vu, plus un site est grand, plus il pourra être bien organisé pour répondre aux besoins de la cyclologistique, mais plus il sera couteux, et donc difficile à rentabiliser pour un « petit » opérateur. L'enjeu majeur pour les opérateurs de cyclologistique est donc de trouver un équilibre entre prix du foncier et surface suffisante pour pouvoir exploiter le hub idéal. Il est donc légitime d'interroger la capacité du modèle de l'espace urbain de distribution de répondre à cet enjeu. En premier lieu, comme évoqué, l'accès poids lourd intégré au bâti de la plupart des espaces urbains de distribution (c'est le cas de 3 des 4 EUD de Sogaris, seul Grenier Saint Lazare n'est pas concerné) augmente la surface totale du site et donc le loyer déjà très onéreux pour l'opérateur (cf : 2.1). On a également vu que l'application cyclologistique des espaces urbains de distribution pouvaient dépendre des critères établis par le rapport des Boîtes à Vélos sur le foncier cyclologistique (2026), à savoir le prix au m², la surface par rapport au nombre de vélos dans la flotte, la hauteur sous plafond, l'accessibilité cyclologistique (via la présence d'une rampe pentue ou non) et l'accessibilité poids lourd. A ces critères, on peut également ajouter un critère que mentionne le guide *Réussir en cyclologistique* des Boîtes à Vélos (2026), à savoir la capacité tampon de l'espace urbain de distribution. En effet, le guide recommande de

prévoir des marges de surface pour pouvoir absorber les pics saisonniers d'activité, alors même que l'espace urbain de distribution, contraint par le coût du foncier, ne dispose généralement pas de réserve d'espace.

Ainsi, les besoins d'un opérateur cyclologistique correspondent à des exigences spatiales auxquelles l'espace urbain de distribution ne peut répondre que partiellement, du fait de la pression foncière qui pèse sur le secteur, et qui empêche les opérateurs d'exploiter un site parfaitement adapté à l'activité cyclologistique. Les Cargonautes, dont le site n'est même pas un espace urbain de distribution mentionnent un loyer de « 200-210 [euros] du mètre carré par an » (Entretien 1), ce qui, est largement au-dessus du loyer optimal pour un local cyclologistique qu'estime le rapport des Boîtes à Vélos (100-150 euros /m²/ an). Fludis qualifie directement le coût du foncier comme un frein pour le développement des petites structures cyclologistiques : « faire du volume est compliqué pour les petites Boîtes de cyclologistiques, qui vont démarrer avec un petit foncier et juste quelques vélos, il sera donc difficile de toucher des clients très importants, parce qu'ils ne vont pas proposer une prestation à grande échelle [...]. Le coût du foncier, par exemple, ça peut représenter un frein, notamment sur l'urbain dense, [ainsi que] la disponibilité du foncier » (Entretien 2). Or, on sait que les espaces urbains de distribution sont d'autant plus concernés par un coût élevé du foncier, puisque situés en zone dense et centrale. Le modèle économique des opérateurs de cyclologistique en espaces urbains de distributions est donc fortement sensible au coût du foncier, comme le confirme un des chercheurs académiques interrogé en entretien : « ça fait du foncier à la fin très cher, là où les cyclologisticiens n'ont pas les moyens de payer aussi cher » (Entretien 11). Cette fragilité économique, causée par le coût du foncier, explique en partie pourquoi autant d'opérateurs de cyclologistiques n'arrivent pas à se structurer et à peser dans le secteur de la logistique urbaine de dernier kilomètre dans le Grand Paris, malgré l'augmentation conséquente du nombre d'espaces urbains de distributions où pourraient s'implanter ces opérateurs. Cette fragilité nous est confirmée par l'APUR qui estime que son panorama d'acteurs n'est plus à jour à cause de la mort de certaines entreprises entre temps : « les opérateurs sont quand même assez fragiles. Comme on le voit tout le temps, notre cartographie est déjà complètement obsolète parce qu'il y en a qui ont disparu, d'autres ont fusionné, d'autres ont déménagé. Et du

coup ils ont du mal à avoir accès à un foncier pérenne [...]. C'est difficile de s'engager sur un bail 3-6-9 quand vous avez cette instabilité » (Entretien 6). Carton Plein confirme cette vision du secteur et ce constat de fragilité économique des opérateurs : « c'est un peu en demi-teinte, parce qu'on a l'impression que c'est un secteur d'avenir [...] mais les indicateurs économiques ne sont pas super engageants. Il y a pas mal de structures qui ouvrent et qui ferment. Il y a pas mal de structures qui ne sont pas forcément rentables ; de toute façon sur la logistique en général, on est sur des taux de marge qui sont très faibles » (Entretien 4). Cette pression foncière est d'autant plus forte pour les acteurs de l'économie sociale et solidaire comme Carton Plein, ou Narvélos, qui dépendent beaucoup des aides publiques pour faire subsister leur structure. « Ça reste peu abordable en termes de prix pour nous. C'est le problème du foncier de toute façon, c'est pour les acteurs [cyclologisticiens] qui sont principalement des structures de l'ESS, donc qui ont des capacités de trésorerie ou d'investissement très limitées. Donc c'est un des principaux freins au développement de notre activité » (Entretien 4).

Enfin, il est nécessaire de mentionner, comme contrainte majeure de l'hébergement de la cyclologistique en espace urbain de distribution, la différence de rythme d'évolution entre le secteur de la logistique et celui de l'immobilier. En effet, le secteur de la logistique évolue plus vite que le secteur de l'immobilier, et c'est tout aussi valable pour la cyclologistique, car les opérateurs ont souvent des besoins de trésorerie à court terme, et donc doivent faire des choix opportunistes, rapides, dans leur organisation et leur implantation spatiale, contrairement à l'immobilier qui se structure sur le temps long à cause de la pluralité des phases qu'implique la création d'un projet (AVP, phase de construction, phase de commercialisation…). Cargonautes mentionne cette différence en entretien, et à quel point elle pèse surtout sur les petits opérateurs (PME) : « il y a la temporalité aussi de l'offre foncière adaptée. Au moment où le projet sort et qu'il est en phase de commercialisation, peut-être que ce n'est pas le bon timing pour toi, et ça c'est aussi assez galère à piloter, surtout pour des PME. Pour des gros groupes c'est différent, parce qu'ils sont sur des échelles de temps plus longues, ils ont plus d'expérience et plus de moyens financiers, mais pour nous ça peut être assez compliqué » (Entretien 1). Certaines problématiques rencontrées dans des espaces urbains de distribution par des opérateurs résultent de cette différence

de rythme d’évolution et viennent confirmer ces propos. Sur le site de Montmartre par exemple, l’accès poids lourd a été pensé et dimensionné pour des camions beaucoup moins hauts que ceux que Schenker avait pour ambition d’envoyer approvisionner le site. Pour pouvoir exploiter le site, Schenker (puis DSV après le rachat en 2025) a donc dû adapter sa flotte de camions, en mettant en service des camions plus bas, et donc dimensionnés pour rentrer dans le site de Montmartre par cet accès, preuve que la logistique s’adapte et évolue plus vite que l’immobilier.

Autre exemple, le site de Grenier Saint Lazare était à l’origine prévu pour accueillir des vélos cargo fabriqués par K-Ryole qui étaient parfaitement dimensionnés pour rentrer dans le monte-charge permettant la descente vers les niveaux inférieurs de l’ Immeuble inversé. Mais le temps que la phase de conception et de commercialisation du site ait lieu, ce type de vélo-cargo fabriqué par K-Ryole était déjà obsolète, et les nouveaux vélos-cargo qu’ils proposaient, munis d’une très grande remorque, ne pouvaient pas rentrer dans le monte-charge.

Ces deux exemples illustrent une même mécanique : l'espace urbain de distribution, une fois conçu et commercialisé, n'évolue plus qu'à la marge, quand l'activité qu'il héberge, elle, continue de se transformer. Un bâtiment se conçoit en effet pour durer dans le temps, alors que la logistique se redéfinit en permanence, et c’est d’autant plus le cas pour une activité en plein essor comme la cyclologistique, qui est obligée de s’adapter pour se structurer.

Les limites que rencontre l'espace urbain de distribution lorsqu'il accueille une activité cyclologistique s'additionnent donc les unes aux autres. Le bâti, on l'a vu, impose ses contraintes physiques, tandis que le vélo cargo présente les siennes, propres à ce mode de transport ; et c’est la combinaison des deux qui fait naître les fragilités économiques des opérateurs, qui ont besoin d'une surface suffisante pour organiser leur activité, alors que le prix du foncier en zone dense rend justement cette surface difficile à financer. La deuxième hypothèse de ce travail s'en trouve ainsi confirmée. On supposait que l'espace urbain de distribution ne constituerait qu'une

réponse partielle aux besoins de la cyclologistique, en raison de contraintes liées aux bâtiments dans lesquels il s'installe : le terrain le vérifie, et permet d'en préciser la nature, ces contraintes se révélant autant physiques qu'économiques. Ces limites n'excluent pas pour autant toute compatibilité entre la cyclologistique et l'espace urbain de distribution ; encore faut-il en identifier les conditions, à commencer par celle de la localisation des sites.

PARTIE III / Une compatibilité possible sous conditions : localisation stratégique, diversification des modes et intervention publique

À quelles conditions le modèle EUD peut-il constituer une réponse effective à la structuration de la cyclologistique, et quelles solutions permettent de dépasser les limites identifiées ?

3.1 La localisation stratégique des espaces urbains de distribution comme réponse aux limites structurelles ?

Dès lors, une des premières conditions de cette compatibilité entre espace urbain de distribution et cyclologistique est la localisation adaptée de ces sites. En effet, la cyclologistique s'avère efficace selon une zone de pertinence définie par les différents acteurs du secteur comme étant d'environ 2 à 5 kilomètres depuis le hub des cyclologisticiens : « on va un petit peu plus loin que la zone stricte de pertinence, dont on dit qu'elle est à peu près 3 km. En gros, c'est là qu'on dit que la cyclologistique est compétitive par rapport à un camion » (Entretien 4) ; « dans l'ultra-centre parisien, on a un maillage qui est ultra pertinent à faire en cyclologistique [...] vu la densité du commerce qu'on a à Paris » (Entretien 4) ; « un rayon de deux à cinq kilomètres, parfois ça peut aller un peu au-delà, [...] en majorité c'est deux-trois kilomètres. Donc pour qu'on ait un déploiement de la cyclologistique, il faut déployer des espaces, et c'est vraiment un enjeu majeur d'avoir des espaces de cyclologistique » (Entretien 5). Cette zone, comme nous l'indique cette dernière citation tirée de l'entretien avec le conseil départemental de Seine-Saint-Denis, doit être exploitée par les opérateurs en y déployant des sites logistiques. Les Boîtes à Vélo, dont le rapport sur le foncier cyclologistique préconise des critères d'implantation pour les sites des opérateurs en zone dense, parlent de « zone tampon » (Boîtes à Vélos, 2026, p.47) pour désigner cette zone où interviennent les coursiers à vélo, constituant un rayon de 2 à 5 km depuis leur hub de rattachement. Ainsi, cette zone de pertinence permet à la cyclologistique de pouvoir traiter la plupart des livraisons de dernier kilomètre en zone dense si elle est hébergée dans des sites logistiques lui permettant de couvrir efficacement cette zone. Or, les opérateurs de cyclologistique indépendants, faute d'accès au foncier des zones les plus centrales, s'implantent le plus souvent aux portes

de la capitale, comme c'est le cas pour Cargonautes installé à Cap 18, à Porte d'Aubervilliers, dans un espace qui n'est pas un espace urbain de distribution. Cette position périphérique les contraint à de plus longs trajets vers leur zone de livraison, ce que déplore d'ailleurs Cargonautes qui identifie sa localisation comme le principal point faible de son site. L'ancrage territorial des espaces urbains de distribution, qui, pour ceux de Sogaris, sont tous situés dans Paris intramuros (Porte de Pantin P4 est situé à une porte comme Cap 18, mais n'est pas exploité en cyclologistique) permet aux cyclologisticiens de pouvoir s'établir directement au cœur de leur zone de livraison, et donc dans cette zone de pertinence théorisée. En effet, l'avantage de ce modèle immobilier sur ce point, est son incrustation dans le bâti existant qui offre ainsi l'opportunité aux acteurs de l'immobilier de proposer des solutions logistiques en zone très dense sans avoir à construire de bâti logistique neuf, « fortement consommateur d'espace » (Dablanc, et al. (2025), p.58).

Grâce à cela, la cyclologistique, hébergée en espace urbain de distribution, peut s'établir directement dans sa zone de pertinence, ce qui constitue la condition première de son efficacité d'après les acteurs interrogés sur le sujet : « pour moi la localisation, ça reste quand même le plus important » (Entretien 1) ; « il faut un ELU bien situé pour faire de la cyclologistique. Si l'ELU est situé en périphérie de Paris pour livrer le centre, les vélos vont perdre 20 minutes-une demi-heure pour aller jusqu'au centre [...] multiplié par le nombre de tournées, de livreurs, par an, c'est énorme, le temps perdu » (Entretien 2). Ces citations sont appuyées par le guide *Réussir en cyclologistique* des Boîtes à Vélo, qui stipule, dans sa rubrique « facteurs de développement (pour un prestataire intégrant de la cyclologistique) » que l'un des principaux leviers de rentabilité pour un cyclologisticien est « […] l'implantation stratégique des hubs, permettant de compenser des coûts fixes élevés liés au foncier » (Boîtes à Vélos, 2026, p.28). Cette fin de citation est d'autant plus importante qu'elle permet de remettre en question les limites de coût du foncier évoquées dans la partie précédente (2.3) pour les opérateurs de cyclologistique hébergée en espace urbain de distribution, par la simple implantation stratégique de leur(s) hub(s). Cargonautes confirme ce postulat en proposant un exemple chiffré : « si on paye 50 € par mètre carré à l'année en plus, en fait si par ailleurs le local nous rapproche de 1 km en moyenne de nos zones de livraison [...] ça nous fait gagner peut-être 6-7 minutes par tournée [...] à la fin du mois

ça fait 100 heures, et ça c'est de la marge qu'on a en plus » (Entretien 1). La contrainte du coût du foncier en zone dense pourrait ainsi s'avérer être dépassée, si les espaces urbains de distribution, sur lesquels s'installent les opérateurs, étaient situés idéalement par rapport à leur zone de livraison : Reste à vérifier si cette condition se trouve effectivement remplie sur le terrain, et si elle suffit à rendre l'articulation entre les deux modèles viables.

3.2 Études de cas Montmartre : application des critères de favorabilité pour la localisation d'un espace accueillant de la cyclologistique

Dès lors, notre cas d'étude, l'espace urbain de distribution de Montmartre, peut servir d'exemple, ou non, de compatibilité effective de la cyclologistique et de l'espace urbain de distribution via le critère de sa localisation. Pour le vérifier en partie, on peut appliquer la grille de critères de favorabilité pour la localisation d'un espace accueillant de la cyclologistique tirée du rapport des Boîtes à Vélo et de l'ADEME, *les enjeux fonciers pour les applications cyclologistiques* (2026). Les critères sont les suivants : densité de population, densité de commerces, topographie du territoire, barrières géographiques, qualité du réseau cyclable, et restrictions de circulation. Ces critères sont accompagnés, pour la plupart, d'un chiffrage optimal mis au point par ce rapport, mais dont l'exploitation des résultats pour notre étude reste à nuancer du fait de la différence très marquée (de densité, de flux, de besoins…) entre les terrains de La Rochelle et Rouen, et le Grand Paris. La densité de population optimale pour implanter un tel espace serait à plus de 7000 habitants au km², la densité commerciale optimale serait de 500 commerces au km² et un réseau cyclable « de qualité » impliquerait des pistes de plus de 2,5 m de large. Les critères restants, à savoir la topographie, les barrières géographiques et les restrictions de circulation, ne sont pas chiffrés.

On peut appliquer ces critères à l'emplacement du site de Montmartre pour établir, avec nuance, la pertinence de sa localisation pour la cyclologistique. D'abord, au niveau de la densité de population, Géoportail nous indique que le site est situé dans une zone à plus de 36 300 habitants au km², ce qui est bien au-delà des 7000 habitants

au km² théorisés (cf : figure 4). La densité commerciale, quant à elle, est d'environ 820 commerces au km², d'après les données de l'APUR[5], dans le 18ème arrondissement, où est installé le site, ce qui est également supérieur au seuil fixé par le rapport des Boîtes à Vélos (500 commerces au km²). La topographie du territoire ne présente à priori pas de contraintes, étant donné que le site n'est pas vraiment situé sur la butte Montmartre. Il existe cependant une barrière géographique, le faisceau ferroviaire de la Gare du Nord situé à environ 400 mètres du site, mais la proximité immédiate de grands axes comme le Boulevard Barbès et la rue Ordener, limite cette contrainte. La qualité du réseau cyclable, en revanche, n'est pas optimale, puisque les axes cyclables structurants du territoire, ceux du Boulevard Barbès (dans un sens et dans l'autre), sont des pistes cyclables de seulement 1 mètre environ (bien en dessous des 2,5m préconisés par les Boîtes à Vélo et l'ADEME).

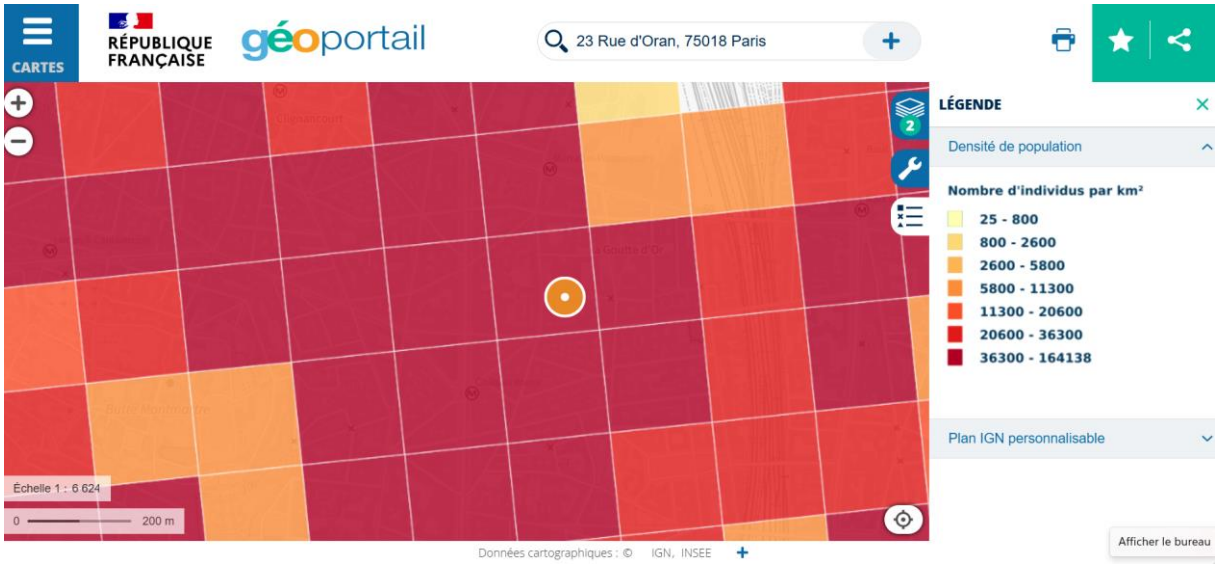


Figure 4 : capture d'écran Géoportail, densité de population du quartier du site de Montmartre, situé au 23 rue d'Oran (source : Géoportail ; données cartographiques : IGN, INSEE)

Ainsi, le site de Montmartre est, d'après ces critères, bien localisé pour les applications cyclologistiques, et possède un local partiellement adapté malgré des limites structurelles (comme son accès poids lourd complexe). Le site ne fonctionne pour autant pas à 100% en cyclologistique. D'après le gérant du site, DSV ne pourrait

[5] Application de cartographie sur les commerces à Paris | Apur datavisualisation

pas être rentable si c'était le cas[6], et cela est en partie dû à la contrainte de coût du foncier, qu'il évalue aussi comme le premier obstacle au développement des Triporteurs Français, qui peine toujours à obtenir des marchés, et pérenniser sa structure, malgré le rachat. Ce constat nous amène à nuancer la portée du critère de localisation. Si celle-ci constitue, en effet, une condition nécessaire de la compatibilité entre espace urbain de distribution et cyclologistique, elle ne suffit pas à en garantir la viabilité économique. Le site de Montmartre, bien situé au regard des critères d'implantation, n'en héberge pas moins un opérateur dont le modèle demeure encore fragile. Surtout, la remarque du gérant du site selon laquelle une exploitation entièrement cyclologistique ne serait pas rentable indique que la compatibilité entre ce modèle immobilier et l'activité cyclologistique ne se joue pas dans une substitution du vélo aux autres modes, mais dans leur articulation depuis un même site. Les Triporteurs Français utilisent d'ailleurs des camions aux côtés de leurs vélos-cargos. Cette combinaison n'est pas un renoncement à la cyclologistique mais une condition de son exploitation, en l'état, dans un modèle de site où il est difficile de dépasser la contrainte du loyer élevé. Ce dernier y impose des volumes que le vélo seul ne permet pas d'atteindre, et c'est en partie le recours à d'autres modes qui rend sa présence sur le site pertinente.

La combinaison des modes ne constitue toutefois qu'un levier parmi d'autres. Rendre effective et durable la compatibilité entre espace urbain de distribution et cyclologistique suppose en effet de réunir plusieurs conditions, au-delà de la simple localisation, relevant tant de l'organisation des opérateurs que de l'intervention publique.

3.3 Les conditions et leviers d'une compatibilité durable

Ainsi, la compatibilité entre espace urbain de distribution et cyclologistique relève de plusieurs leviers, qui dépassent la seule question de la pertinence de la localisation, condition nécessaire mais non suffisante à cette compatibilité. Le premier

[6] Pas une citation directe d'un entretien, mais tirée d'une discussion avec le gérant du site de Montmartre

d'entre eux concerne la composition de la flotte des opérateurs. On l'a évoqué, le niveau de loyer qu'impose ce modèle immobilier rend difficile l'atteinte du seuil de rentabilité par la seule cyclologistique pour les opérateurs. Combiner l'activité cyclologistique avec d'autres modes permet de dépasser cette limite, en témoignent les espaces urbains de distribution du patrimoine Sogaris, aucun n'étant exploité à 100% en cyclologistique. Une telle configuration permet en effet aux opérateurs d'employer le mode le plus performant selon les marchandises à livrer, et donc de n'être contraints ni par le poids des colis, qui limite l'usage du vélo-cargo (cf. 2.2), ni par les restrictions et la congestion qui pèsent sur les véhicules utilitaires légers et les camions en zone dense. Cette diversification permet de tendre vers le volume nécessaire à l'amortissement du site, tout en gardant le vélo-cargo sur les segments sur lesquels il est le plus efficace. C'est en effet ce qu'explique un des chercheurs interrogé en entretien : « les entreprises qui réussiront le mieux seront les entreprises qui arriveront à intégrer la complexité dans la gestion de leur flotte, en ayant des flottes complexes [...] c'est-à-dire que je suis capable d'avoir cinq vélos-cargos, d'avoir trois scooters électriques à remorque et d'avoir quatre VUL » (Entretien 11) ; l'enquêté de la Région Île de France confirme : « est-ce que l'opérateur qui n'utilise que des vélos est rentable et réussit à survivre longtemps ? [...] beaucoup d'opérateurs sont en flotte mixte quand même, parce que je crois que la plupart des pure players qui sont 100 % en cyclologistique, c'est assez compliqué » (entretien 3). Le chercheur interrogé insiste d'ailleurs sur l'idée qu'il faut « déstandardiser les flottes » (Entretien 11), pour parler de cette combinaison de modes de transports adaptés. Un opérateur ayant intégré cette « déstandardisation » à l'échelle de son modèle économique et de son fonctionnement est Fludis, puisque leur acheminement des marchandises de la périphérie vers la zone dense, se fait d'abord en poids lourds - « on va charger les marchandises en périphérie de Paris, là où l'accessibilité poids lourd est quand même beaucoup plus simple » (Entretien 2) – puis avec leur barge mobile jusque dans le centre de Paris via la Seine, et enfin à vélo cargo, pour le dernier kilomètre de la chaîne. Cette façon de procéder évite à Fludis de payer des loyers très couteux qu'impose l'hypercentre parisien, puisque leur barge fonctionne « exactement comme un petit ELU » (Entretien 2), et leur permet en plus de livrer dans tous les arrondissements bordant la Seine.

Image 6 : vélos cargo embarqués dans une barge mobile de Fludis (source : site internet de Fludis, Fludis.eu)

Deuxièmement, au-delà de la question de la composition des flottes des opérateurs, la compatibilité entre espace urbain de distribution et cyclologistique relève de la mutualisation des espaces entre opérateurs. En effet, mutualiser en partie un espace urbain de distribution pourrait permettre aux opérateurs de cyclologistique de payer un loyer moins cher, dont le coût, on le rappelle constitue le premier obstacle au développement de ces opérateurs, et donc à la structuration de la cyclologistique. Le partage de l'espace diviserait ainsi le loyer entre les différents opérateurs, qui devraient par ailleurs renoncer à une partie de leur espace, et donc mieux optimiser un espace plus petit mais moins cher. Ce levier permettrait aux pure players cyclologistiques d'accéder plus facilement aux espaces urbains de distribution, ceux du portefeuille de Sogaris étant aujourd'hui tous occupés par des opérateurs à flotte mixte, et actuellement tous mono-loués, donc non mutualisés. Les acteurs publics y voient une marge de manœuvre, comme le suggère l'enquêté de la Région Île de France : « il faut réussir à trouver une façon de forcer la mutualisation des acteurs par des mesures réglementaires, incitatives » (Entretien 3) ; « c'est l'intérêt de ces sites, c'est de pouvoir faire en sorte que plusieurs opérateurs puissent se réunir à l'intérieur, et je ne suis pas

sûr aujourd'hui que ce soit le cas [...] on a du mal à dépasser ces clivages d'ordre concurrentiel, économique, qui font qu'on n'arrive pas vraiment à mettre plusieurs opérateurs à un endroit » (Entretien 3). Ce besoin relayé par les acteurs publics trouve un écho dans un dispositif national porté par l'ADEME, l'eXtrême Défi Logistique. Ce programme d'innovation de l'ADEME, consacré au déploiement de solutions de mutualisation de la logistique du premier et du dernier kilomètre, identifie la mutualisation comme un levier majeur de réduction des nuisances environnementales et de maîtrise des coûts, encore peu mis en œuvre à l'échelon local. L'agence le confirme d'ailleurs via notre entretien et entend la « mutualisation des outils et des espaces comme une solution » (Entretien 7, ADEME) mobilisable par les pouvoirs publics.

Enfin, un dernier levier, déterminant, relèverait d'un dispositif d'aide au loyer destiné aux opérateurs de cyclologistiques implantés en zone urbaine dense. On l'a vu, l'accès aux espaces urbains de distribution est pour le moment réservé aux opérateurs faisant partie d'un grand groupe logistique ou de transport, comme c'est le cas de l'espace urbain de distribution de Montmartre, exploité par une filiale du groupe DSV, ou de Beaugrenelle, exploité par une filiale du groupe La Poste. Les autres acteurs de la cyclologistique, souvent des acteurs de l'économie sociale et solidaire n'arrivent pas à rentabiliser le loyer d'un tel espace, aussi idéalement situé soit-il. Parmi les opérateurs du panel d'acteurs interrogés au cours de ce travail, plusieurs sont concernés par ce constat. Carton Plein, d'abord, dont les sites ne dépassent pas les 500 m², et ne sont pas tous incrustés dans le bâti ; Cargonautes, dont le site est situé à Cap 18, trop loin du centre selon eux, mais où le loyer est déjà trop cher pour envisager de passer en espace urbain de distribution… Ces exemples illustrent une même impasse : ce sont les opérateurs dont l'activité est intégralement cyclologistique, qui sont censés tirer le plus grand bénéfice d'une localisation centrale car non contraints par la congestion routière et les restrictions réglementaires, et qui se trouvent pourtant dans l'incapacité d'y accéder, à moins de devoir s'implanter dans un site trop petit (et donc non rentable). Un dispositif de soutien au loyer permettrait de corriger ce décalage en donnant à ces opérateurs les moyens de s'implanter au cœur de leur zone de pertinence. Une telle aide viendrait compenser ce que ces structures ne peuvent obtenir par la diversification de leur flotte : là où les opérateurs à flotte

mixte atteignent les volumes nécessaires à l'amortissement du site en combinant plusieurs modes, les pure players, dont l'activité repose sur le seul vélo-cargo, ne peuvent y parvenir. Le soutien public jouerait alors le rôle que joue ailleurs la diversification de la flotte, en rendant économiquement soutenable l'occupation d'un espace urbain de distribution par une activité exclusivement cyclologistique. Une telle aide n'aurait par ailleurs pas vocation à durer, dans la mesure où la localisation centrale améliore la productivité des tournées, en supprimant les trajets d'approche et en densifiant les points de livraison, elle contribue à renforcer la solidité économique de l'opérateur. Il s'agirait donc d'un soutien destiné à permettre l'installation, plutôt que d'une subvention permanente.

Aucun de ces trois leviers ne suffit donc à lui seul, et chacun compense les limites des autres. La diversification des flottes permet de tendre vers le seuil de rentabilité sans le garantir, ce que la mutualisation d'un même site pourrait combler en abaissant le loyer supporté par chaque locataire, y compris par les opérateurs exclusivement cyclologistiques. Mais cette mutualisation demeure encore peu effective, et c'est justement là que le dispositif public d’aide au loyer peut intervenir : en conditionnant une aide au loyer au partage d'un même espace, il créerait un cercle vertueux, rendant l'installation soutenable pour les plus petits opérateurs (type acteurs de l’ESS) tout en encourageant la mutualisation, pratique qui peine aujourd'hui à se diffuser. La troisième hypothèse de ce travail s'en trouve confirmée : l'espace urbain de distribution constitue bien une condition nécessaire mais non suffisante à la structuration de la cyclologistique, son efficacité dépendant d'un écosystème plus large que le seul levier immobilier. C'est donc dans la combinaison de ces leviers, et non dans la seule dimension foncière, que réside la possibilité d'une compatibilité durable entre l'espace urbain de distribution et la cyclologistique.

Conclusion

Ce travail cherchait à évaluer dans quelle mesure le modèle de l'espace urbain de distribution pouvait répondre aux besoins d'une filière cyclologistique encore en construction. Les trois hypothèses formulées en introduction se trouvent, à différents degrés, partiellement confirmées.

La première supposait que ce modèle immobilier constituait une réponse pertinente à la contrainte foncière qui pèse sur la cyclologistique en zone urbaine dense. Le terrain la confirme : le foncier apparaît comme le frein majeur pour la majorité des opérateurs interrogés, et la localisation centrale que permet l'insertion du site dans le bâti existant répond directement à l'exigence d'une zone de pertinence de deux à cinq kilomètres autour du site, comme l'indiquent à la fois la littérature sur le sujet et les entretiens.

La deuxième avançait que les contraintes physiques du modèle limitent son efficacité opérationnelle et obligent chaque opérateur à composer avec les particularités de son local. Elle se vérifie également, parce que ceux-ci s'établissent dans des bâtiments conçus pour d'autres usages au départ. Ces espaces héritent, en effet, de configurations que les opérateurs ne peuvent modifier qu'à la marge, comme c'est le cas par exemple pour l'accès poids lourd trop étroit (et initialement trop bas) du site de Montmartre. La force du modèle, sa capacité à réinvestir l'existant, constitue ainsi également sa principale limite.

La troisième soutenait enfin que l'espace urbain de distribution est une condition nécessaire mais non suffisante à la structuration de la cyclologistique. C'est celle que ce travail confirme le plus nettement. Aucun des opérateurs indépendants interrogés n'occupe un tel espace : Cargonautes est installé dans un site logistique à Cap 18, Carton Plein dans un petit local de la RIVP, NarVélos dans un ancien centre de tri sous convention d'occupation précaire, etc. Les espaces urbains de distribution du portefeuille de Sogaris sont, eux, exploités par des filiales de grands groupes

disposant des volumes et des capacités financières nécessaires pour rentabiliser le loyer, coûteux par l'essence même du modèle et son incrustation dans le bâti existant.

L'espace urbain de distribution constitue donc une réponse partielle à la structuration de la cyclologistique, il répond au besoin le plus déterminant, celui de la localisation d'un site en zone dense pouvant être dédiée à des applications cyclologistiques, mais son coût locatif le rend inaccessible à certaines structures qui portent aujourd'hui le développement de la filière, comme c'est notamment le cas des acteurs de l'économie sociale et solidaire, qui participent à la professionnalisation du métier de coursier à vélo cargo. Ce modèle structure ainsi, pour le moment, la cyclologistique des grands transporteurs davantage que celle des opérateurs indépendants, plus fragiles. Rendre cette compatibilité totalement effective suppose de combiner plusieurs leviers : la diversification des flottes pour assurer une certaine viabilité économique des opérateurs (même indépendants), la mutualisation des espaces, encore peu pratiquée, et un dispositif d'aide (au loyer) publique à l'installation dans ces espaces pour les entreprises de cyclologistique.

Ces conclusions sont cependant celles d'une enquête qualitative menée sur un nombre restreint de sites, et d'opérateurs. Une analyse quantitative des coûts d'exploitation, que l'absence de données publiques n'a pas permis de conduire ici, permettrait d'objectiver le seuil à partir duquel l'occupation d'un espace urbain de distribution devient soutenable pour un opérateur de cyclologistique.

En l'état, le modèle de l'espace urbain de distribution demeure un levier pour les opérateurs comme pour la logistique urbaine dans son ensemble. En rapprochant le point de rupture de charge des zones livrées, il raccourcit les distances parcourues en aval et rend possible le recours à des modes décarbonés, vélo-cargo comme véhicules utilitaires légers, sur le dernier maillon de la chaîne logistique. Son développement participe ainsi, au-delà de la seule cyclologistique, à la décarbonation de la logistique urbaine.

Bibliographie

Ouvrages et articles scientifiques

- Adoue, F., Dablanc, L., & Berthon, J. (2025). *Logistique urbaine et action publique* (Welcome to Logistics City n° 4). Chaire Logistics City.
- Dablanc, L. (2021). Vélo ou vélo-cargo ? Le double visage de la cyclo-logistique. *Ville, Rail & Transports*.
- Heitz, A., & Beziat, A. (2016). The parcel industry in the spatial organization of logistics activities in the Paris region. *Transportation Research Procedia*.
- Patier, D. (2002). *La logistique dans la ville*. Celse.
- Pin, C. (2023). *L'entretien semi-directif* (Fiche méthodologique LIEPP n° 3). HAL, hal-04087897.
- Schorung, M., Dablanc, L., & Buldeo Rai, H. (2023). *L'immobilier logistique urbain et périurbain* (Welcome to Logistics City n° 3). Chaire Logistics City.

Études et rapports institutionnels

- ADEME. (2023). *Panorama de la cyclologistique en France : état des lieux, enjeux et recommandations pour la filière*.
- ADEME, & Cerema. (2023). *Indice de cyclologisticité (ICL)*.
- ADEME. (2024-2025). *eXtrême Défi Logistique*.
- APUR. (2020). *Les périmètres de localisation pour les équipements logistiques à Paris*.
- APUR. (2022). *L'immobilier logistique dans le Grand Paris : portrait et évolution par filière et territoire*.
- APUR. (2025). *La cyclologistique dans le Grand Paris : état des lieux et enjeux d'un secteur en développement*.
- APUR. (2020). *Des espaces de logistique urbaine intégrés dans les projets immobiliers*.
- Cerema. (2019). *Logistique urbaine et planification des déplacements* (Fiche Mobilités et transports, pratiques locales).
- Institut Paris Région. (2023). *L'immobilier logistique francilien : quelles trajectoires à l'horizon 2040 ?*
- Les Boîtes à Vélo, & La Fabrique de la Logistique. (2026). *Réussir en cyclologistique : typologie des business models et guide de diagnostic*.
- Les Boîtes à Vélo, & ADEME. (2026). *Les enjeux fonciers pour les applications cyclologistiques*.

Documents d'urbanisme et de planification

- Métropole du Grand Paris. *Stratégie logistique*.
- Ministère de la Transition écologique. (2023). *Plan Vélo et Marche 2023-2027*.
- Région Île-de-France. *Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (SDRIF-E)* (2025)
- Ville de Paris. (2022). *Pacte logistique*.
- Ville de Paris. (2024). *Plan local d'urbanisme bioclimatique*.

Sources internes et professionnelles

- Sogaris. *Documentation interne relative au modèle d'espace urbain de distribution*.
- Damien Antoni Architecte. *P4 Porte de Pantin*. https://damienantoni.fr/projets-zone-dactivites-artisanat-ville-productive-transformation-de-friches/p4-porte-de-pantin/

Annexe

Retranscription des entretiens

Entretien 1 : Cargonautes

Pour commencer, pouvez-vous retracer rapidement l'histoire de Cargonautes, sa création, etc. ?

C'est une boîte qui a dix ans maintenant. On a commencé comme sous-traitant de Deliveroo. On faisait des courses de repas pour des entreprises essentiellement. Petit à petit, on a chopé des clients avec des besoins logistiques qui intégraient un entrepôt, du dégroupage, des tournées un peu plus denses. Notre premier local, c'était genre 10 m² dans un bar. Quelques mois après, c'était une sorte de local commercial à Strasbourg Saint-Denis, qui faisait à peu près 120 m², qui était un peu galère d'accès. Il y avait des marches, on ne pouvait pas trop ramener de palette, donc il fallait tout monter à la main. Peut-être un an et demi après, on a été dans un ancien garage, là on a plutôt 400 m², on a vraiment commencé à faire du stockage et du dégroupage, donc recevoir des poids lourds, dans des conditions un peu meilleures. Et on a déménagé ici à Cap 18 en 2020.

D'ailleurs, ça avait été une vraie galère de [trouver] un local à l'époque qui correspondait un peu à notre [besoin]. Comme tu disais l'autre jour, quand t'es un petit cyclologisticien ou logisticien, tu ne choisis pas forcément l'emplacement, tu prends un peu ce qu'il y a. Ici, ce n'était pas du tout notre option, c'était le truc qui avait l'air le plus [sûr] de base. Mais en fait, ça nous éloignait de façon significative de notre ancien local. Ici, tu es quand même beaucoup plus excentré, et donc on avait peur que ça nuise à notre rentabilité globale, puisque ça a augmenté la distance entre notre entrepôt et notre zone de livraison principale. Ça, c'est un point quand même assez important. Mais finalement on s'est retrouvés plutôt bien, parce que dans les critères de choix d'un local, tu as évidemment la localisation, la distance par rapport à ta zone de livraison principale, mais tu as aussi l'accessibilité, la praticité du local. Sur plusieurs aspects, on est mieux ici que quand on était à côté de [Faubourg ?], où c'était une petite rue standard, donc on recevait des poids lourds, il fallait bloquer la rue pendant quinze minutes.

Vous m'avez indiqué que vous étiez quarante salariés. Quels types de profils et quels métiers cela recouvre-t-il ?

Coursiers et coursières, c'est à peu près [15-16] équivalents temps plein chez nous. Les dispatchs, c'est trois équivalents temps plein. Les personnes à l'entrepôt, qui font à la fois la manutention, la réception des camions, la mise en stock, la préparation de commande, mais aussi le groupage des colis sur les chariots pour le départ en tournée, tout ça c'est à peu près quatre équivalents temps plein. Tu as environ un équivalent temps plein sur l'atelier vélo, la mécanique, l'entretien de la flotte, un équivalent temps plein sur la cuisine. Puis après, tu as un responsable administratif et financier, une responsable d'exploitation qui coordonne le pôle cyclologistique, une personne qui est un peu en charge des sujets de qualité, de process, de sécurité, quelqu'un qui est plus chef d'entrepôt, et après tu as une équipe dev aussi et un service commercial, c'est à peu près deux équivalents temps plein en plus.

Quels statuts d'emploi mobilisez-vous ? S'agit-il plutôt de salariat, ou avez-vous recours à l'intérim ?

Là, sur l'effectif, à peu près 90 % de salariés et 10 % de freelances, auto-entrepreneurs, qui sont payés à l'heure. Et en termes de typologie de contrat, la quasi-totalité du temps c'est du CDI. On fait du CDD à certaines périodes de l'année, genre là avant les vacances d'été, parce qu'il y a une baisse de volume assez forte pendant le mois d'août. Si on embauche un CDI aujourd'hui, il va se retrouver en août sans travail et sans congés acquis, donc c'est de la perte sèche. Mais de base, c'est salarié en CDI, c'est le modèle très majoritaire.

Quel est le type de marchandises principalement livré ?

Il y a une énorme variété, mais globalement, ce qu'on livre, ce sont des produits alimentaires et des boissons à destination des cafés, des hôtels et des restaurants. Et les clients qu'on a, c'est à 90 % des TPE et des PME franciliennes, qui sont des producteurs, des transformateurs alimentaires.

Combien de livraisons réalisez-vous en moyenne, par semaine ou par mois ?

Je crois qu'en moyenne 7 000 par mois.

Quelle est votre connaissance du secteur de l'immobilier logistique du Grand Paris ?

Je regarde les projets qui se montent, je suis plutôt dans une posture de veille active. On reçoit quand même régulièrement des opportunités, pas forcément de bailleurs, mais d'agents, de conseils, des trucs un peu comme ça. Mais là, tout de suite, on n'est pas en recherche pour l'immédiat ni pour le moyen-long terme. Je pense que c'est important de savoir ce qui se passe, parce qu'en plus, les projets, entre le moment où il y a un appel à projet ou un début de transaction immobilière et le moment où c'est opérationnel… On l'a vu avec Drouot : on avait répondu à l'AMI, je ne sais plus, en 2021, un truc comme ça, et le site est entré en fonctionnement en 2025. Donc voilà, j'ai en tête que c'est important de se positionner, donc je regarde ce qui se passe, mais ce n'est pas évident de trouver non plus. Je dirais que j'ai une connaissance pas dégueu du jeu d'acteurs et des opportunités qui peuvent exister.

Si vous deviez ouvrir un nouveau site, qu'est-ce qui guiderait ce choix : le prix au mètre carré, la proximité d'un point géographique important pour les tournées, l'accès poids lourds, l'accès au réseau cyclable ?

Le prix au mètre carré, en fait, en fonction de la localisation, donc du gain opérationnel que ça nous donne, il peut être apprécié différemment. Si on paye 50 € par mètre carré à l'année en plus, mais que par ailleurs le local dans lequel on va nous rapproche de, mettons, 1 km en moyenne de nos zones de livraison, ça nous fait gagner peut-être six-sept minutes par tournée. Et à la fin du mois, ça fait [6 000-7 000] minutes, donc tu as 100 heures, et ça, c'est de la marge qu'on a en plus. En fait, on peut potentiellement accepter un loyer plus élevé. Après, c'est sûr qu'un local qui serait très bien placé, mais où accueillir des poids lourds c'est très compliqué, ça crée quand même une contrainte dont il faut bien peser les risques qu'elle induit. C'est dur à dire, mais pour moi la localisation, ça reste quand même le plus important. Mais tu as des critères bloquants de type la desserte amont, la connexion au réseau cyclable. Et puis aussi les conditions de travail que tu as dans le local : si c'est un truc sous terre avec 2 m de hauteur sous plafond, genre un parking… Ça dépend de tes flux aussi, mais nous on a quand même du lourd en partie, pas aussi lourd que les triporteurs, mais quand même. Donc si tu commences à essayer d'opérer en sous-sol, ça peut être assez compliqué.

La surface que vous occupez ici est-elle suffisante pour vos opérations ?

Actuellement, on y arrive sans réorganiser le local, mais surtout en surchargeant certaines périodes, comme je l'expliquais tout à l'heure. Certaines demi-journées dans la semaine, on peut arriver un peu aux limites des murs.

Diriez-vous que le foncier urbain constitue un frein ou une opportunité pour votre développement ?

C'est un peu ce que je disais lors de la table ronde, mais c'est une question de niveau d'ambition. Si on arrive à avoir un maillage de hubs bien placés, avec peut-être des conditions de marché aussi plus favorables, bien connectés pour recevoir des camions, peut-être qu'on pourra aller beaucoup plus loin sur la cyclologistique. Mais je pense que ça peut être un vrai frein, et je l'ai déjà rencontré à certains moments, même pour se développer dans l'ouest avec d'autres partenaires cyclologisticiens : trouver dans l'ouest suffisamment de mètres carrés, dans des conditions opérationnelles qui soient correctes, ça peut être assez galère.

Et il y a la temporalité aussi de l'offre foncière adaptée. Au moment où le projet sort et qu'il est en phase de commercialisation, peut-être que ce n'est pas le bon timing pour toi, et ça, c'est aussi assez galère à piloter, surtout pour des PME. Pour des gros groupes, c'est différent, parce qu'ils sont sur des échelles de temps plus longues, ils ont plus d'expérience et plus de moyens financiers, mais pour nous, ça peut être assez [compliqué].

Qu'est-ce qui fonctionne bien dans cet espace pour votre activité, et qu'est-ce qui pose problème ou pourrait être amélioré ? Je pense par exemple à l'agencement, à l'accessibilité poids lourds, aux capacités de recharge, ou à la mutualisation avec d'autres opérateurs.

Ça peut gêner les autres usagers du site, surtout si c'est une semi-remorque qui débarque et qui bloque la voie. Mais ce ne sont pas les mêmes enjeux que quand tu es sur une voie publique et que tu gênes la circulation : le trafic standard est beaucoup plus dense que sur un site comme celui-ci. Donc ça, ce n'est pas mal en termes de réception.

Il y a aussi le fait d'avoir un espace pour le déchargement des camions qui n'est pas dans notre local. Tu as par exemple à Drouot, où tu dois recevoir les camions à l'intérieur : ça veut dire que tu as 300-400 m² qui sont bloqués pour ça. Donc là aussi, le bilan économique de ton local n'est pas du tout le même entre la situation où on peut recevoir des véhicules qui nous déchargent sur une surface qu'on ne paye pas, et celle où ce sont des mètres carrés qu'on doit dédier à ces réceptions. Ça, pour moi, c'est un vrai point fort. Le fait qu'on ait 7 m de hauteur sous plafond, un local de plain-pied avec du triphasé, tout ça, ce n'est pas mal.

Après, sur l'agencement, c'est un agencement qui s'est fait de façon assez organique. Quand on est arrivés ici, on n'avait pas la même maturité, ni la même stabilité de notre portefeuille clients, des typologies de marchandises qu'on traite et de la façon dont on veut les gérer. Donc les chambres froides, on les a mises une à une sans forcément se poser de questions sur le meilleur schéma organisationnel au sein du local. Si on reprenait un entrepôt vide, sans doute qu'on mènerait une réflexion plus approfondie et avec plus de recul sur l'optimum.

Donc en vrai, ce sont plutôt des points positifs. Le point négatif, c'est la localisation, c'est qu'on est très excentrés. On est vraiment à une porte de Paris. Mais ce qui est aussi avantageux pour les réceptions, parce qu'on est connectés au périphérique. Même pour les poids lourds, venir ici, c'est quand même plus pratique que d'aller dans le 10e ou dans des arrondissements plus centraux, surtout quand on reçoit en cours de journée et pas pendant

la nuit, où il y a moins de trafic. Sinon, le seul point noir, c'est pour moi la localisation. Le prix, pour du Paris, hors taxes avec les charges, on est à peu près sur du 200-210 € du mètre carré par an, donc ça reste ok.

Comment caractériserais-tu ce type d'espace d'activité ? Le terme d'espace urbain de distribution te paraît-il correct ?

Honnêtement, je ne me suis pas beaucoup posé de questions sur la terminologie la plus pertinente. Pour moi, on est sur un truc un peu hybride, parce que c'est un entrepôt. Ce n'est pas juste un espace de distribution, on fait aussi du stockage, de la préparation de commande. C'est aussi un lieu de vie. Pour moi, c'est un usage un peu mixte. Mais oui, en tout cas, pour la partie zone de réception, d'expédition, de stationnement des vélos, là on peut dire que c'est une sorte d'espace de dégroupage et de distribution.

Quelles conditions pourraient vous faire changer de site ?

Soit un développement de l'activité au point qu'on n'ait pas vraiment le choix, soit qu'on se fasse [sortir], parce qu'on a un bail précaire avec une clause qui nous donne un mois de préavis pour rompre le bail, soit qu'on ait une opportunité et qu'on envisage une organisation différente pour notre logistique.

Vous faites plutôt du B to B ?

Globalement, notre chiffre d'affaires, ce sont des livraisons à destination de cafés, hôtels, restaurants, bureaux d'entreprise. La livraison à particulier est marginale, et elle a tendance à se réduire au fil des [années].

Comment les coursiers sont-ils rémunérés, sachant que vous êtes une coopérative ?

[La tarification] repose sur des tarifs soit fixes, soit dynamiques. Si les demandes et la typologie d'activité sont très hétérogènes, on prend plusieurs catégories de facteurs en compte : le poids, le volume avec un système de paliers, qui représente en gros la part d'occupation de l'espace de chargement du cargo — est-ce que c'est un quart de cargo, un demi-cargo, un cargo complet, un cargo avec remorque. Après tu as le délai de prévenance : est-ce qu'on reçoit l'ordre la veille pour le lendemain, le matin pour l'après-midi, ou juste il n'y a pas de délai de prévenance et il faut livrer tout de suite. La fenêtre de tir sur laquelle on peut livrer : est-ce qu'on a toute la journée, la demi-journée, trois heures, deux heures, une heure. Est-ce que c'est une livraison en frais, est-ce que c'est une livraison en chaud ? Est-ce que ce sont des marchandises fragiles, très fragiles ? Est-ce que c'est en rez-de-chaussée, est-ce qu'il faut monter dans les étages ? Tout ça impacte le prix de la livraison. Plus tu rajoutes de contraintes opérationnelles, plus c'est cher, et à l'inverse, plus tu diminues la contrainte, mieux tu peux optimiser les tarifs. Ça, c'est ce que nous payent les clients. Après, on a un système de remise par volume de chiffre d'affaires généré chaque mois.

Ensuite, les coursiers et les coursières, ce n'est pas à la tâche, ce n'est pas à la tournée — c'est interdit à ma connaissance, en tout cas pour les salariés. On est sur une rémunération horaire. Pour les coursiers, c'est autour de 1 550-1 600 net. Sachant qu'après on a pas mal d'avantages en nature : la mutuelle est prise en charge à 100 %, tu as du matériel qui est donné par l'entreprise, tu as les repas du midi. À l'arrivée, ça fait à peu près 1 800 € en moyenne pour un 35 heures, en total dans la poche de l'employé avec les avantages en nature. On a une prime mobilité aussi, par mois et par salarié. Et les personnes qui sont en freelance, les auto-entrepreneurs, sont payées sur la base d'un forfait horaire aussi. Ce n'est pas à la tâche.

Quel fournisseur vous fournit vos vélos ?

Il y en a plusieurs. Historiquement, c'était plutôt des [Douze Cycles], un fabricant français, mais là, petit à petit, on transitionne sur d'autres modèles. Il y a trois ans, on a commencé à intégrer des vélos [Bullitt], des [Bullitt] 800, qui sont plus costauds. Les [Douze] en fait sont pensés d'abord pour un usage famille, et nous on les utilise de façon utilitaire, donc on a souvent eu des soucis avec des cadres qui se flinguent ou des trucs comme ça. Les [Bullitt], c'est vraiment des vélos conçus pour l'utilitaire, qui pèsent plus lourd, qui sont en acier là où les [Douze] sont en aluminium. Et puis c'est aussi des motorisations : sur les [Bullitt], c'est de la motorisation Bosch, tu as une plus grosse batterie, tu as plus de couple au niveau du moteur, c'est un peu plus adapté aux charges qu'on transporte.

On a de plus en plus des [Bullitt], intéressants parce que le plateau est plus long : là tu as un plateau qui fait à peu près 80 cm, donc la box fait 80 par 70 en gros, et sur le [Bullitt] tu as un plateau qui fait 92 cm, donc la box fait 92 par 70. Donc tu as plus de volume de chargement. Et c'est un vélo qui est bien éprouvé, depuis vingt ans ça ne casse pas. Il est beaucoup plus léger parce que lui, pour le coup, il est en aluminium monobloc, là où les [Douze] sont en deux parties. Après, on a aussi des remorques, soit des remorques qu'on fabrique en partenariat avec un autre [cyclologisticien] qui s'appelle Tout en Vélo, qui a une compétence en fabrication de remorques, soit on utilise des remorques Fleximodal, donc les Runners, les longues que tu as vues, et la Bicylift.

Qu'est-ce qui détermine la rentabilité d'une tournée ?

C'est un ensemble de facteurs. Tu peux très bien avoir une tournée où il n'y a pas beaucoup de colis, mais tellement de contraintes sur ces colis que le prix est élevé. Il y a des livraisons qui sont très bien tarifées parce qu'il y a beaucoup de contraintes opérationnelles : tu peux avoir une tournée où il n'y a pas beaucoup de colis, mais qui peut être très rentable.

Après, je dirais que la variable qui joue le plus, c'est la distance à l'entrepôt, et après le taux de remplissage du cargo. Si tu fais une tournée courte avec un cargo rempli à 90-100 %, et que les prix suivent aussi — parce que si tu fais du GLS à 2,50 € le point, ce n'est pas la même chose que nous : les colis qu'on livre, on en facture en moyenne 12-13 € par livraison, parce qu'il y a plus de contraintes opérationnelles. Nous, on arrive aussi à trouver la rentabilité en allant parfois à 5-6 km du local. Là, si on faisait du Chronopost ou du GLS, il faudrait qu'on réduise à 3 km. Peut-être que, genre, les Triporteurs, ils couvrent une zone qui est bien plus faible que la nôtre.

Comment vois-tu le secteur de la cyclologistique évoluer dans les trois à cinq ans ?

Ça dépend du contexte économique, des priorités politiques en la matière, à la fois au niveau national et au niveau local. Tu as des territoires où ça se développe beaucoup plus que d'autres. À Paris, ça s'est quand même beaucoup développé, et pour moi c'est une solution un peu mainstream maintenant, ce n'est plus un truc de pionnier. C'est moins alternatif, je trouve, au profil des dirigeants et dirigeantes d'entreprises : maintenant tu as des gens qui viennent du transport motorisé qui font de la cyclo, là où tu as d'autres villes en France où ce sont vraiment des cadres en reconversion assez militants.

Si je te prends l'exemple de Paris, tu as une trentaine d'opérateurs, et Marseille, où tu as plutôt genre trois-quatre opérateurs, qui galèrent un peu plus. Et à côté, à Lyon, tu as une dizaine ou une douzaine d'opérateurs. C'est assez hétérogène. Ce n'est pas seulement fonction de la densité de population ou des contraintes, c'est aussi : est-ce que les acteurs économiques sont prêts à adopter ce nouveau mode, et est-ce que le cadre politique favorise le développement de ce mode ?

Le véhicule utilitaire électrique constitue-t-il un concurrent ou un mode complémentaire ?

Je pense que c'est clairement le mode avec lequel on est le plus en concurrence. Après, pour moi il y a des complémentarités qui peuvent être trouvées. Pour moi, une flotte multivéhicule où tu as du [VUL] électrique et du vélo cargo, c'est sans doute un petit optimum. Mais à l'heure actuelle, les plus grosses zones de recouvrement en termes de capacité à gérer les marchandises, c'est avec le vélo cargo et les petits VUL, genre 3 m³, 6 m³, 9 m³, 12 m³ : pour moi ce sont des véhicules qui peuvent être remplacés par du vélo cargo dans beaucoup de [cas].

Dernière question : quels sont les principaux obstacles à votre développement aujourd'hui ? Le foncier, le recrutement, la réglementation, le marché ?

C'est quand même en stagnation depuis quelques années. Pour tout ce qui est projet de conduite du changement dans les entreprises, en général, quand tu passes d'un mode motorisé à de la cyclo, ça induit un changement culturel et organisationnel. Et des périodes de contraction économique ou de vraiment faible croissance, ce n'est pas ultra favorable à mon sens à ce type de projet. Donc là, tout de suite, ce qui me met en difficulté, ce sont les défaillances d'entreprises et le climat des affaires un peu morose. Mais peut-être que demain, ce sera le foncier.

Il y a aussi le fait que le transport, c'est un secteur très précaire avec des marges faibles, et donc ce n'est pas évident de prendre des risques, surtout quand tu es un petit acteur. Que tu ailles choper un local plus grand ou lancer un nouveau projet avec un gros client, tu as pas mal d'incertitudes, ça peut être très dangereux. Parce que si tu te foires, ça peut aller très vite.

Entretien 2 : Fludis

Pour commencer, dans les grandes lignes, pouvez-vous présenter l'entreprise Fludis et votre rôle en son sein ?

Nous acheminons des marchandises depuis l'extérieur des grandes villes vers le centre des grandes villes, et inversement, du centre vers l'extérieur. Pas forcément [en fonction de] ce qu'il y a dans les contenants, mais en tout cas en termes de contenants, on va du colis à la palette, en passant par la caisse mobile, le BTP, le hors gabarit, etc. On fait également de la cyclologistique quand c'est du colis, pour le dernier kilomètre, et quand le client le demande.

Vous avez en partie répondu à ma deuxième question, qui portait sur le périmètre de votre activité. Mais dans le Grand Paris précisément, pouvez-vous me préciser vos zones d'intervention ?

Le cinquième, le sixième, le septième, le huitième, le neuvième, le onzième, le douzième et le treizième, donc tous les arrondissements bordant la Seine.

Quelle est la part de la cyclologistique dans votre activité, en volume, si vous avez un chiffre ou un ordre de grandeur ?

Aujourd'hui, [nous avons] des dossiers qui sont assez [intégrés]. Comme je vous le disais, on propose une solution intégrale fluviale plus dernier kilomètre, et donc aujourd'hui je n'ai pas de vision assez précise pour séparer l'activité fluviale de la cyclo dans mes dossiers clients. On propose une solution intégrale de logistique urbaine du dernier kilomètre.

Utilisez-vous d'autres modes que le fluvial et la cyclologistique ?

On a une petite camionnette, mais c'est vraiment à la marge, donc pas spécialement de VUL.

Qu'est-ce qui rend l'articulation entre cyclologistique et fluvial viable, et qu'est-ce qui la fragilise selon vous ?

Je vais essayer d'être clair. Aujourd'hui, dans le transport et particulièrement dans le dernier kilomètre, le point central, c'est l'immobilier. Ce n'est pas compliqué d'avoir des vélos-cargos et de les faire circuler, c'est compliqué d'avoir des entrepôts — ce que vous appelez les ELU, les EUD, etc. Peu importe comment on les appelle, moi j'appelle ça un espace de logistique urbaine.

Il faut un ELU bien situé pour faire de la cyclologistique. Si l'ELU est situé en périphérie de Paris pour livrer le centre de Paris, les vélos vont perdre vingt minutes, une demi-heure pour aller jusque dans le centre, qu'on multiplie par le nombre de tournées, par le nombre de livreurs, par jour, puis par année : c'est énorme, le temps perdu. Par contre, ce sont souvent des ELU où l'immobilier est quand même moins cher que dans le centre de Paris. À l'inverse, si on est dans le centre de Paris, on a une super zone de livraison, par contre l'immobilier est beaucoup plus cher, et il y a l'accessibilité : les colis, il faut bien les apporter, ils ne vont pas tomber du ciel. Il y a donc un approvisionnement des colis, et cet approvisionnement se fait quasiment toujours par poids lourd, ce qui est compliqué. Il y a donc vraiment un choix à faire sur la localisation de l'ELU.

Il faut se dire que cette barge, ce n'est pas du tout les péniches que l'on voit sur la Seine avec des conteneurs ou du sable. Il faut imaginer plutôt des bateaux avec une sorte de gros cube, avec à l'intérieur des ponts, des salles de pause, le bureau de l'exploitant ; on peut y mettre des transpalettes, il y a des monte-charges, etc. L'intérieur est exactement comme un petit ELU. Et du coup, on va charger les marchandises en périphérie de Paris, là où l'accessibilité poids lourd est quand même beaucoup plus simple, et après le bateau va se déplacer jusque dans le centre de Paris. C'est donc un entrepôt mobile.

Par rapport à nos concurrents du transport routier, on va économiser : une fois que la barge est arrivée dans le centre de Paris, les tournées de livraison de nos livreurs sont beaucoup plus rapides que si elles partaient de l'extérieur, de la périphérie d'une grande ville — c'est ce qu'on appelle dans le jargon le haut-le-pied. Donc on fait économiser à nos clients du foncier et du temps perdu.

Comment la part de la cyclologistique a-t-elle évolué dans votre mix ces trois dernières années ? Quelle tendance observez-vous ?

L'entreprise fait de la croissance avec ses clients, ou alors elle rachète des entreprises. En rachetant une entreprise, elle récupère des clients et du business existant. Depuis deux ans, on a eu pas mal de croissance externe, ce qui fait qu'il est difficile de comparer la croissance de la cyclologistique à périmètre égal. À périmètre égal, en excluant la croissance externe, on est quand même en croissance sur la cyclologistique, on a eu un peu de croissance, sans que ce soit énorme.

Par contre, on est en train de finaliser des réponses à des appels d'offres avec ces fameuses barges équipées de cyclologistique, et si on remporte, les chiffres d'affaires vont doubler, tripler. Par rapport aux routiers, notre particularité, c'est qu'un bateau représente plusieurs millions d'euros d'investissement. Donc dès qu'on a de la croissance, c'est comme si on construisait un nouvel entrepôt : la croissance est tout de suite très importante.

Passons à la question de l'implantation foncière. Hormis ces barges, disposez-vous de sites d'immobilier logistique dans le Grand Paris ?

Alors, oui, on en a un à Austerlitz de 1500 mètres carrés

À partir de quel volume de colis livrés la cyclologistique devient-elle rentable dans votre modèle ?

Cela dépend des caractéristiques de la livraison. Est-ce que ça doit être fait en urgence ? Est-ce que ce sont de gros colis, de petits colis ? Est-ce que c'est du B to B, du B to C ? Est-ce que c'est de l'alimentaire ou non ? Est-ce que c'est de la température dirigée ou non ? C'est difficile à dire. Ce que je peux quand même vous dire, c'est que généralement, dès qu'on passe les 40-50 kg de marchandise en cyclologistique, ça devient pas trop rentable.

Vous m'avez dit qu'en cyclologistique, vous ne faites que du colis, c'est bien cela ?

Oui.

Quels sont les principaux freins à la croissance de la cyclologistique, de votre point de vue d'opérateur ?

Les économies d'échelle se font généralement à partir d'un certain volume. Avec un petit foncier et juste quelques vélos, il est difficile de toucher des clients très importants, parce qu'on ne peut pas leur proposer une prestation à grande échelle. Le coût du foncier, par exemple, peut représenter un frein, notamment en milieu urbain dense, ainsi que la disponibilité du foncier.

C'est effectivement la réponse que j'obtiens à chaque fois, donc cela va dans mon sens.

Si jamais vous voulez voir un peu comment ça se passe pour charger et décharger les camions, les bateaux et tout, on a une page Instagram avec des vidéos qui sont en ligne.

Merci beaucoup pour votre temps et bonne fin de journée.

Entretien 3 : Région Île-de-France

Première question un peu large : quel est le périmètre d'intervention de la Région sur la logistique urbaine ?

On a une attention particulière sur la zone dense, mais notre intervention est vraiment sur un périmètre régional. On est aussi sur la grande logistique, dans le cadre d'un certain nombre d'actions de financement qu'on fait sur les gros ouvrages qui aident au transport de marchandises jusqu'à leur approvisionnement en zone dense — je parle des ports, je parle des voies fluviales. Bien évidemment, on a aussi le sujet des routes, qui sont plus ou moins à la croisée.

La Région intervient au titre de sa stratégie fret, qui est établie depuis 2018 de façon très officielle, mais qui existait bien avant de façon moins officielle. On a revu notre stratégie pour voter un acte deux en 2022, donc là on est sur la fin de la période de cette stratégie. On est au croisement d'un certain nombre de compétences sur un sujet comme la logistique : c'est à la fois du transport, de l'aménagement du territoire, du développement économique, de la transition écologique et de la formation professionnelle. C'est un peu tous les champs.

À notre niveau, on est un service Fret, on est quatre personnes au sein du service pour se déployer sur l'ensemble de nos sujets, mais pour autant on travaille beaucoup en interne comme à l'externe. On couvre tout le champ, mais on est assez attentifs au sujet de la zone dense, où les enjeux de congestion, de pollution, de consommation foncière et de rareté du foncier sont un peu plus importants. On a aussi un sujet de concilier performance économique, insertion urbaine et transition écologique : c'est un peu le fil conducteur des différents dispositifs et interventions de la Région. L'objectif, c'est que ce soit plus efficient au service du développement économique et de l'approvisionnement de l'Île-de-France, mais avec une bonne prise en compte des enjeux d'intégration urbaine, pour éviter justement que la logistique soit toujours vécue ou subie, avec des problèmes d'acceptabilité. C'est une fonction essentielle qui doit mieux s'intégrer au niveau urbain et environnemental.

Plus précisément, quelles sont vos missions respectives ?

[Ma collègue] est en charge de tout ce qui concerne Paris, les Yvelines, les Hauts-de-Seine et le sud [de l'Essonne]. De mon côté, je m'occupe un peu plus de ce qui n'est pas forcément lié à la décarbonation du transport de marchandises routier, mais plutôt aux continuités avec le fluvial, en dernier maillon du développement de la cyclologistique.

Pour faire court sur nos missions, on pilote la mise en œuvre de l'acte deux de la stratégie régionale, en coordination avec d'autres collègues. On accompagne les territoires et les acteurs économiques dans la conception et le financement de leurs projets logistiques innovants et durables. Il y a quatre axes à notre stratégie : mieux connaître pour mieux agir, décarboner, planifier. Sur le sujet de la planification, il y a eu un énorme travail, l'objectif étant d'avoir une meilleure insertion du sujet logistique dans l'aménagement urbain. Cela va au-delà de voter des documents : c'est aussi comment on transforme l'essai, sur la base de notre stratégie et de nos dispositifs, comment on fait en sorte que la logistique s'intègre mieux dans un bâtiment. On finance par exemple un hôtel logistique.

On déploie donc les dispositifs régionaux. On a quatre dispositifs clés : l'accompagnement de l'innovation, l'accompagnement des territoires, l'amélioration des dessertes des zones logistiques dans toutes ses composantes — pas seulement la desserte routière, mais aussi tout ce qui concerne les installations terminales embranchées — et enfin l'aménagement logistique. On a voté lors de notre acte deux, en 2022, un nouveau dispositif justement sur cette partie aménagement logistique, qui nous permet de financer des projets.

On soutient la décarbonation du fret, on l'a évoqué tout à l'heure : la voie d'eau, le ferroviaire, les modes actifs comme la cyclologistique. C'est transversal, la décarbonation se voit dans l'ensemble de nos axes de travail et dans nos dispositifs. On peut aussi intervenir plus lourdement sur le financement de l'infrastructure portuaire au travers des contrats de plan. L'objectif est de pouvoir accompagner jusqu'à la zone dense, au dernier maillon, une logistique plus propre.

Et on anime aussi un écosystème d'acteurs, avec des rendez-vous qu'on essaie de suivre régulièrement. Là, on a des assises du fret qui se préparent pour l'année prochaine. On échange régulièrement avec la MGP, la Ville de Paris, des opérateurs d'infrastructures comme [HAROPA], VNF. Ce sont nos contacts au quotidien pour essayer d'apporter des solutions qui peuvent, pour certaines, aboutir sur des projets intégrant un maillon cyclologistique. On est vraiment sur l'ensemble de la chaîne, et on va financer des entreprises, des porteurs de projet, des collectivités.

Comment caractériseriez-vous la situation actuelle de la cyclologistique en zone urbaine dense ? Quelles sont pour vous les tensions principales et les dynamiques majeures ? Je précise que, dans mon travail, j'exclus la cyclologistique des

plateformes type Uber Eats ou Deliveroo : je parle vraiment de cyclologistique en vélo-cargo, biporteur, etc., mais pas pour le compte des plateformes.

Il y a des dynamiques qui sont en cours. Il y a l'essor du vélo-cargo, et l'offre autour du vélo-cargo est en train de se densifier et de se moderniser, à la fois sur l'autonomie et sur les charges utiles : il y a des évolutions assez majeures, qu'on soutient pour une certaine partie d'entre elles avec nos dispositifs. On travaille à soutenir des projets qui permettent de faire évoluer les vélos et d'accompagner les besoins au fur et à mesure.

Parce qu'aujourd'hui, la cyclologistique est en évolution, mais on voit qu'elle n'a pas encore passé un certain cap pour qu'elle puisse vraiment se diffuser de façon plus large. Il y a un vrai sujet. La question de la mutualisation des flux, c'est quelque chose qui fait de plus en plus son chemin, même si ça reste une complexité pour un certain nombre d'acteurs, d'un point de vue économique comme juridique : pour certains, c'est toujours un peu compliqué de se lancer dans la mutualisation des flux, mais ce sont des choses qui commencent à émerger de façon un peu plus forte.

On sent aussi que l'intégration de la logistique dans les projets urbains est en train de passer un cap, porté par des grands acteurs comme Sogaris par exemple, mais pas seulement. Ça commence tout doucement à faire sa place, mais c'est encore insuffisant aujourd'hui.

Sur la question des tensions, tout cela n'est pas simplifié par la concurrence sur le foncier. Le foncier est aujourd'hui très très contraint en zone dense, et on se retrouve à avoir des besoins qui ne sont pas mis à hauteur de ce qui devrait être fait sur la création d'espaces logistiques de proximité, pour pouvoir déployer des solutions cyclo. Donc on manque d'espaces dédiés aujourd'hui : il y a quelques endroits, mais ça manque.

Et puis on a encore une grosse fragmentation des acteurs, je trouve. Mettre en œuvre ce type de projet, ce n'est pas seulement une personne, c'est une chaîne d'acteurs qui doit pouvoir être mise en musique, et là encore on a un certain nombre de difficultés à faire atterrir. Il y a aussi la concurrence sur l'usage de l'espace public : on voit que les pistes cyclables ne sont pas toujours adaptées à la cyclologistique. Il y a des continuités qui n'existent pas, des contraintes qui pèsent encore pour pouvoir circuler facilement. Même sur certains espaces dédiés qui font l'objet d'expérimentations et d'implantations concrètes, il y a encore des conflits d'usage avec les riverains et les autres utilisateurs de la voirie, malgré tout le travail mené pour essayer de bien les insérer.

Une question que je pose souvent aux opérateurs : est-ce qu'un opérateur qui n'utilise que des vélos est rentable et parvient à survivre longtemps ?

Beaucoup d'opérateurs sont en flotte mixte quand même, parce que je crois que la plupart des pure players qui sont 100 % en cyclologistique, c'est assez compliqué.

Diriez-vous que la cyclologistique est encore un mode alternatif, de niche ou émergent, ou qu'elle constitue déjà un mode structurant du secteur du transport de marchandises ?

Je pense que ça a un petit peu évolué, il y a eu un gros travail fait par tous les acteurs pour essayer de faire sortir le modèle. Mais ça se cherche encore un petit peu. Il y a besoin de continuer d'ouvrir la discussion, parce qu'encore une fois, le sujet ne concerne pas juste un acteur cyclo, il concerne toute une chaîne d'acteurs pour pouvoir aboutir à quelque chose de duplicable, de modélisé, dans un modèle efficace et connu de tous, pour pouvoir ensuite le déployer plus facilement.

Malgré tout, ça reste un bel objet pour réduire les émissions, désengorger, réduire l'impact sur la voirie. Il y a tous ces sujets qui font que c'est quelque chose qu'il faut qu'on pousse, et qu'on a mis en exergue dans notre stratégie. Mais on voit que les projets, même ceux qu'on soutient, ont du mal à accoucher, ils ont du mal à atterrir, à se concrétiser de façon très concrète, et à pouvoir être dupliqués derrière. Aujourd'hui, on a l'impression qu'on a un modèle par projet. Et c'est là où c'est compliqué, parce que du coup, on n'est plus sur la niche, mais on n'est pas non plus encore sur quelque chose de très structuré.

Quels outils la Région mobilise-t-elle pour encadrer ou favoriser la cyclologistique et la logistique urbaine plus généralement ? Vous avez évoqué des mesures incitatives.

Nos dispositifs permettent plus ou moins de porter des projets cyclologistiques, soit sur des projets très innovants, soit dans un cadre plus large. On va financer toute la chaîne, ce qui va permettre potentiellement d'introduire ou non un maillon cyclologistique. Quand on finance, comme je le disais tout à l'heure avec l'État, les gros projets portuaires, fluviaux, etc., derrière il peut y avoir des solutions à décliner en cyclologistique. Si on finance VNF pour le plan de report modal, derrière il peut y avoir des solutions.

On va financer l'hôtel logistique dont on parlait tout à l'heure, avec notre dispositif aménagement logistique : ça peut être un lieu où on aura aussi du départ en cyclologistique potentiellement. On va accompagner, au titre de notre dispositif d'accompagnement des projets logistiques dans les territoires, le déploiement de centres de distribution urbaine mutualisés, des choses comme ça. On a financé des constructeurs de solutions, dont Pro City, et il y a eu deux projets qui vont essayer de standardiser un petit peu les équipements, de façon à ce que la cyclologistique puisse mieux s'intercaler avec d'autres solutions comme le fleuve, par des caisses [mobiles].

Les périmètres de localisation de la Ville de Paris constituent-ils un outil structurant, ou un dispositif aux résultats plutôt limités ?

C'est la question de pouvoir trouver un emplacement en cœur de ville, là où il y a cette volonté de dédier des espaces d'activité. Je n'ai pas lu le bilan, pour être franche — si vous l'avez, je suis preneuse.

Mais ils ont quand même été assez précurseurs sur ce sujet, et ils ont montré qu'il y avait une capacité à utiliser des outils urbains pour aboutir à la préservation, à dédier des espaces. C'est ce que porte aussi la stratégie fret, et c'est ce qu'on a mis dans le plan des mobilités : pouvoir dédier et préserver des espaces pour déployer et forcer, d'une certaine façon, l'insertion de la fonction logistique au cœur de la ville, pour sortir des difficultés et faciliter la mobilité des marchandises en ville. Le pouvoir réglementaire, c'est un dispositif qui peut être prévu au moment d'un renouvellement urbain : quand il y a une reconstruction, c'est là que ça peut être le moment d'intervenir.

Comment travaillez-vous avec les autres collectivités et les autres échelles territoriales, comme les communes ou la Métropole du Grand Paris ?

D'un point de vue financier, on cofinance avec l'État beaucoup de projets, notamment via les contrats de plan : le contrat de plan État-Région, le CPER et le CPIER. On abonde aussi les dispositifs de VNF, comme je le disais tout à l'heure, pour accompagner le report modal et la modernisation des flottes fluviales. C'est aussi l'État avec l'observatoire du fret, pour travailler sur le sujet de la donnée et sur la valorisation du sujet logistique à une échelle large.

Après, il y a la Métropole du Grand Paris : il existe une convention entre la Région et la Métropole sur un certain nombre de sujets, avec un petit volet logistique, parce qu'ils ont le pacte métropolitain. On anime depuis plusieurs années des réunions, qu'on essaie de

maintenir, avec la Ville de Paris, la Métropole, la DRIEAT, l'ADEME et nous, pour croiser un peu les actions de chacun. Parce qu'en Île-de-France, c'est un peu tout le monde qui fait tout, et il y a besoin de rendre plus lisibles les interventions et le rôle de chacun.

Aujourd'hui, les financements les plus importants et les dispositifs d'accompagnement les plus denses émanent principalement de l'ADEME et de la Région. Concrètement, c'est nous qui finançons le plus les acteurs pour accompagner le déploiement d'une logistique plus innovante et plus durable en Île-de-France. La Métropole finance des collectivités de façon un peu spécifique, mais nous avons le champ d'intervention le plus large avec l'ADEME. Il y a des sujets politiques qui arrivent régulièrement, vous vous en doutez, et qui ramènent de la complexité, mais l'objectif est le même pour tous.

On a fait un point l'année dernière, où on a établi une photographie de la façon dont chacun intervenait et soutenait les acteurs, pour avoir une visibilité de qui était sur quel champ. On essaie de voir où il y a des trous dans la raquette, pour développer conjointement ou chacun à notre niveau, en bonne intelligence.

Pour entrer dans le vif du sujet de l'espace urbain de distribution : employez-vous ce terme ? Chez Sogaris, nous l'utilisons, mais il y a aussi espace de logistique urbaine, espace logistique de proximité. Il me semble que pour qualifier le site de Pantin, vous avez employé un autre terme.

Moi, je suis habituée à ELU, mais ils sont pareils à mes yeux, ils sont tous pareils. On est tout à fait d'accord pour dire que c'est un maillon essentiel pour développer la logistique urbaine : la base tri, livraison, distribution. Et puis, à côté de ça, il y a la façon dont ça peut avoir un intérêt, une répercussion sur le quartier, sur la ville, en termes d'emploi, d'insertion ou d'offre de fonctions connexes.

Les ELU, pour moi, c'est un peu la même chose : on est sur un espace vraiment de proximité, où l'objectif est de pouvoir apporter un service qui rentre dans nos aspirations en termes de mutualisation et de décarbonation, au service de la ville dans toutes ses composantes, des artisans aux commerçants et aux particuliers. S'il peut y avoir d'autres fonctions, c'est génial, mais quand je pense ELU, je n'ai pas forcément en tête tout ce qu'il y a derrière en termes social et autres, ce qui est effectivement à privilégier.

Voyez-vous ce modèle immobilier comme une réponse adaptée aux enjeux du dernier kilomètre et au développement de la cyclologistique ?

Pour l'instant, en l'état, [il repose encore sur un] pourcentage d'énergies fossiles dans le routier. Si ça peut être mutualisé avec du fluvial, avec des modes plus décarbonés, je trouve que c'est plus pertinent, mais aujourd'hui c'est compliqué d'avoir ce modèle-là : déjà, il faudrait qu'on arrive à le viabiliser avec du routier.

Et puis là où il y a un sujet, c'est qu'il y a un vrai enjeu — et c'est l'intérêt de ces sites — de pouvoir faire en sorte que plusieurs opérateurs puissent se réunir à l'intérieur, avec plusieurs flottes. Et je ne suis pas sûre aujourd'hui que ce soit le cas, alors que c'est tout l'intérêt de cet immobilier, pour générer la mutualisation. On a du mal à dépasser ces clivages d'ordre concurrentiel et économique, qui font qu'on n'arrive pas vraiment à mettre plusieurs opérateurs à un endroit.

Ce n'est pas encore fait, mais pour le site de Montmartre, il y a plusieurs étages, dont un qui est loué aux Triporteurs Français, et le sous-sol qui est en cours de commercialisation dans le but de mutualiser un peu l'espace.

Existe-t-il des dispositifs d'aide ou d'incitation pour l'implantation de tels équipements ?

On était sur un sujet un peu innovant, on était encore dans la période de niche du sujet, où il fallait essayer de trouver des solutions et d'accompagner l'innovation sur ces questions-là au niveau immobilier. C'était vraiment notre rôle d'accompagner l'innovation qui peut demain être au service de la distribution urbaine au sein d'un quartier.

On les finance sur différents champs : sur l'équipement lui-même, sur le lieu lui-même, sur l'aménagement du lieu par exemple. On va les accompagner sur la mise en œuvre de solutions technologiques, avec des outils numériques d'optimisation de tournée. On va financer l'acquisition de vélos ou le travail d'innovation sur un vélo, la création d'un nouveau vélo-cargo, ce qu'on a déjà fait aussi. Et on va travailler pour faciliter les infrastructures et la desserte de ce type de site.

En fait, nos dispositifs sont très transversaux : la cyclo vient y piocher. Les bénéfices pour la cyclo se voient dans l'ensemble de nos dispositifs, parce que c'est un bout d'un élément qui va être utile à la structuration ou à la mise en œuvre d'un espace logistique. Avec un nombre restreint de dispositifs, on peut financer autant de choses, c'est quand même quelque chose de très intéressant.

Quels sont, selon vous, les angles morts des politiques publiques sur la logistique urbaine pour les trois à cinq prochaines années ?

Sur l'ensemble des [documents] qui nous sont adressés au niveau de la Région, il n'y a pas toujours de volet autour du sujet logistique. Parfois on est obligés de dire : vous avez oublié qu'il faut préserver cette zone, non vous n'allez pas changer ce zonage parce qu'il y a un port, il y a ceci, il y a cela. Donc ce n'est pas systématique.

Il y a le sujet, on l'a dit tout à l'heure, de convaincre sur la mutualisation : il faut réussir à trouver une façon de forcer la mutualisation des acteurs, par des mesures réglementaires, incitatives, je ne sais pas, mais en tout cas il y a quelque chose à construire. Et puis je pense qu'il y a un sujet de maillage de ces espaces logistiques aussi. Aujourd'hui, ils sont plantés à tel endroit parce que chacun réfléchit à la mise en œuvre d'un objet immobilier à tel endroit, mais quelle réflexion plus large si demain ce sujet doit se déployer un peu plus ? Ce n'est peut-être pas tout de suite le premier des sujets.

Il y a toujours cet enjeu de soutien à la décarbonation des flottes, l'accompagnement pour basculer sur autre chose que du tout-routier, qui viendra apaiser et faciliter l'insertion de la fonction logistique en ville, parce que c'est un préalable. Il y a aussi un sujet d'acceptabilité : même en zone plus ou moins dense, on a de gros sites et de grosses emprises logistiques.

Aujourd'hui, si on travaille sur l'ensemble de la chaîne de valeur, on est obligés de travailler sur l'ensemble : on ne peut pas travailler sur la fin sans faire attention à mailler un réseau de ports urbains, à mettre en œuvre du report modal vers le fluvial, accompagné effectivement des apporteurs de solutions qui viennent faciliter la mise en œuvre d'espaces logistiques urbains.

Et puis, on n'en parle pas souvent, mais il y a la question des métiers et de la formation sur la logistique urbaine. Il y a tout un sujet autour de la façon dont on facilite et on renforce l'acceptabilité, avec une meilleure prise en compte des métiers. Ce n'est pas si simple pour les livreurs, ce n'est pas si simple pour les gestionnaires de sites — on le voit bien avec la gestionnaire du site qu'on a visité avec Juliette Berthon, dans le cadre du travail qu'on mène avec la FabLog sur l'acceptabilité du foncier et de l'immobilier logistiques. C'est un travail permanent pour convaincre, pour gérer l'insertion urbaine de ce type de foncier.

Je pense que tous ces gens, que ce soient les gestionnaires ou les livreurs, doivent aussi être formés pour intégrer le fait que leur métier peut avoir un impact très fort sur la ville, et que pour renforcer l'acceptabilité et défendre une profession qui est essentielle, il faut aussi se former à mieux travailler : comment on se gare en arrivant en ville, comment on se stationne, comment on fait pour rester calme face à un riverain qui s'énerve. Et a contrario, que le riverain soit plus conscient qu'il y a des besoins importants, parce que sinon il n'a rien sur sa table le soir, il ne peut pas recevoir son colis, s'il n'y a pas un peu de place faite pour la logistique sur l'espace public ou dans l'immobilier en ville.

Un opérateur m'a dit que pour lui, le vrai frein était quelque chose de totalement exogène : le climat économique actuel, qui rend compliqué le développement d'une entreprise de cyclologistique, notamment une petite entreprise qui vient de se créer.

Comme je le disais tout à l'heure, le sujet est pris un peu de façon confidentielle, à une échelle un peu petite, qui ne permet pas d'avoir une vision large pour renforcer les modèles économiques. On se retrouve avec des plans par acteur, par opérateur, ou avec des acteurs immobiliers qui se lancent sur le sujet parce qu'ils pensent qu'il y a une niche, un intérêt, que ça va se déployer.

Je pense que ça manque d'une vision globale à une échelle un peu plus large. Pour moi, ça ne doit pas se limiter spécifiquement à la Métropole du Grand Paris : je pense qu'il y a des réflexions à porter sur certains secteurs si on veut voir les choses se développer, mais il faut avoir une meilleure concertation et une meilleure coordination entre tous les acteurs qui financent ou qui portent les projets.

Entretien 4 : Carton Plein

Pour commencer, pouvez-vous retracer rapidement l'histoire de votre structure ?

Carton Plein, c'est une association d'insertion sociale et professionnelle qui a été créée en 2012, autour d'un projet social très ancré, très fort, avec pour vocation de proposer du travail, une activité, et de pouvoir salarier des personnes qui sont à la rue, issues de la grande précarité. C'est pour ça que le projet est né autour de l'activité de réemploi de carton, dans le 18e arrondissement de Paris, sur un dispositif d'insertion qui s'appelle le dispositif Premières Heures, qui permet de proposer un contrat de travail avec une durée hebdomadaire limitée, [six] ou neuf heures à la base, à des personnes qui sont ou sont passées par la rue. Ça, c'est en 2012, et dès 2013, il y a eu l'idée du vélo-cargo, de collecter le carton à vélo. C'est comme ça qu'est née la boucle circulaire de Carton Plein : collecter du carton à vélo-cargo et le réemployer pour générer de l'activité pour des personnes éloignées de l'emploi.

Au fil des années, jusqu'en 2022, l'activité s'est structurée autour de la collecte des cartons avec le vélo-cargo et du déménagement à vélo. On avait pris ce créneau d'activité de déménagement à vélo, qu'on ne fait plus aujourd'hui pour des raisons de récurrence : ce qu'on souhaite, c'est avoir une activité qui puisse se dupliquer toutes les semaines, voire toute l'année, aller chez des professionnels, à des adresses connues, avec une accessibilité documentée, pour créer un cadre de travail le plus sécurisé possible pour les salariés. On a donc mis de côté cette activité de déménagement en 2022-2023, pour se concentrer sur la collecte des cartons et la collecte des déchets. On fait beaucoup de collecte de biodéchets, de déchets alimentaires, pour le compte d'une entreprise spécialisée qui sait les valoriser. Et puis on fait de la livraison, mais de la manière la plus cadrée possible, avec des donneurs d'ordre qui sont sensibles à notre projet social.

En gros, chez nous, la cyclologistique sert un projet social avant tout, mais on essaie de jouer sur les deux tableaux : être reconnus comme un acteur pionnier spécialisé en cyclologistique, tout en faisant en sorte que cette activité serve vraiment l'accompagnement de nos salariés, à travers la reconnaissance des compétences du métier de cyclologisticien. Et puis surtout travailler sur des missions qui correspondent à nos valeurs, c'est-à-dire qui tournent autour du réemploi, du zéro déchet et des enjeux environnementaux.

Dans les grandes lignes, on fait entre 30 et 40 % de notre activité cyclologistique sur la collecte des cartons, à peu près l'équivalent sur la collecte de déchets, et les 20 % restants, c'est la livraison. On a donc un modèle un petit peu atypique, assez différent des autres cyclologisticiens.

Ici, on salarie à peu près 25 cyclologisticiens à l'année, dans deux dispositifs d'accompagnement. Ça fait une petite vingtaine d'équivalents temps plein. Les salariés sont en CDDI, en contrats d'insertion, donc ce sont des contrats renouvelés tous les quatre ou tous les six mois, avec un temps de parcours moyen chez nous entre un an et dix-huit mois. Le temps que les collègues se remettent [en selle], qu'on puisse lever les freins sur les aspects logement et santé notamment, et qu'on travaille ensuite la suite de parcours. Le but, c'est que quand les collègues sortent d'ici, ils aient un CDD ou un CDI dans les activités qu'ils souhaitent, en fonction de leur appétence. Qu'ils puissent travailler ce projet professionnel et faire des stages, des immersions dans d'autres structures partenaires pour l'emploi. Ça peut être de la cyclologistique, mais ça peut être autre chose, tout le monde ne veut pas continuer en cyclo.

On a donc des accompagnants sociaux, et également trois encadrants techniques qui vont faire le travail de planification de l'activité cyclologistique, de relation client, et d'encadrement terrain de nos salariés.

Cet atelier est-il votre site principal ?

Je suis directeur de Carton Plein Cyclo. Carton Plein, c'est en tout quatre ateliers, dont celui-ci. Celui-ci, on va dire qu'il est cyclologistique. L'atelier de Paris 17e est l'atelier de valorisation de carton uniquement. Et il y a des ateliers à Nanterre et Pantin, sur lesquels on fait monter en même temps le réemploi de carton et la cyclologistique.

Quel type de marchandises livrez-vous principalement, et sur quelle zone géographique ?

Je peux répondre en deux temps. Si on regarde ce qui fait 80 % de notre activité, ça va être de la collecte, plutôt sur le premier kilomètre que le dernier : on va sortir les déchets des centres-villes pour qu'ils soient traités, soit en interne dans notre filière de carton. On est un acteur très local : on collecte le carton et on va le revaloriser, le réemployer au même endroit. On ne l'envoie pas en filière de recyclage, comme ça peut être le cas pour d'autres déchets recyclables. On ne fait pas de recyclage, on fait du réemploi, et donc ça permet de le faire localement, de générer de l'activité localement, et le carton qu'on collecte ne va pas partir à des centaines de kilomètres en camion ou en bateau, il va être employé sur place.

Pour les biodéchets, c'est à peu près pareil : on tourne dans Paris principalement, c'est vraiment Paris notre terrain de jeu. Ponctuellement, on peut aller en très proche banlieue, surtout côté 93, à l'est parisien, où on a des marchés publics avec les collectivités.

Et si on parle de la livraison, qui est dans une moindre mesure notre activité, ce qu'on va livrer, ça va être par exemple des repas en liaison froide : on a un marché public là-dessus depuis quatre ans, donc tous les matins on va livrer des restaurants solidaires. Depuis une cuisine centrale, on récupère des bacs en inox, des repas qu'on va livrer sur deux, trois ou

quatre restaurants tous les jours de la semaine, dans Paris. On peut faire des livraisons aussi de documents : on a un marché où on va récupérer le courrier et les petits colis au siège, puis on tourne dans la direction territoriale de la [RATP], toujours dans Paris. On va aussi livrer des commandes pour des hôtels, bars, restaurants. On a un petit stock déporté de marchandises, on stocke ici, et quand on a des commandes qui tombent, on va livrer plus ou moins rapidement en fonction de ce qui est demandé.

On va un petit peu plus loin que la zone stricte de pertinence, dont on dit qu'elle est à peu près de 3 km. En gros, c'est là qu'on dit que la cyclologistique est compétitive par rapport à un camion. Nous, de par notre modèle, ce qu'on cherche surtout, c'est générer de l'activité pour nos cyclologisticiens. Donc s'il y a un temps de mission un petit peu plus long, ce n'est pas une catastrophe pour nous, dans la mesure où on ne va pas essayer de rentabiliser à tout prix la course ou la tournée. Si on a un point à livrer à 10 km, par exemple en banlieue nord, ça peut arriver ponctuellement, et on va le faire : le collègue va prendre de l'expérience sur un temps de travail qui ne sera peut-être pas super rentable, mais qui va générer de l'activité. Donc nous, on va à peu près jusqu'à 10 km.

Mais principalement, on est quand même sur des tournées assez optimisées. Sur la collecte de biodéchets par exemple, les collègues partent sur entre cinq et huit points de collecte, dans l'ultra-centre parisien, et là on a un maillage qui est ultra pertinent à faire en cyclologistique. On collecte à peu près 800 points en biodéchets, ce qui représente à peu près cinq équivalents temps plein chez nous, avec quatre tournées par jour. C'est un flux très pertinent à faire en cyclo, vu la densité du commerce qu'on a à Paris. On concentre nos activités sur les professionnels, ça ne nous intéresse pas forcément d'aller livrer des particuliers.

Combien de livraisons traitez-vous en moyenne, par semaine ou par mois ?

Par mois, on est un peu plus de 2 000 tâches. Dans notre outil de gestion de flux, une tâche, c'est une ramasse ou une dépose. Selon les mois, on est entre 2 000 et 2 500 tâches mensuelles. C'est la totalité des points générés par notre activité, carton, déchets et livraison confondus.

Quelle est votre connaissance du secteur de l'immobilier logistique dans Paris ?

Je connais les acteurs principaux. On est allés à l'inauguration de [Saint-Gobain], un assez gros site logistique. On porte des projets de formation sur les métiers du vélo, notamment la logistique, et via ce projet on a une petite antenne installée [sur place]. On essaie de se tenir au courant de ce qui se passe, des projets qui sortent.

Et en plus de ça, sur ce qui n'est pas forcément spécialisé en logistique, ce sont les bailleurs, en local de la RIVP, donc on regarde aussi ce qui se fait à ce niveau-là. Nos places de parking en sous-sol, sur lesquelles on stocke, c'est [Douze Cinq] qui nous les commercialise. Eux proposent une soixantaine de sites sur Paris, principalement des parkings en sous-sol sous-utilisés pour les voitures, qu'on essaie de transposer [en usage logistique]. On suit ce qu'ils font, mais ça reste peu abordable en termes de prix pour nous. C'est le problème du foncier de toute façon, c'est pour les acteurs cyclologisticiens, qui sont principalement des structures de l'ESS, donc qui ont des capacités de trésorerie ou d'investissement très limitées : c'est un des principaux freins au développement de notre activité.

On regarde aussi tout ce qui va être mise à disposition de tiers-lieux pour une activité de cyclologistique, et les appels à projets sur lesquels on va essayer de se positionner. J'ai pris connaissance aussi de tout un tas d'études qui sortent sur le sujet, notamment l'étude de l'ADEME à laquelle on a participé, et des études des Boîtes à Vélo. Ce sont des états des

lieux sur le foncier, sur son adaptation à notre activité sur le territoire. On est aussi en lien avec des foncières solidaires, notamment pour nous accompagner. Nous, on est dans une recherche de déménagement, idéalement en ayant une surface plus grande à moindre coût — mais c'est très compliqué. On a donc une veille plus ou moins active sur ces sujets fonciers.

Pourquoi ce choix de localisation ?

Je suis arrivé en 2022, cet atelier existait déjà. Historiquement, on a une zone d'activité centrée sur l'est et le nord-est parisien, et on est ici en plein centre. Je ne saurais pas dire pourquoi précisément, mais je pense qu'il y a eu une opportunité à un moment et qu'on s'est positionnés dessus. C'était un local à l'époque partagé avec une autre association, aujourd'hui on a récupéré la totalité.

Ça se maille plutôt bien entre cet atelier cyclologistique du 11e, Paris 17e pour aller déposer le carton — sans distance incroyable —, et Pantin, puisqu'on a pas mal d'activité en banlieue est, notamment avec la collectivité d'Est Ensemble. Et Nanterre pour couvrir un peu l'ouest et le nord-ouest parisien, même si les activités n'y sont pas si développées. Le petit trou qui manque, c'est le sud et le sud-ouest parisien, où on ne va pas tant que ça.

Pour notre activité, c'est quand même un local très bien placé, puisqu'on a des partenaires, notamment pour les échanges, qui sont à Bercy, donc on est à deux pas. On est en train d'enclencher un partenariat avec un [acteur] qui assure de la préparation de commande et du stockage, chez qui on a déporté quasiment tout notre stock de marchandises, et qui se trouve à cinq minutes à vélo de chez nous. C'est donc un emplacement central très adapté aux activités qu'on fait. Idéalement, on aimerait ne pas trop s'excentrer dans nos prochains locaux.

Si vous deviez ouvrir un nouveau site demain, qu'est-ce qui guiderait votre choix : le prix au mètre carré, la localisation par rapport aux tournées, l'accès poids lourds, l'accès au réseau cyclable ?

L'accès au réseau cyclable, c'est quasiment plié dans Paris, on est tellement bien embranchés que je ne le regarderais même pas, c'est une évidence. À part qu'on n'ira pas dans l'ouest, c'est à peu près certain, parce que ce n'est pas encore ultra développé, et qu'on a une activité limitée là-bas. On regardera nos flux, la cartographie de nos flux, et on essaiera de mettre l'aiguille en plein milieu.

Ce qui va dicter les critères d'implantation, c'est effectivement le prix, le mètre carré, la surface, et le fait que les locaux soient adaptés à une activité de logistique. Idéalement, c'est des accès camion — même si notre activité fait peu de livraison, donc ce n'est pas non plus rédhibitoire, mais il faut quand même qu'il y ait un peu de place, qu'on n'ait pas trop de conflits d'usage quand on fait le départ en tournée. Ce sont donc les trois critères.

Comment êtes-vous arrivés sur ce site ? Quel type de bail avez-vous ?

C'est un bail de la RIVP, un bail classique, 3-6-9, au prix du marché. Donc on paye comme tout autre acteur, c'est notre deuxième centre de coût, le loyer.

Avant d'arriver ici, on était sur un site d'urbanisme transitoire, aux Grands Voisins, dans le 14e arrondissement vers Port-Royal. C'était plus par opportunisme, en fonction de ce qui était accessible pour des acteurs associatifs comme nous. Et puis, comme on a voulu s'ancrer un peu plus durablement, on a pris un bail classique — mais avec les limites que ça comporte, comme tu as pu voir. C'est un local commercial, ce n'est pas un local logistique. On fait comme on peut, on s'en sort quand même bien. On a un atelier mécanique qu'on a

monté récemment. Mais ce local, on l'aménage comme on peut : à la base, il n'est pas spécialisé pour accueillir une activité de logistique.

Quelle surface occupez-vous, et est-elle suffisante ?

Le local en lui-même, c'est 170 m², répartis entre une zone atelier en bas, qui va faire une centaine de mètres carrés, dans laquelle on stocke une partie des remorques et où on a notre atelier mécanique, le bureau du dispatch, une partie stockage, et à côté de ça des espaces partagés dont une cuisine. Au fond de l'atelier, au rez-de-chaussée, on a les espaces sociaux, vestiaires et sanitaires. À l'étage, on a une bonne cinquantaine [de mètres carrés] de bureaux partagés et de salles de réunion. Et au sous-sol, on a 75 m², donc quatre places de parking sur lesquelles on stocke nos remorques — une quinzaine de remorques.

Ce qu'on fait beaucoup chez nous, c'est surtout du vélo de traction avec une remorque : ce ne sont pas uniquement des porteurs, ce ne sont pas des triporteurs, c'est vraiment un vélo plus une remorque. Quatre places de parking pour stocker le matériel roulant, et deux boxes fermés dans lesquels on stocke des pièces détachées, des caisses, des remorques immobilisées, des vélos immobilisés.

Et on est arrivés au maximum de la capacité de ce qu'on pouvait faire. Aujourd'hui, ça nous freine pour le développement. C'est pour ça qu'on va chercher des partenariats avec d'autres structures qui peuvent faire de la réception de marchandises, de l'entreposage et de la préparation de commande, parce que chez nous c'est trop limité. On y arrive comme ça, en allant chercher des alliances et des partenaires, on externalise cette partie-là. Ici, on garde le lien avec nos salariés, les espaces partagés et le matériel roulant. Mais il faut que les espaces permettent aussi de faire des points d'accompagnement avec les salariés, puisque c'est toujours le projet social de Carton Plein qui est en jeu. Et là, on est arrivés à une limite.

Le foncier est-il plutôt un frein ou une opportunité pour votre développement ? Identifiez-vous des obstacles plus importants ?

Le foncier, c'est le principal frein au développement de l'activité cyclologistique. Il y en a d'autres, mais celui-là est le principal, c'est ce qui ressort de toutes les études. Surtout à Paris : on est dans une capitale ultra dense, avec du foncier très rare. Ce qu'il faut aller chercher, c'est ce qui est dans le PLU parisien : sanctuariser des espaces de logistique urbaine, les réserver dans l'existant, et adapter ces surfaces pour qu'elles soient accessibles aux acteurs de la cyclologistique, notamment en faisant des usages mixtes. Il y a quelques exemples à Paris de foncier ou d'aménagements qui partagent des habitations et des espaces logistiques de plain-pied en rez-de-chaussée — c'est le cas du local où on est, sauf que ce local n'est pas forcément adapté à une activité [logistique]. Et puis c'est un frein parce que le prix est très élevé. C'est certain que le foncier est le principal frein au développement de la cyclologistique.

Comment caractérisez-vous ce type d'espace d'activité ?

On l'a adapté du mieux possible pour que notre activité tienne. Il n'est pas complètement déconnant : il est adapté pour notre activité, il est juste limitant. On a cassé des murs, on a tourné dans tous les sens pour que ce soit le plus optimisé possible. Aujourd'hui, il fait l'affaire pour notre activité à date.

C'est dommage que tu n'aies pas vu le point d'équipe aujourd'hui, parce qu'on adapte aussi en fonction des conditions climatiques : quand on a une vingtaine de salariés avec toutes les remorques à l'intérieur le matin, on sent très vite qu'on est limités, et que les équipes sortent assez vite, puisque ce ne serait pas adapté pour autre chose que la cyclologistique. C'est

adapté pour une activité qui se fait à l'extérieur. Mais on a réussi à implanter un atelier de mécanique cycle, et on est quand même contents de ça.

Ce qui est limitant, c'est la capacité de réception de marchandise. Il nous arrive parfois, quand on a un camion devant en double file, que ça bloque la circulation. On a de la chance d'être sur une rue qui n'est pas très passante, donc on n'est pas en train de congestionner tout un quartier, quand on se fait livrer ou quand on fait le départ en mission. Ce qui est limitant aussi, c'est la largeur et la hauteur de la porte d'entrée pour faire entrer et sortir les remorques : il faut faire doucement, une remorque à la fois, tranquillement.

Et puis nos places de parking au sous-sol sont à moins deux, avec une pente d'inclinaison de 12 % à peu près. Ça, c'est aussi un gros frein, dans la mesure où on partirait avec des remorques chargées. Ce n'est pas le cas, parce qu'on fait de la collecte : la plupart du temps, on part à vide, on va collecter, on dépose et on revient à vide, donc il n'y a pas trop de souci pour monter la pente avec des remorques chargées. Mais c'est clairement un frein aussi dans de nombreux sites logistiques, qui ne sont souvent pas de plain-pied justement. Un degré d'inclinaison de la pente peut être très limitant, et c'est ce qu'on a vu sur quelques sites sur lesquels on se projetait : c'est un facteur limitant, au point qu'on a pris la décision de ne pas aller sur certains sites à cause du degré d'inclinaison de la pente. Et ensuite, c'est la hauteur : le parking est limité à [1,90 m] de hauteur. Donc si on veut se faire livrer des choses au sous-sol, ce n'est pas possible, il faut descendre les palettes à la main. Ce sont aussi des facteurs limitants.

Pour résumer, ce qui pose problème et pourrait être amélioré : la surface, l'accessibilité poids lourds, la pente dans le sous-sol, l'entrée pour les vélos, l'entrée du site. Et qu'est-ce qui fonctionne bien dans votre organisation ou l'agencement du site ?

Ce qui est bien, c'est d'avoir ces quatre places de parking dans le sous-sol pour une quinzaine de [remorques]. Ça permet de ne pas engorger l'atelier, et de pouvoir mener quand même une activité de mécanique cycle et de faire des points d'équipe ou des ateliers de formation dans ce local, sans avoir à tout stocker et sans que ce soit complètement rempli au point qu'on ne puisse plus circuler. Ça permet des flux entrants et sortants un peu échelonnés. Et ça, c'est bien, parce qu'on a une grosse diversité dans nos activités, une diversité de missions, ce qui fait que tout le monde ne part pas forcément en même temps et ne rentre pas forcément en même temps : on a des départs un peu tout le temps, à partir de la fin de matinée, début d'après-midi, milieu d'après-midi.

Ça marche bien à notre échelle : avec une petite vingtaine d'équivalents temps plein, on arrive à faire les choses avec des conditions de travail acceptables.

Un gros point de vigilance : le site n'est pas adapté en cas de grosse chaleur. On l'a vu, il y a deux semaines. On est au premier étage, là c'est le plafond et ça chauffe énormément. Il n'y a pas de fenêtre dans cette pièce, on a une seule fenêtre pour l'espace de bureau, ce n'est pas climatisé, donc ce sont des locaux largement limités.

Mais la question que tu me poses, c'est ce qui marche : justement, c'est qu'on arrive à faire notre activité à notre échelle, et que les conflits d'usage sont limités quand même. On est en plein centre, de plain-pied sur rue, mais c'est une rue qui n'est vraiment pas passante, c'est un quartier apaisé. Du coup, on arrive à faire nos départs et nos retours sans créer de gros conflits, c'est quand même appréciable.

Ce qui marche bien aussi, c'est qu'on a une activité où tout se fait au même endroit. On a un atelier qui permet de piloter l'activité globale et l'accompagnement des cyclos, et d'accueillir

des fonctions support. Tout ça se fait dans ce même local : c'est un usage un peu mixte ou hybride, entre un atelier au rez-de-chaussée, du stockage au moins deux, et l'activité d'accompagnement socioprofessionnel et de support transverse à l'étage, qui nous permet d'accueillir une bonne dizaine de salariés permanents dans les bureaux sans que ce soit complètement invivable. C'est un point fort.

Quelles conditions vous feraient changer de site ?

La localisation, le prix, puis l'adaptabilité à une activité de cyclologistique.

Quels sont vos clients principaux ?

Sur l'activité carton, on va chez les détaillants et commerçants, plutôt des petites boutiques, de petits commerces qui n'ont pas forcément la place de stocker leurs cartons et ne veulent pas avoir un bac de poubelle devant leur vitrine : c'est là qu'on intervient. Pour la collecte de biodéchets, ce sont des restaurants, des bureaux ou des bureaux partagés qui génèrent des déchets alimentaires, et on va chercher des petits bacs.

La plupart, ce sont des professionnels parisiens, commerçants ou professionnels de différents secteurs. Les seuls particuliers qu'on livre, ce sont ceux qui nous passent des commandes de cartons à réemployer : les commandes sont préparées dans l'atelier du 18e, redescendues dans cet atelier du 11e, puis livrées sur prise de rendez-vous. On livre également des locataires de bailleurs sociaux, pour lesquels on assure la livraison de cartons de déménagement neufs, en amont de leur déménagement. C'est principalement du B to B.

Comment les coursiers sont-ils rémunérés ? Est-ce à la tournée, à l'heure, variable ou fixe ?

Non, c'est fixe, complètement fixe, et complètement décorrélé de leur activité chez nous. Les collègues sont en contrat d'insertion, donc ce sont des choses assez cadrées. Après, s'il y a des suites de parcours chez nous en interne, ça pourrait être différent, mais aujourd'hui c'est comme ça que ça fonctionne.

Quel type de vélos-cargos utilisez-vous ?

On a une quinzaine de vélos de traction, qui sont des [longtails], très maniables, ergonomiques et assez lourds — ce qui est important pour nous, vu qu'on tracte des remorques : il faut que le vélo soit lourd pour assurer la stabilité. On a standardisé autour de ce [modèle]. On a quatre ou cinq triporteurs, et une quinzaine de remorques assez polyvalentes, dont certaines dédiées à la collecte, avec des gros rectangles. Ce sont des marques Tout en Vélo et Fleximodal, des fabricants français basés en Bretagne.

Une partie de ces remorques est freinée, l'autre non. On essaie quand même, pour les conditions de travail et de sécurité, d'avoir la part la plus importante possible de remorques qui disposent d'un système de freins inertiels : quand le vélo freine, la remorque détecte le freinage et enclenche le freinage de ses roues, pour limiter la distance de freinage.

Sur la rentabilité, vous m'avez dit que ce n'était pas la question la plus importante. À partir de quand une tournée est-elle rentable, ou au moins à l'équilibre ?

On essaie quand même d'arriver a minima à l'équilibre, c'est-à-dire à zéro, voire de dégager un excédent pour des investissements. Mais on ne va pas chercher la rentabilité en priorité.

À partir de là, c'est assez facile de calculer sur n'importe quelle tournée : combien de temps le collègue a passé sur le vélo à faire sa tournée. S'il a tourné une heure, est-ce que nous,

on va facturer plus ou moins que le taux horaire qu'on a défini ? On ne facture pas nos clients au taux horaire, mais c'est l'indicateur qui nous permet de construire notre tarification. Si un collègue passe une heure et collecte cinq points, il faut que ces cinq points en facturation atteignent a minima le taux horaire qu'on a défini : là, on sait qu'on est rentables. Le taux horaire, c'est le principal indicateur pertinent qu'on a trouvé.

Comment voyez-vous le secteur de la cyclologistique évoluer dans trois à cinq ans ?

C'est un peu en demi-teinte, parce qu'on a l'impression que c'est un secteur d'avenir, mais les indicateurs économiques ne sont pas super engageants. Il y a pas mal de structures qui ouvrent et qui ferment, pas mal de structures qui ne sont pas forcément rentables. De toute façon, sur la logistique en général, on est sur des taux de marge très faibles.

Pour aller vers un développement qui soit à la fois modeste, social, exemplaire, et rentable économiquement, ce n'est pas évident. On a de plus en plus de structures de cyclologistique qui vont avoir recours à l'auto-entrepreneuriat, ce qui n'est pas ce qu'on souhaite : ce n'est pas le modèle qu'on défend chez Carton Plein, ni chez les confrères avec qui on essaie de pousser le développement.

A priori, on est quand même sur une activité qui doit évoluer sans trop de problème, mais il faut qu'il y ait un accompagnement des pouvoirs publics là-dessus : des programmes, de l'incitation, des aides. Sans ça, ce sera compliqué d'aller vers le modèle qu'on souhaite. Il faut savoir que la cyclologistique classique souffre un peu du modèle des plateformes de livraison : on peut assimiler la cyclologistique à ce modèle-là, et on est quelques structures à se battre contre ça.

Il faut donc des programmes d'accompagnement et d'incitation, des marchés publics, des clauses de livraison et des clauses environnementales dans la commande publique pour accompagner le développement. Il faut que le foncier devienne accessible et abordable pour les structures. Et puis l'aspect réglementation a aussi son rôle à jouer, pour donner un avantage concurrentiel aux cyclologisticiens, notamment en limitant certaines zones — les ZFE par exemple n'ont pas eu le développement qui était escompté à la base. Il faut des mesures réglementaires incitatives pour qu'on déploie le modèle. À Paris, on est quand même pas trop mal en termes de réglementation et d'infrastructures. Et sur la commande publique, on essaie de pousser pour qu'il y en ait de plus en plus, mais il faut que ça se généralise. Tout seul, ce sera compliqué si on compte uniquement sur les acteurs de la cyclologistique : il faut nous aider.

Quels sont vos principaux concurrents, et qu'est-ce qui vous différencie ?

Ce qui nous différencie, c'est le modèle social, le fonctionnement de l'entreprise. Je ne pense pas, à ma connaissance, qu'il y ait beaucoup d'entreprises de cyclologistique qui fonctionnent comme ça. Il y a très peu d'entreprises d'insertion qui font vraiment de l'insertion, avec un vrai projet social, et qui font de la cyclologistique. Il y en a quelques-unes, mais Carton Plein est vraiment ancré sur quelque chose de très engagé au niveau social. Et jouer la compatibilité entre la cyclologistique et le projet social, ce n'est pas non plus facile : il y a des remises en question assez récurrentes du modèle, pour savoir s'il est adapté, si ça marche.

Nos concurrents… En fait, Carton Plein est quand même sur une niche, la collecte de carton, et pas seulement sur Paris. Il y a des modèles ailleurs en France, mais sur Paris on est vraiment [seuls]. Justement pour éviter l'aspect compétitif et concurrentiel, on sait qu'on ne va pas être compétitifs, parce qu'on ne va pas tirer sur le modèle et qu'on ne veut pas aller chercher la rentabilité : ce qu'on souhaite, c'est remobiliser les salariés qu'on accompagne.

On dirait donc qu'on n'a pas de concurrent direct, vu qu'on est complémentaires entre cyclologistique et réemploi.

Les concurrents, ce sont quand même les confrères cyclologisticiens, mais on va plutôt aller chercher l'aspect positif, l'aspect complémentarité et partenarial entre les différentes structures parisiennes avec lesquelles on est en accord sur le modèle, c'est-à-dire plutôt des coopératives, comme Cargonautes, comme NarVélos. On va plutôt essayer de se constituer en groupement sur des réponses à marchés publics, pour montrer que la cyclologistique est pertinente même sur de gros marchés qu'un acteur seul ne pourrait pas opérer. Ce sont des démarches qu'on a faites plusieurs fois : on n'a pas encore réussi à prendre un gros marché à plusieurs, mais il y a des cas pratiques sur lesquels on se relance régulièrement, et c'est plutôt comme ça qu'on voit les choses.

Dernière question : quelle est votre position vis-à-vis du véhicule utilitaire électrique ? Est-ce un mode concurrent, complémentaire, ou s'agit-il de marchés différents ?

C'est complémentaire. C'est trop limitant, ce n'est pas réaliste de dire qu'on va tout remplacer par la cyclologistique, ce n'est pas vrai. Pour autant, nous, on n'en a pas, mais on cherche parfois des partenaires qui ont ces moyens-là, pour pouvoir jouer la complémentarité sur un marché ou une demande. Quand on a 95 % des points qui sont pertinents, en ultra-centre, faisables en cyclo, et une fois un point qui va se faire en banlieue et qui est inaccessible en cyclologistique, là on est contents de pouvoir actionner un autre moyen pour répondre quand même à la demande.

Pour autant, dans les flux traités aujourd'hui en ville, je ne vais pas m'avancer sur les chiffres, mais il est certain qu'il y a une grande partie qui pourrait déjà être reportée sur la cyclologistique. Et c'est ça qui est intéressant.

Entretien 5 : Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (CD93)

Quel est le périmètre d'intervention de votre structure sur la logistique urbaine, et plus particulièrement sur la cyclologistique ?

En termes de compétences du département en tant que tel, nous n'avons pas la compétence d'aménagement du territoire. Donc sur la question des espaces logistiques, que ce soit l'espace urbain de distribution ou l'entrepôt plus important, ce n'est pas nous : la compétence, c'est la [gestion des voiries] départementales. Dans ce cadre-là, dans nos projets de voirie, on travaille aussi sur l'implantation des aires de livraison.

Quelles sont vos missions et votre rôle plus précisément ?

On a une stratégie territoriale en matière de logistique urbaine, avec une feuille de route et des actions à décliner. Notre mission s'inscrit au sein d'un service de planification des mobilités : mes collègues travaillent beaucoup sur les transports en commun, les déplacements de voyageurs, la marche, les plans vélo, etc. Et au sein de ce service, il y a des personnes spécialisées sur le transport de marchandises, et nous portons la stratégie logistique du département.

Comment caractérisez-vous la situation actuelle de la cyclologistique en cœur urbain ? Quelles sont les tensions principales et les dynamiques majeures selon vous ?

La densité n'est pas la même partout : à Montreuil, on est dans des densités très fortes, mais on a des villes qui n'ont pas du tout les mêmes problématiques. On n'a pas un territoire homogène.

La cyclologistique est très émergente. Il y a des projections d'emploi en la matière à l'horizon 2030-2050 — on a travaillé sur ces chiffres, notamment avec [un partenaire] — et aujourd'hui on est autour de 3 000 [emplois] en France. On est donc vraiment sur un secteur émergent, qui doit se structurer, qui doit gagner des marchés, et qu'on doit accompagner, parce que c'est un vrai levier de décarbonation.

Mais on est vraiment au début. Approvisionner un supermarché, ça se fera toujours par camion, et il sera toujours plus vertueux d'avoir une semi-remorque par jour qu'une multitude de véhicules : ça ne se fera jamais autrement, parce que ce n'est pas efficace. La cyclologistique ne va donc pas se déployer partout ni sur tous les segments : transporter certains flux en vélo-cargo, c'est difficile. Il y a des segments plus pertinents que d'autres.

Les acteurs de l'immobilier logistique ont-ils un rôle à jouer dans ce développement ?

[La cyclologistique opère sur] un rayon géographique de deux à cinq kilomètres. Parfois ça peut aller un peu au-delà, mais ça n'ira pas beaucoup plus loin. En majorité, c'est deux-trois kilomètres. Donc pour qu'on ait un déploiement de la cyclologistique, il faut déployer les espaces : c'est vraiment un enjeu majeur d'avoir des espaces de cyclologistique.

Je parlais récemment avec une entreprise de cyclologistique qui s'implante en région, partie de l'ouest, d'Angers, de Nantes, et qui commence à déployer un réseau d'agences en France : le sujet le plus stratégique pour elle, ce sont les espaces logistiques de proximité, pour permettre à la cyclologistique de s'y implanter et donc de se déployer.

Qualifieriez-vous encore la cyclologistique d'activité alternative ou de niche, ou bien s'agit-il d'un mode structurant en construction ?

Il y a des petites structures issues du territoire, souvent dans le champ de l'ESS, qui sont des associations émergentes et qui essaient de se développer en Seine-Saint-Denis avec un rayonnement un peu sur Paris, mais ce sont de petites structures. Le monde de l'ESS est très émergent, il faut l'accompagner.

Vous pensez par exemple à des acteurs comme Les Rayons ?

Oui, et il y en a d'autres. Il y a aussi les Cargonautes, même s'ils ne sont pas en Seine-Saint-Denis : leurs livreurs viennent en Seine-Saint-Denis distribuer ou collecter de la marchandise.

Quels outils votre structure mobilise-t-elle pour encadrer, inciter ou favoriser la cyclologistique, ou la logistique urbaine plus généralement ?

D'abord, le dimensionnement des aménagements cyclables adaptés aux vélos-cargos : 2,50 m par sens, ou 4 m si c'est [bidirectionnel]. J'insiste beaucoup là-dessus, mais aussi sur l'accessibilité et la circulabilité du territoire pour les vélos-cargos.

Ensuite, notre soutien à l'économie sociale et solidaire, sur laquelle nous avons une compétence et une feuille de route. Les acteurs qui sont dans le champ de l'ESS en logistique sont donc intégrés à cette stratégie d'accompagnement et de structuration des acteurs de l'ESS, avec des moyens.

Troisième levier : dans le cadre de l'action sociale, on a fait un appel à projets deux années de suite, où on a subventionné les associations qui font du don alimentaire, qui organisent la

distribution solidaire, des épiceries, des cuisines, etc. Dans cet appel à projets figurait l'achat de vélos-cargos par ces associations : on a donc essayé d'accompagner ces associations dans un programme annuel d'intervention pour la cyclologistique.

Et le quatrième levier, c'est celui qui me manquait : c'est un projet qu'on a de faire en sorte que les cantines soient livrées en vélo-cargo, des maternelles aux collèges. C'est donc aussi en tant que donneur d'ordre et via la commande publique qu'on a des leviers pour agir sur nos propres flux.

Même si cela ne concerne pas directement votre territoire, quelle est votre lecture du bilan des PLoc à Paris ? S'agit-il d'un outil structurant ou d'un dispositif aux résultats limités ?

Franchement, ils sont très en avance. J'apprécie cette démarche, parce qu'il y a une volonté de réglementer l'implantation de la logistique urbaine dans la ville. Il me semble qu'il y a une soixantaine de blocs aujourd'hui, et plus depuis — je n'ai plus les chiffres de la première version. C'est une très bonne idée, un très beau projet, mais qui a du mal à atterrir en concrétisation d'espaces urbains de distribution. Je pense que ce sont des raisons économiques et financières, [ainsi que la difficulté de trouver] des investisseurs physiquement présents sur les territoires. [Il y a aussi des espaces] un peu délaissés ou en sous-exploitation, notamment les sous-sols.

Comment articulez-vous votre action avec les autres échelles territoriales ?

Avec les communes, mais aussi avec la Métropole et la Région, avec lesquelles j'ai des liens et des partenariats forts, dans une démarche partenariale et une vision stratégique partagée.

Que vous évoque le modèle de l'espace urbain de distribution, et quels termes utilisez-vous pour en parler ?

Nous en avons quelques-uns, un ou deux, pas plus : on est donc dans une situation différente de Paris.

Quand on parle d'espace urbain [de distribution], j'insiste beaucoup sur la programmation, parce qu'en fait c'est une petite boîte dans un bâtiment qui accueille d'autres fonctions. Il y a donc cet enjeu de convaincre les aménageurs, ceux qui font la ville de demain, de penser à programmer des espaces logistiques urbains ou de distribution, des petits espaces adaptés à la logistique, dans les projets urbains. Au niveau de la maturité des aménageurs, c'est un peu différent : il faut toujours expliquer et faire de la pédagogie sur pourquoi il faut des espaces logistiques de proximité. Ce n'est pas toujours encore très instinctif du point de vue des aménageurs, donc j'ai un travail à faire pour les convaincre d'aménager des espaces dans les nouveaux projets.

Voyez-vous ce modèle comme une réponse immobilière adaptée aux enjeux du dernier kilomètre ?

[Il y a aussi les points relais et les consignes] par exemple, qui permettent un petit stockage tampon d'une demi-journée, y compris dans l'espace public. Il y a donc ça, il y a les espaces logistiques urbains, et des solutions alternatives aux bâtiments : il faut mailler le territoire.

Existe-t-il des dispositifs d'incitation pour l'implantation de tels équipements à l'échelle du département ?

Le travail avec les aménageurs est un travail de projet : on travaille des projets ensemble, avec des plans, on construit ensemble. Après, il y a un deuxième levier, c'est le PLU : c'est un moyen de planifier l'implantation.

Il y a un exemple un peu original, mais que je cite quand même, c'est le village olympique, où une centrale de mobilité a été programmée dans le projet. Une centrale de mobilité, c'est un parking en étage, et il y a un espace de logistique de proximité pour le quartier dans cette centrale de mobilité. Mais dès la phase projet, il faut argumenter.

Quelles actions prioritaires identifiez-vous sur la cyclologistique et la logistique urbaine pour les cinq prochaines années ?

Pour nous, mon ambition, c'est de déployer le vélo-cargo en interne. Il y a aussi la question de l'aménagement d'espaces logistiques, et d'essayer d'accompagner le déploiement d'un réseau d'espaces, ainsi que leur commercialisation. Il y a évidemment des enjeux de modèle économique et financier, mais en tout cas c'est un levier.

Dernière question : selon vous, quels sont les angles morts actuels des politiques publiques ou de la réglementation sur ce sujet ?

[Sur la ZFE], on suspend, le lendemain ce n'est plus viable, etc. Au bout d'un moment, cette incertitude devient pénible, au niveau local comme au niveau des entreprises de cyclologistique. Certaines entreprises de logistique avaient anticipé le renouvellement de leurs flottes et un changement de pratique vers le vélo-cargo, et l'arrêt [du dispositif] les met finalement en difficulté. Elles font alors le choix du retour à la route et au camion : c'est quand même marcher sur la tête. Il faut donc que le calendrier soit tenu, parce que ça crée de l'incertitude partout.

Il y a aussi l'enjeu d'harmoniser la réglementation : travailler à ce que les communes aient la même réglementation, les mêmes horaires autorisés, les mêmes règles de stationnement, de transport et de circulation à l'échelle du territoire.

Et il y a deux angles morts pour moi. Le premier, c'est la sécurité routière : on n'en parle pas, mais c'est un vrai sujet, et cela doit encore être mis en œuvre de manière ferme par la puissance publique.

Sur la Métropole du Grand Paris, on a peu d'acteurs qui font de la [température] dirigée. J'ai un enjeu de développement pour la restauration, pour accompagner [les acteurs], comme Les Rayons le font.

Entretien 6 : APUR

Comment l'APUR s'est-il progressivement saisi des questions logistiques dans son programme d'études, et depuis quand ce sujet fait-il partie de vos travaux ?

C'était d'abord sur des études de secteur, que l'APUR faisait beaucoup dans les années 2000, notamment sur les canaux, puisque l'agence travaille beaucoup sur le sujet de la Seine et des canaux. Ça s'est un peu accéléré dans les années 2010, avec tout le travail qui avait été mené pour réfléchir aux différents espaces de la logistique et à quelle échelle, afin de les intégrer dans le PLU de 2016 de la Ville de Paris, où on a beaucoup travaillé.

Clairement, c'est le sujet du foncier qui nous occupe, puisque les questions de flux sont un peu compliquées à étudier quand on parle de logistique : on n'a pas trop de données dessus, vu que c'est souvent géré par des privés. En tant qu'agence d'urbanisme, on l'aborde plutôt par le foncier, puisque ça, on peut plus ou moins le maîtriser, en tout cas on arrive à avoir une action dessus.

Quelles sont les commandes ou les partenariats à l'origine de vos études récentes sur la logistique ?

Nos partenaires se réunissent en conseil d'administration et décident ensemble des travaux sur lesquels ils veulent qu'on travaille, en général pour les deux années qui arrivent. Il faut que le sujet intéresse en théorie au moins trois partenaires pour qu'il soit validé dans le programme de travail partenarial.

La Ville de Paris est quand même assez intéressée par ce sujet, d'abord par l'entrée de son PLU, mais pas seulement : elle a un service au sein de l'Agence de la mobilité qui est vraiment sur le sujet. On a aussi le département du 93, avec qui on travaille beaucoup sur la logistique. La Métropole du Grand Paris également, dans sa direction [du développement économique] : eux aussi sont assez moteurs sur les sujets logistiques. Globalement, ce sont souvent ces trois partenaires qui portent ces sujets. On a aussi certains territoires, comme Grand-Orly Seine Bièvre, qui a des sujets logistiques, et les quatre EPT du 93, qui ont aussi pas mal d'emprises logistiques.

Comment la situation a-t-elle évolué depuis l'étude de 2022 ?

On a remis à jour et revu la classification des différents types [d'espaces]. Il faut savoir que dans cette cartographie, ce sont uniquement les emprises bâties : on n'a pas les espaces de stockage en plein air, qui sont pas mal utilisés par le BTP notamment. On avait aussi fait le choix à l'époque de ne pas intégrer le stockage à destination des particuliers, tout ce qui est pièce en plus, etc. — c'est une donnée qu'on a complétée plus récemment.

On a refait une cartographie récemment, qui a servi notamment à l'exposition [Stock] que vous avez peut-être vue. Dans ce cadre-là, on a complété, et on a aussi ajouté l'identification des sites qui accueillent de la cyclologistique, puisqu'on a fait une étude sur la cyclologistique publiée à l'automne 2025. C'étaient en fait des espaces fonciers qui étaient un peu passés sous le radar de notre première étude de 2022.

Sur cette étude-là, on s'était appuyés sur la base de données existante, qu'on avait vérifiée dans le département du 93 — c'était le territoire un peu pilote pour tester notre méthode, avec la personne qui était en poste chez eux à ce moment-là, avant Renaud [Kourland]. On utilisait la base Sirene et les autorisations de construction d'entrepôts pour compléter s'il y avait de nouvelles constructions. Mais les petits espaces passaient un peu en dehors des radars, notamment quand il n'y a pas de dépôt de permis de construire.

À Paris, on a la chance d'avoir accès à leur base de données, Paris Construire, et des relations assez étroites avec leurs services : quand ils ont connaissance d'un permis de construire qui évoque de la logistique, ils nous le partagent et nous donnent l'information en direct. Par contre, quand il n'y a pas d'autorisation d'urbanisme, parce que la destination ne change pas, que les gens n'ont pas fait la démarche ou qu'il n'y a pas de modification extérieure, on n'a pas toujours l'info. Et comme la cyclologistique occupe de petits espaces, on ne l'avait pas forcément : c'est ce qu'on a complété avec l'étude cyclologistique de 2025.

L'espace urbain de distribution, ou espace de logistique urbaine, apparaît-il dans vos travaux comme une catégorie distincte, ou est-il englobé dans d'autres typologies ?

On a l'entrepôt en général, qui va nous permettre de distinguer, parce que finalement l'appellation ELU ou EUD peut recouvrir des formes très variées, notamment des tailles extrêmement variées. Ce n'est pas la même chose : l'ELU dans Paris, c'est vraiment leur dispositif inscrit dans le PLU. Mais il peut y avoir des sites qui accueillent aussi du relais de dernier kilomètre, de la distribution urbaine, qui ne vont pas être fléchés dans les ELU recensés dans le PLU. C'est donc une définition un peu plus fluctuante — pas floue, mais

fluctuante — en fonction des territoires et des usages. On n'a donc pas retenu cette entrée-là, on est plutôt restés sur le type de logistique.

On distingue quand même les hôtels logistiques, parce qu'on sait que ça accueille d'autres fonctions, avec une mixité au sens des destinations réglementaires du PLU. Alors que l'ELU est un peu plus difficile à cerner, parce que c'est plus lié à l'organisation des transporteurs eux-mêmes.

Y a-t-il eu des angles morts dans votre cartographie des opérateurs ? Certains opérateurs difficiles à identifier ?

On a croisé deux annuaires, dont celui de ColisActiv', et beaucoup se recoupaient. Après, c'est vraiment nos connaissances : on a une veille presse et documentaire assez [développée], des gens qui font ça chez nous, donc on les a mis sur le sujet et ils nous ont envoyé tous les articles qui parlaient de ça. On a ainsi identifié certaines entreprises qu'on n'avait pas forcément dans les annuaires.

L'angle mort qu'on a, ce sont peut-être les petites structures un peu plus indépendantes, qui ne se sont pas rattachées aux fédérations — mais je n'ai aucune idée s'il y en a beaucoup. On n'a pas forcément non plus les opérateurs de logistique traditionnels qui ont développé une antenne cyclo. On voit maintenant des vélos-cargos devant les magasins. On a La Poste, parce qu'on a un contact particulier avec eux, on a pu faire un entretien, on avait la taille de la flotte, ils nous ont dit sur quels sites il y avait de la cyclo. Mais c'est quand même assez rare qu'ils l'exploitent en propre : ils font plutôt appel à des sous-traitants.

Ce qu'on n'a pas trop non plus, c'est la mobilité professionnelle à vélo, parce que ce sont des indépendants et je ne sais pas du tout comment récupérer cette info. On a eu un contact avec une personne, hors métropole — notre territoire d'étude, c'est la métropole —, qui faisait de l'installation de dispositifs médicaux, genre les machines pour l'apnée du sommeil, et il faisait ça à vélo. Il était donc à mi-chemin entre l'entreprise de cyclologistique et la mobilité professionnelle à vélo, puisque le but était d'acheminer du matériel et pas seulement de se déplacer. C'était assez intéressant.

Vos travaux permettent-ils d'objectiver une articulation entre présence d'opérateurs cyclologistiques et disponibilité d'un foncier adapté ?

La première idée qu'on avait, c'était de croiser avec les parkings sous-occupés dans Paris. Mais après échange avec la Ville, qui a fait l'étude sur leurs parkings concédés pour voir lesquels pouvaient accueillir de la cyclologistique, ce n'était pas si automatique : il y avait de grosses contraintes de hauteur sous plafond et de gestion des flux. Dans l'idée, il faudrait dissocier les flux cyclologistiques des flux de véhicules classiques, et si on voulait garder une mixité des usages, il y a pas mal de parkings dans Paris où il n'y a qu'une seule entrée, donc ça ne pouvait pas fonctionner. Il y avait plusieurs paramètres comme ça, et je crois que sur le panel qu'ils avaient, il y en avait quatre où c'était possible. C'était quand même très peu par rapport à ce qu'on aurait pu penser initialement — mais c'était quatre avec des travaux relativement réduits, parce qu'on voit que sur certains parkings, ils font des travaux monstrueux pour intégrer de la logistique, avec une partie cyclo. Ce sont des travaux qu'on n'avait pas forcément envisagés il y a quatre ou cinq ans, quand on a commencé à réfléchir à ça.

Ce qu'on avait fait pour la recherche dans le cadre de la révision du PLU, c'est qu'on a cherché de nouveaux sites qu'on pouvait flécher d'un PLoc, un périmètre de localisation. Avant de pouvoir mettre un PLoc sur une parcelle, on a regardé quel type de parcelle pouvait les accueillir et se prêtait à un espace de logistique urbaine. Dans notre base initiale, on

avait 5 000 points. On a croisé avec les espaces qui présentent une hauteur sous plafond suffisante, donc tous les espaces liés à l'automobile : concessionnaires, stations-service, garages, certains parkings aussi. On avait certains types de commerces, des dents creuses, tout un panel de choses. Ensuite, on a resserré en regardant sur quel type de voie ils se raccordaient, pour ne pas aller mettre de la logistique sur des petites rues. On a regardé la taille de la parcelle, parce qu'on visait plutôt des ELU sur un seul niveau, et pas forcément en étage.

Et ensuite on a même fait du terrain : on a vu plus de 1 200 sites qu'on est allés voir, on était toute une équipe. Pour aller voir si ça nous semblait faisable ou pas, s'il y avait la hauteur sous plafond, si les propositions posées étaient réalistes.

Il n'y a pas de croisement automatique. Après pas mal d'échanges avec les différents opérateurs avant le PLU, on s'est rendu compte que les besoins sont hyper variés. La Poste vise plutôt des sites d'au moins 1 500 à 5 000 m². Les opérateurs plus petits, avec 300 à 500 m², arrivent à faire un hub de cyclologistique. C'est donc très varié. La typologie va dépendre aussi de si c'est leur site mère, où ils ont les locaux sociaux et administratifs, ou le stationnement des véhicules — est-ce que le stationnement des vélos, par exemple, ils vont peut-être le concentrer là où il y a moins de tension et avoir des petits [espaces] ailleurs, plus tendus. C'est difficile à appréhender parce que c'est très varié : il y a vraiment différentes formes possibles.

Quels modèles immobiliers vous paraissent aujourd'hui les plus adaptés à la cyclologistique en cœur urbain dense ? Un modèle type EUD ou ELU, un hôtel logistique, un hub mutualisé ?

On est allés visiter le site [d'un opérateur] qui a pas mal de missions de course avec de la marchandise de valeur, des trucs de couturiers, de la maroquinerie, de la parfumerie. Au moment où on les a rencontrés, ils n'envisageaient pas du tout de mutualiser avec d'autres opérateurs sur un autre site. Alors qu'on voit que sur de la messagerie, par exemple, c'est tout à fait possible : il y en a qui mutualisent, même dans les dépôts de bus. Maintenant, vous avez les sous-traitants d'Amazon et d'autres sous-traitants à côté, ils sont tous sur le même espace, et le soir il n'y a personne. C'est donc assez varié.

L'hôtel logistique, pourquoi pas, surtout s'ils peuvent trouver des synergies avec les autres entreprises et activités qui sont dedans. Je pense que c'est intéressant, après je ne sais pas si les entreprises de l'artisanat sont encore très familières de l'emploi de la cyclologistique.

Comment lisez-vous le rôle des foncières spécialisées comme Sogaris dans la structuration de l'offre immobilière logistique ?

Il y a des entités privées qui se sont lancées et qui font souvent aussi du data center. Je pense qu'elles n'ont pas tout à fait les mêmes objectifs, même si l'objectif reste de faire un projet qui marche et qui soit rentable.

Pour moi, la foncière type Sogaris a aussi pour mission de permettre à tous les types de logistique de s'insérer en zone dense, notamment, et peut-être que c'est la carte qu'elle peut jouer : justement les espaces un peu atypiques, typiquement le P4. Il n'y a que la Sogaris qui pouvait le faire. En fait, un opérateur entièrement privé n'aurait pas eu accès à cet espace-là, je pense. J'ai en tête aussi peut-être l'immeuble inversé, c'est pareil : ce sont des choses qui sortent tellement de l'objet habituel que je ne suis pas sûre qu'un constructeur privé tente le truc.

Le modèle de l'espace urbain de distribution multi-opérateurs apparaît-il dans vos observations comme une réponse solide, ou observez-vous des cas de sous-occupation ou de mono-occupation ?

Chapelle International, par exemple, c'est un opérateur qui prend tout. Il ne me semble pas que ça ait changé depuis que je l'ai visité.

Par contre, j'ai un ou deux ELU en tête qui étaient identifiés dans le PLU de la Ville de Paris de 2016 et qui ont du mal à être commercialisés, soit parce que le loyer est très cher, soit parce qu'en 2016, l'accessibilité avait été moins étudiée que ce qu'on a fait dans le PLU de 2024 — là, on a vraiment fait attention à ça. Il y a forcément le levier économique.

C'est peut-être là aussi que Sogaris peut avoir un rôle, parce que sur la logistique, les opérateurs sont quand même assez fragiles. Comme on le voit tout le temps, notre cartographie est déjà complètement obsolète, parce qu'il y en a qui ont disparu, d'autres ont fusionné, d'autres ont déménagé. Du coup, ils ont du mal à avoir accès à un foncier pérenne. Peut-être qu'une foncière logistique peut aussi travailler le format du bail, ou sa récurrence. Parce qu'eux ont du mal, sauf ceux qui ont réussi à avoir de la commande publique, où là il peut y avoir un marché de deux-trois ans qui leur permet d'avoir une vision à moyen terme. Mais c'est difficile de s'engager sur un bail 3-6-9 quand vous avez une commande qui change tous les six mois.

Quels sont les prochains travaux de l'APUR sur la logistique urbaine ou la cyclologistique ?

On a publié une note sur la façon dont la fonction logistique est prise en compte dans les PLU et les PLUi notamment, et sur les dispositifs réglementaires qu'on peut activer en fonction du type d'espace qu'on cherche à encourager ou à interdire. On a animé un atelier la semaine dernière dans le département du 93 là-dessus, qui engage une réflexion sur ce sujet. On participe aussi aux ateliers du Pacte logistique métropolitain, et aux groupes de travail que Grand-Orly Seine Bièvre organise dans le cadre de son plan de mobilité.

L'année prochaine, on va engager la mise à jour de la base de données de 2022, qu'on va compléter et actualiser, notamment dans le 93, où on a vu que certains sites avaient évolué en data centers ou autres. On fait aussi des fiches de présentation qu'on garde sous le coude, et qui servent d'exemples pour illustrer certains propos quand on fait des études sur la logistique.

Y a-t-il des dimensions que vous souhaiteriez creuser mais qui restent difficiles à documenter ?

Les flux de poids lourds. Sur les flux, comme je le disais tout à l'heure, on a très peu de données, et c'est dommage, parce que ce sont des véhicules de grands gabarits qui occupent pas mal l'espace public. On peut l'aborder par le prisme du stationnement des livraisons, on a déjà accompagné certains partenaires là-dessus pour en développer là où c'est plus pertinent, mais on n'a pas de données quantitatives, même sur l'occupation des aires de livraison. Je sais qu'il y avait une expérimentation dans Paris, notamment en lien avec la réservation des aires de livraison.

De toute façon, on aimerait bien avoir des données pour pouvoir objectiver vraiment la part du fluvial, du ferroviaire, du routier, du routier propre, et de la cyclologistique.

Comment voyez-vous évoluer la logistique urbaine, et la cyclologistique, dans le Grand Paris à horizon cinq ans ?

J'aimerais bien que ça se stabilise, et que la commande publique trouve un moyen de vraiment donner les moyens de se stabiliser, d'avoir une vision à moyen terme, comme je le disais tout à l'heure. Parce qu'une fois que ce sera ancré dans les habitudes, ce sera plus facile de le mobiliser. Et il y a de plus en plus d'intérêt : quand on voit l'évolution des coûts des carburants, on se dit que c'est quand même une réponse pertinente, à la fois en zone dense où il y a des difficultés de circulation en mode motorisé ou de stationnement, mais aussi dans une logique de réduction des coûts. Donc ce serait bien que ça se stabilise, et il y aura peut-être moins une multiplicité d'acteurs comme il y avait au début — mais c'est comme dans tout marché qui se crée.

Sur le foncier, j'ai l'impression que le développement de petits hubs est quand même engagé. Ce sont peut-être les hôtels logistiques qu'on a plus de mal à intégrer, il n'y en a pas tant que ça, puisqu'il faut plus de place, et ils répondent à une double question : garder une fonction logistique sur son territoire et garder l'artisanat, l'industrie, l'activité, qui ont aussi tendance à quitter les centres-villes.

Et je pense que l'enjeu, c'est l'acceptation par l'ensemble de la population et des riverains, parce que malgré tout, la logistique garde une connotation très négative, avec les poids lourds qui circulent. Tout le monde s'accorde à dire qu'il faut ce genre d'espace, mais dès que c'est juste à côté de chez soi, tout le monde lance des pétitions. Il y a donc un peu de travail. Il y avait un groupe de travail là-dessus, et une étude par des étudiants de l'École urbaine de Sciences Po, je ne sais pas si vous l'avez vue.

De mon côté, je suis allé visiter le site de Montmartre, l'EUD de Montmartre. C'est un site qui fonctionne plutôt bien au niveau de l'acceptabilité riveraine : de ce qu'on m'a dit, il n'y a aucun souci avec le voisinage, alors que c'est un site incrusté au rez-de-chaussée d'un immeuble d'habitation très récent, donc je pense que l'isolation a été mise aux normes. On m'a parlé d'un seul incident au début, avec une voisine qui trouvait que ça faisait du bruit le matin, mais depuis, apparemment, plus rien.

La Ville de Paris a quand même énormément [œuvré]. Ils avaient une compétence sur le foncier uniquement, mais ils ont mobilisé une enveloppe particulière pour insonoriser, justement. Ils voulaient promouvoir les livraisons silencieuses en horaire décalé, avec des véhicules et des dispositifs certifiés, et ils ont mis une enveloppe pour permettre des livraisons pendant qu'il n'y avait personne sur le site, pour les commerces notamment, avec des aménagements d'insonorisation.

Et puis ils ont changé de poids lourds, parce que le donneur d'ordre est le propriétaire de l'opérateur qui est sur le site : c'est DSV qui possède Les Triporteurs Français, et sur site ce sont Les Triporteurs Français qui exploitent l'EUD. Ils avaient des problèmes au début, parce qu'ils faisaient venir plusieurs camions pas très grands, ce qui créait une file d'attente pour rentrer et bloquait un peu la rue. Ce n'est pas toujours agréable pour les riverains d'avoir plein de camions dans sa rue le matin. Du coup, ils font venir beaucoup moins de camions, mais des camions beaucoup plus gros. C'est plus dur de rentrer dans le site, dont l'entrée n'est pas facile pour les poids lourds, mais au moins ils n'ont pas ce problème de congestion. Quand je l'ai visité, il y avait un seul camion qui venait, il n'y avait pas de file d'attente, il mettait juste cinq minutes à faire sa manœuvre. Ce sont donc de petits arbitrages qui ont été faits, et qui sont plus faciles quand le donneur d'ordre est le même que l'opérateur.

L'entretien 7 avec un chercheur académique spécialisé en logistique urbaine n'a pas été enregistré

Entretien 8 : NarVélos

Pour commencer, pouvez-vous retracer rapidement l'histoire de votre structure ?

Côté local, on a un peu bougé au début, on n'a pas trouvé tout de suite quelque chose de pérenne. Mais fin 2023, on s'est installés dans un local à Porte de Bagnolet, dans lequel on est toujours, et qui est un ancien centre de tri de La Poste. Il appartient toujours à La Poste, qui ne sait pas encore ce qu'elle va en faire, et donc on y est sous convention d'occupation précaire — ce n'est pas un bail commercial, donc c'est un peu plus précaire, mais elle a été renouvelée depuis. Ça fait deux ans et demi qu'on y est, et on devrait y rester jusqu'à fin 2027.

On s'est développés doucement depuis le début. On est pas mal centrés sur le petit commerce local en circuit court, les artisans, pas mal dans l'alimentaire, le commerce de bouche, tout ça. Et puis on fait des choses diverses et variées : pas mal de traiteurs aussi, du dernier kilomètre, du courrier en marché public. C'est assez varié.

J'ai vu que vous étiez, comme Cargonautes, une coopérative. Comment cela se traduit-il dans le statut des emplois que vous mobilisez ?

Au bout de six mois à un an, les salariés doivent devenir sociétaires de la coopérative sociale. Et puis après, c'est un truc qui percole un peu dans la culture d'entreprise au quotidien : on essaie de faire en sorte que ce soit pensé collectivement, et que tout le monde puisse contribuer et avoir son mot à dire sur le fonctionnement.

Sur quelle zone géographique livrez-vous précisément ?

Le sud du 93.

Combien de livraisons traitez-vous en moyenne, par semaine ou par mois ?

On fait 300 livraisons par semaine. Pour ne pas dire de bêtises, je pense que ça peut quasiment doubler, parce que ce sont les [tâches] qui sont dans notre outil, mais il y a des livraisons qui n'y sont pas formalisées.

Vous êtes implantés à Porte de Bagnolet, et il me semble que c'est votre seul site. Pourquoi ce choix de localisation ? Est-ce un choix, ou avez-vous pris, comme beaucoup d'opérateurs, ce que vous avez trouvé ?

C'est très bien tombé. En fait, on voulait rester sur le territoire d'Est Ensemble, sur le 93. On est à la fois très proches de Paris, on est vraiment sur une porte, et facilement accessibles depuis l'autoroute.

Si vous deviez ouvrir un autre site, qu'est-ce qui guiderait votre choix ? La proximité des zones de tournée, l'accès poids lourds, l'accès au réseau cyclable ?

Ce n'est pas un truc qu'on souhaite fermer, on y réfléchit. On réfléchit à des partenariats qui nous permettraient de couvrir une zone plus grande. Ce qui manque, c'est un hub dans le sud-ouest de Paris, complémentaire de notre positionnement. Le premier critère, c'est donc la position géographique complémentaire, pour mieux couvrir la zone urbaine.

Le deuxième critère, c'est que ce soit compatible en termes d'opérations : un camion doit pouvoir accéder, a minima déposer une palette, se garer sur un parking sans bloquer la circulation. Idéalement, avoir un entrepôt compatible avec de la logistique, donc que tout soit de plain-pied, qu'on puisse déplacer des palettes facilement, installer une chambre froide

assez facilement — ou qu'il y en ait déjà une, encore mieux. Et puis la proximité de Paris, l'accessibilité depuis les axes routiers, et enfin le prix au mètre carré.

Quelle surface occupez-vous, et vous suffit-elle ?

[Nous sommes au] rez-de-chaussée d'un immeuble d'habitation, pour la logistique et le courrier. Ensuite, il y a un premier étage qui est maintenant un grand atelier d'artiste, et un deuxième étage qui est constitué de logements, utilisés par une association qui fait foyer d'accueil.

Comment s'organise concrètement votre activité depuis ce site, entre le déchargement en amont et la préparation des tournées en aval ?

C'est mécanique, tout simple : on rapatrie [la marchandise] dans notre local, puis on dispatche dans les vélos, et les vélos repartent directement. Les vélos sont chargés dans le local et partent de là.

Qu'est-ce qui fonctionne bien dans cet espace pour votre activité ?

À l'intérieur, les couloirs et les portes sont compatibles palette, ils sont suffisamment larges pour pouvoir manœuvrer un transpalette. Tout est de plain-pied, ou alors, pour les rares marches, il y a des rampes — dont une qu'on a faite nous-mêmes, d'ailleurs. C'est essentiellement ça.

Combien de tournées faites-vous, et combien de colis par tournée ?

Globalement, les coursiers en font souvent une par jour, parfois deux, donc une le matin et une l'après-midi, et ça peut vite faire beaucoup. Pour les colis, c'est vraiment extrêmement variable, parce que ça dépend complètement de l'activité.

Vos clients principaux sont-ils en B to B ? Avez-vous un ou deux clients qui pèsent particulièrement lourd dans votre chiffre d'affaires, ou est-ce plutôt diversifié ?

Le deuxième client descend à 10 % assez vite, donc c'est vraiment [concentré sur le premier].

Quels types de vélos-cargos utilisez-vous, et de quel fournisseur ?

On a deux [Douze Cycles] et deux [Joggie].

Qu'est-ce qui fait qu'une tournée est rentable ? Une certaine densité de colis, l'organisation géographique de l'itinéraire ? Une tournée peut-elle partir si elle n'est pas rentable ? La plupart des opérateurs m'ont dit qu'une tournée ne partait jamais si elle ne l'était pas.

Nous, on s'engage avec nos clients à assurer le service, mais c'est quand même très rare. Globalement, maintenant, on commence à avoir suffisamment de diversité et de volume d'activité pour qu'il y ait toujours plusieurs choses à mélanger, et on arrive à assez bien optimiser.

Et puis le gros truc, c'est que tout se joue dans la tarification. On est très vigilants au fait que les clients qui nous font des courses ponctuelles, loin, sur des créneaux courts, payent cher, parce qu'il y a des chances qu'on ait du mal à mutualiser avec d'autres clients et qu'on risque de faire des voyages à vide. Pour nous, ça ne se joue donc pas sur le fait de démarrer ou non la tournée : c'est sur la tarification qu'on est très vigilants.

Comment voyez-vous le secteur de la cyclologistique évoluer dans les trois à cinq prochaines années ?

[La cyclologistique] a prouvé qu'elle était un vrai mode professionnel de transport, et évidemment hyper stratégique pour décarboner le transport. Je suis donc convaincu que ça va se développer. Après, il y a des freins de divers ordres qu'il faut lever petit à petit, mais oui, ça va se développer.

Quels sont vos principaux concurrents, et qu'est-ce qui vous différencie ? Le statut de l'entreprise, j'imagine, mais y a-t-il autre chose ?

Sur le territoire, on est un peu tout seuls, même s'il y a [une structure] à Montreuil, je crois. Dans le nord du 93, il y a Les Rayons, mais ce n'est pas vraiment de la concurrence, ils ne sont pas forcément très bien identifiés.

En fait, il y a Cargonautes, qui est vraiment un partenaire important, avec lequel on essaie de travailler, de co-traiter des clients, mais par moments on se retrouve en concurrence : ils sont un peu sur le même créneau, à savoir une éthique forte, une qualité de service forte, des tarifs assez élevés. On est quand même très différenciés dans le paysage, à part de Cargonautes qui est proche — mais eux sont dans Paris, alors que nous on est sur le territoire.

Quelle est votre position vis-à-vis du véhicule utilitaire électrique ? Est-ce un mode en concurrence directe avec le vélo-cargo, ou plutôt complémentaire ?

Quand c'est facilement faisable en vélo, le vélo sera meilleur, plus rapide, plus économique, moins émetteur de carbone. Mais par moments, pour des charges plus lourdes et des distances plus longues, le vélo ne devient pas pertinent. Parce qu'en cyclologistique, le premier coût, c'est le coût humain : le temps passé en coursier, vraiment à pédaler, est important par rapport à la valeur marchande transportée. Ça fait donc sens pour des trajets relativement courts, et dès qu'on va sur des trajets plus longs, ça perd de son intérêt économique. Le [VUL électrique] est très bien pour ça, notamment si on veut couvrir toute l'Île-de-France : il y a une véritable complémentarité entre les deux. Dès qu'on sort de la petite couronne, très vite on n'est plus hyper pertinents.

Dernière question : quels sont les principaux obstacles à votre développement aujourd'hui ? Le foncier, ou plutôt autre chose, comme le marché ?

On n'avait pas beaucoup d'options, et à un moment, quand on arrivait à la première échéance de notre convention, j'ai eu du mal à trouver. Je pense que c'est un vrai défi, vraiment, le foncier.

Et après, on a un enjeu spécifique sur le financement, mais ça, c'est lié aux coopératives : ce n'est pas facile à financer, les coopératives. Mais bon, c'est notre choix, ce n'est donc pas lié à la cyclologistique.

Entretien 9 : Ville de Paris

Quel est le périmètre d'intervention de la Ville de Paris sur la logistique urbaine ?

Le premier périmètre d'intervention, c'est le règlement marchandises, qui régule les gabarits, les horaires, les heures de livraison, etc. Il y a la zone à faibles émissions également, qui est une façon de réguler les types de véhicules autorisés. Mais il y a aussi une intervention sur

l'immobilier via le plan local d'urbanisme, et là c'est plutôt du côté de nos collègues de la direction de l'urbanisme.

Il y a une intervention également dans le cadre des marchés que peut passer la Ville pour ses propres besoins, que ce soit des prestations logistiques ou l'inscription de modes de livraison dans nos marchés : là, ce sera plutôt la direction des finances et des achats. Il y a un aspect plus social, avec des subventions à des associations comme la Maison des coursiers, et là ce sera plutôt la direction de l'activité économique.

Sur la question territoriale, c'est sûr qu'on est un peu enfermés dans nos limites administratives et qu'on travaille avec notre écosystème parisien, mais de fait on est amenés à avoir des échanges à l'échelle de la Métropole du Grand Paris et de la Région Île-de-France. Parce que la logistique, même si elle se développe avec plus de facilité sur le territoire parisien, peut aussi trouver sa place dans les territoires de la première couronne. Le constat, c'est que les [opérateurs] cherchent quand même à être au plus près de la zone urbaine dense, à savoir le cœur de Paris. Il y a donc un enjeu de favoriser un étalement de la logistique sur la première couronne parisienne.

Il y a une densité dans Paris qui favorise [la cyclologistique], et qu'on peut retrouver en très proche couronne également. Et puis c'est surtout qu'on a développé des infrastructures cyclables dans tout Paris, notamment au cours de la dernière mandature, où on a vraiment accru les [aménagements] cyclables sécurisés, qui sont une façon de favoriser ce type d'activité sur notre territoire.

Quelles sont les dynamiques majeures du moment, comparées à il y a quelques années ?

Je constate aussi qu'il y a de la fragilité : il y a des entreprises qui malheureusement sont mortes, la dernière en date étant [Cygogne], apparemment, qui est en liquidation judiciaire. L'élément que je soulignerais, c'est donc la fragilité de ces structures, qui peinent à trouver leur clientèle et qui sont dépendantes des flux.

On voit que les grands comptes du transport et La Poste assurent un développement peut-être un peu faible aujourd'hui. Moi j'ai le sentiment que [la dynamique] vient plutôt d'entreprises du monde de l'économie sociale et solidaire, qui créent leur structure, parce qu'il y a des gens motivés derrière ces entreprises : on voit dans les formules coopératives une force de conviction assez importante. Mais elles peinent quand même à consolider leurs flux, et elles peinent aussi à décrocher des marchés publics. Il y a donc plusieurs enjeux.

Selon vous, les acteurs de l'immobilier logistique ont-ils un rôle à jouer dans le développement de la cyclologistique ?

Il y a de grosses opérations d'aménagement immobilier, comme sur le parking de l'avenue de [Pologne]. Je pense qu'ils ont tous pris la mesure de la place qu'aura demain la cyclologistique, et donc ils s'emploient à proposer des cellules. Après, le vrai sujet, c'est le coût de sortie de ces locations, qui sont souvent un peu trop prohibitives, parce que les investissements étaient très conséquents et que les aménagements qualitatifs sont assez inaccessibles aux acteurs de la cyclologistique. Nous, on est aussi là pour permettre le déploiement massif [de cette activité] sur le territoire parisien, avec la conscience pleine et entière que c'est aussi un enjeu de foncier logistique.

C'est vrai que c'est un aspect que je n'ai pas évoqué, mais qui est important aussi dans les actions de la Ville : d'une part, on est actionnaire majoritaire de Sogaris, donc c'est aussi un outil pour la Ville. Et on est également propriétaires d'un certain nombre de parkings en

ouvrage, où on peut mettre des clauses dans les délégations de service public, notamment pour favoriser l'installation d'activités logistiques et de cyclologistique dans ces parkings.

Quels outils la Ville de Paris mobilise-t-elle pour encadrer ou favoriser la cyclologistique et la logistique urbaine ?

Il y a la création des pistes cyclables dans les dernières mandatures, pour avoir un maillage dans tout Paris, parce qu'on sait très bien que les rayons d'action de la cyclologistique sont relativement limités : il faut donc qu'ils puissent avoir des sites de départ un peu partout, au plus près des destinataires finaux.

Les PLoc sont donc un des outils importants de la cyclologistique, avec les infrastructures cyclables. C'est ce qu'on se disait : la logistique, qu'elle soit cyclo ou pas, repose sur deux éléments majeurs, le foncier et l'immobilier d'une part, les flux d'autre part. Il faut être localisé à proximité d'axes de communication et avoir de l'immobilier pour organiser ces flux.

Quelle est votre lecture du premier bilan des PLoc inscrits dans le PLU de 2016 ?

On a profité en fait d'une modification qui avait un tout autre objet pour introduire ces blocs logistiques dans le PLU en 2016. Quand il a été décidé de réviser le PLU pour en faire un PLU bioclimatique, on a regardé un petit peu le bilan de ces blocs, et il était assez positif : il y avait quand même eu, je crois, une quinzaine de projets sur une soixantaine de PLoc qui avaient donné lieu à des ELU. Alors que ce n'est pas un outil qui contraint : il faut qu'il y ait un projet sur le [site] pour que ça donne lieu à un espace de logistique urbaine.

On a donc senti que c'était un outil assez intéressant, qui marchait plutôt bien, et c'est pour ça qu'on l'a conforté et qu'on a même doublé le nombre de PLoc dans le PLU bioclimatique. Ça permet à la fois de conforter des espaces logistiques existants en les bloquant — ça permet de les sanctuariser d'une certaine façon — et d'inciter à en créer de nouveaux quand les conditions urbaines nous semblent favorables.

Comment articulez-vous votre action avec la Métropole du Grand Paris ou la Région ?

Notre [plan] doit être conforme au SDRIF, et notre plan local de mobilité doit être conforme au plan de mobilité régional : avec la Région, il y a donc ces échelons qui s'imbriquent. Avec la Métropole, c'est un peu plus [souple], parce qu'ils ont peu de compétences territoriales : leur principale compétence, c'est la ZFE. Là-dessus, c'est pour nous un objet important, notamment pour inciter les opérateurs à se décarboner.

Au-delà de ça, il y a des lieux de rencontre plus informels, via les référents marchandises au niveau national, mais aussi au niveau métropolitain : on se rencontre régulièrement avec la Métropole et la Région sur ces sujets de logistique urbaine. On a donc un espace d'échange sur des travaux qu'on fait ensemble. C'est structuré et informel à la fois. Avec la Région, ils avaient par le passé un groupe de travail qu'ils n'ont pas réactivé depuis longtemps, mais on est dans un cercle de proximité. Ça ne fait pas un plan d'action très structuré, mais on a des échanges, on partage et on soutient un peu les mêmes finalités.

Ce que je n'ai pas signalé également dans notre façon de favoriser la cyclologistique, c'est qu'on donne des aides financières aux entreprises pour acheter des vélos-cargos, neufs ou reconditionnés. C'est une façon de soutenir la filière, et ce sont des aides cumulables avec celles de la Région.

Employez-vous le terme d'espace urbain de distribution, ou plutôt celui d'ELU ?

Dans nos documents, on emploie plutôt le terme d'espace de logistique urbaine.

Existe-t-il des dispositifs d'aide ou d'incitation pour l'implantation de tels équipements ?

De l'incitation via les PLoc, et de l'incitation via nos DSP, nos délégations de service public de nos parcs en ouvrage — c'est une convention d'occupation du domaine public sur dix-huit ans. C'était un montage un peu particulier, [comme pour le] P4.

Selon vous, quelles sont les actions prioritaires sur la cyclologistique et la logistique urbaine pour les trois à cinq prochaines années ?

Pour cette nouvelle mandature, je ne pourrai pas vous répondre, puisque rien n'a été validé avec notre exécutif. Si ça peut attendre octobre-novembre, on pourra davantage vous répondre.

Quels sont les angles morts actuels des politiques publiques sur le sujet, à quelque échelle que ce soit ?

Comment on intègre le sujet logistique aux opérations d'aménagement : pour moi, c'est le grand impensé actuellement.

[Échange de fin d'entretien]

Pour faciliter l'entretien, j'avais renseigné votre questionnaire et je m'étais appuyée sur une collègue de la Ville de Paris, Nathalie Dalençon, qui est [référente] vélo, pour avoir aussi des éléments. Si ça vous est utile, je peux vous ressortir ce questionnaire : il y a peut-être des informations complémentaires aux questions que vous nous avez posées.

Parmi les courses, il y a les livreurs auto-entrepreneurs des plateformes qui livrent les repas — pour ne pas les nommer, Uber Eats, Deliveroo — qui sont une forme de cyclologistique, mais qu'on ne soutient pas vraiment, pour ne pas dire pas du tout, par rapport à d'autres formes de cyclologistique qui nous semblent plus vertueuses.

Je précise ce cadrage : dans le cadre de mon étude, ce n'est pas cette cyclologistique-là qui nous intéresse. Il y a aussi la difficulté d'avoir les flux, de savoir qui utilise un vélo-cargo pour telle livraison — un boulanger, un paysagiste, ce n'est pas facile. Alors que les cyclologisticiens professionnels, comme tous les opérateurs qu'on a à Paris, sont beaucoup plus faciles à répertorier. Je me suis entretenu hier avec NarVélos par exemple, et avec Les Triporteurs. C'est plus facile de travailler sur ce qu'ils font que sur la cyclologistique à l'échelle presque individuelle.

Je n'ai pas fait vraiment d'entretien avec La Poste, mais ce matin on a visité le site de Chronopost à Beaugrenelle, qui est un espace urbain de distribution. La personne n'avait pas trop le temps pour un entretien, mais la visite était extrêmement complète, avec une petite présentation du site en PowerPoint, donc ça répondait pas mal à mes questions. Ça m'a fait en même temps une étude de cas, en version rapide. J'ai eu par ailleurs des opérateurs pure players, des opérateurs à flotte plus mixte — les Triporteurs n'utilisent pas que de la cyclologistique —, et Fludis, qui est un opérateur particulier mais impossible à ignorer. Du côté des acteurs publics, j'ai fait la Région, le Conseil départemental, la Ville de Paris aujourd'hui, l'APUR, et la semaine prochaine je vois l'ADEME.

L'entretien 10 avec l'ADEME n'a pas été enregistré

Entretien 11 : Chercheur académique spécialisé en logistique urbaine

Pouvez-vous retracer rapidement votre parcours et préciser votre rôle actuel au sein de votre structure ?

C'est la DGITM, au ministère des Transports, qui couvre la route, le fret, le fluvial, les ports, et l'ensemble du transport. Je suis en charge des questions de [logistique] à l'échelle nationale, avec les [enjeux] climatiques, et je suis également en charge du foncier logistique et des questions de logistique urbaine.

Avant d'arriver ici, j'ai fait le master Transport et Mobilité, il y a quelques années maintenant. Ensuite, j'ai fait une thèse sur la décarbonation des transports, puis j'ai eu un poste d'enseignant-chercheur avant de rejoindre [la DGITM].

Sur quels sujets travaillez-vous actuellement en matière de logistique urbaine ?

Cela va du foncier aux questions de gouvernance.

Quels sont les derniers sujets de recherche sur lesquels vous avez travaillé dans ce domaine ?

[La pertinence des différents] véhicules dans le mode routier : la pertinence du vélo-cargo, du véhicule utilitaire, du poids lourd, en fonction du type de colis.

Selon vous, quels sont les grands axes de structuration actuels de la recherche sur la logistique urbaine et la cyclologistique ?

Avez-vous lu le rapport 2025 ? Je vous conseille très fortement de le lire, il fait vingt-cinq pages de mémoire.

Il y a plusieurs questions. La gouvernance de la logistique urbaine, c'est plutôt un doctorant à l'université qui travaille sur cette question, sur la manière dont elle est portée politiquement. On a des sujets autour des actions à mener et de la compréhension d'un secteur qui bouge très vite — ça rejoint un peu ce que je faisais comme recherche, autour de quel véhicule pour quel flux.

On a un sujet qui est devenu un sujet de politique publique, et je pense que le monde de la recherche s'est déplacé maintenant autour de la création de données et d'indicateurs. On a de vrais sujets autour des indicateurs : on a besoin de ne pas piloter à l'aveugle, c'est un défi qu'on a dans le secteur.

Et on a un énorme sujet autour du foncier logistique, avec deux volets. Le premier, c'est la question de l'adéquation du foncier par rapport aux besoins, donc du fait que le monde des promoteurs immobiliers rencontre celui des transporteurs. Le second, c'est la question de l'intégration du foncier logistique dans les villes. Quand je dis intégration, c'est : comment on va vers des bâtiments qui ont une mixité fonctionnelle, comment on arrive à générer des offres en blanc, des bâtiments génériques, et comment créer des bâtiments qui répondent à un besoin spécifique ? Aujourd'hui, dans un contexte de ZAN et de tension très forte sur le foncier tout court, on ne peut plus se permettre d'avoir un foncier qui n'est pas optimal.

Le sujet de l'intégration, c'est aussi que chaque politique publique a ses contraintes : dans le cadre du foncier, de l'aménagement, du logement, on a des contraintes par rapport à l'échelle locale, etc. Pour le dire de manière un peu caricaturale : si j'étais en charge de

l'aménagement sur un territoire, je n'ai aucun intérêt [immédiat] pour la logistique. C'est évident qu'entre un département financier et un département opérationnel, la communication n'est pas forcément optimale — ce n'est pas grave, c'est comme ça, ce n'est pas un problème. Mais ceux qui font l'aménagement ont déjà leurs contraintes, alors ajouter celles des autres, c'est bien compliqué.

Comment qualifieriez-vous le degré de maturité de la cyclologistique en France, et dans le reste de l'Europe ?

Sur la logistique urbaine au sens large, je pense qu'à l'échelle nationale, la maturité fait de nous un des pays les plus en avance, notamment [parce que les pouvoirs publics] ont [permis] de créer des chartes locales, qui permettent de faire monter en maturité. Il y a toujours des exemples parfaits, des endroits où ce qui a été fait est un peu plus impressionnant. Mais à l'échelle globale du territoire français, on est plutôt très bons, parce qu'en France, à Paris, Marseille, Lyon, Strasbourg, Lille, ce sont des territoires de logistique urbaine qui avancent. Je pense que la France est exemplaire — ce n'est pas forcément le numéro un, mais plutôt très bon.

Sur la question de la cyclologistique, je pense que la France a clairement, et ça s'est traduit à différents niveaux, un soutien assez massif à la filière — un soutien qui a permis vraiment de développer la cyclologistique en France. Ça se voit quand on va dans les manifestations européennes, dans les groupes de travail étatiques : clairement, la France est en avance, elle a produit beaucoup de documentation, des guides.

Quels indicateurs vous semblent les plus pertinents pour mesurer cette maturité de la filière ? Le nombre d'entreprises de cyclologisticiens, par exemple ?

[Il faudrait pouvoir] comparer avec les autres modes. Aujourd'hui, c'est le service statistique de l'État qui suit la part du parc par rapport à l'évolution du chiffre d'affaires des différents secteurs.

Le terme d'espace urbain de distribution vous semble-t-il conceptuellement consolidé, ou encore flottant selon les acteurs ? La plupart des acteurs à qui j'ai parlé l'appellent ELU, espace de logistique urbaine, alors que chez Sogaris on l'appelle EUD.

C'est un objet qui est encore flottant. Je crois que le vrai sujet qu'on a aujourd'hui, c'est la différence entre foncier logistique, entrepôt, micro-hub, centre de distribution, plateforme.

On a des entrepôts qui sont là pour entreposer, et on a des plateformes de tri où on fait du tri et on fait [transiter] des marchandises. Les deux, ce sont un peu les extrêmes, ils n'ont pas les mêmes fonctions. Il y en a un qui doit être très bien placé, parce qu'il y aura énormément de flux sortants, et donc on est prêt à payer un peu plus cher pour être bien localisé et faire moins de kilomètres. L'autre, c'est juste du stockage : si on est mal placé, ce n'est pas très grave, ce qui compte, c'est un foncier peu cher.

Aujourd'hui, quand on parle d'entrepôts, on pense aux entrepôts Amazon. Et je pense que si vous faites attention, régulièrement les gens font l'amalgame entre entrepôt et [logistique de distribution]. Or ce n'est pas la même chose, ce ne sont pas les mêmes fonctions, ce ne sont pas les mêmes types de bâtiments. Une plateforme de tri, c'est au grand maximum [10 000] m² si c'est une énorme plateforme, alors qu'un entrepôt [dépasse cette surface] facilement. Je pense donc que la vraie question est là : distinguer clairement les plateformes de tri des entrepôts.

Et effectivement, aujourd'hui, quand on parle d'Amazon, on pense que c'est ça. Or en fait, Amazon est très grand certes, prend de la place, mais si ça fait [quelques] pour cent du parc français, franchement je serais déjà étonné.

Après, sur la question hôtel logistique, espace logistique, espace logistique partagé, etc., pour moi ce n'est pas la question première.

Que pensez-vous de l'adaptabilité du modèle de l'espace urbain de distribution à la cyclologistique ? C'est la question même de mon travail, mais j'aimerais votre avis, avec votre casquette de chercheur comme celle de la DGITM.

C'est une bonne remarque, il y a un vrai sujet là-dessus. On a un sujet autour du type de foncier : déjà, avoir un foncier qui répond à un besoin. Quand on voit les mises sur le marché, par exemple, je ne suis pas sûr… Est-ce qu'il y a un besoin pour [7 000] m² de cyclologistique ? Peut-être très bien. Mais les promoteurs immobiliers [raisonnent] au coût final, et donc il y a une vraie question entre ce qui était fait avant et ce qui va être fait maintenant en termes de besoin de foncier, notamment pour faire de la cyclologistique. Et ce n'est pas là où les promoteurs vont faire beaucoup d'argent.

[Sur un site donné], la cyclo est marginale : l'espace n'a pas du tout été pensé pour faire de la cyclo. Alors que peut-être que les espaces de distribution qui sont plus petits, et qui font entre 500, 1 000 et 10 000 m² selon les modèles, [seraient plus adaptés]. Mais c'est toute la question de votre travail.

Il ne faut pas oublier que [les opérateurs], par définition, ils font l'argent, ils se débrouillent avec la situation très rapidement. Ils ont pris ce qu'ils avaient sur le marché. Je les ai eus en entretien, c'est ce qu'ils m'ont dit : comme vous dites, ce n'est pas idéal pour faire de la cyclologistique.

Pour faire l'histoire : au départ, ils utilisaient des camions plutôt petits, qui rentraient très facilement dans le site, parce qu'il y a un espace pour décharger le poids lourd. Sauf que comme c'étaient des poids lourds trop petits, à capacité trop faible, il y en avait plein qui s'enchaînaient, qui se suivaient, et ça créait un embouteillage monstre dans la rue. Ça créait donc des problèmes, des tensions urbaines au niveau du voisinage, etc. Et même pour eux, ce n'était pas viable économiquement. Du coup, ce qu'ils ont fait, c'est qu'ils ont fait venir des camions plus gros, à plus grosse capacité, et donc il y en a beaucoup moins qui passent, ça se passe mieux. Mais la manœuvre pour entrer dans le site est extrêmement complexe : il rentre, normalement, de ce que j'ai vu, mais ça prend cinq minutes pour rentrer et cinq minutes pour sortir du site.

[À propos d'un projet d'entrepôt sous l'avenue Foch] : tout ça, ça fait du foncier à la fin très cher, là où les cyclologisticiens n'ont pas les moyens de payer aussi cher.

Quels leviers publics identifiez-vous ?

Côté public, on a un gros sujet et une vraie volonté de soutenir, parce que ce sont de vrais enjeux de politique publique : ce n'est pas qu'une question d'afficher du vélo, c'est aussi une question de qualité de l'air, d'apaisement des centres-villes, de réduction du trafic routier.

Le premier levier, c'est la réglementation. Le deuxième point sur lequel on peut jouer, c'est le foncier : les collectivités ont énormément de foncier dans les villes, et elles ont la maîtrise de la rue, de l'espace public. La question aujourd'hui, c'est comment mobiliser ce foncier à destination de la logistique. Il y a beaucoup de volonté, mais c'est compliqué. Il s'agit donc de mobiliser et d'accompagner les acteurs pour trouver le bon foncier — le bon foncier, avec ses caractéristiques propres, mais aussi les questions de localisation. Il y a donc une

question d'intégration, pour bien voir où on les met, comment on mobilise du foncier, et comment on arrive à avoir du foncier qui correspond aux besoins.

Avez-vous des exemples, parisiens ou non, où cette adaptabilité du modèle à la cyclologistique fonctionne bien, ou au contraire ne fonctionne pas ?

Lyon aussi, pas mal. Un exemple qui s'est mal développé par rapport à la cyclo, ce serait peut-être un ELU un peu excentré : parce qu'excentré, avec les allers-retours, le modèle économique ne tient plus.

Existe-t-il selon vous un risque que des modèles comme l'espace urbain de distribution restent des objets confidentiels, portés par quelques acteurs de l'immobilier comme Sogaris, faute de cadre public favorable ? Ou bien le fait que les collectivités disposent de beaucoup de foncier peut-il créer des solutions ?

Ça répond à un besoin, donc le besoin est là. La question, c'est de savoir s'il y aura une volonté politique de pousser ou pas.

Je crois profondément qu'aujourd'hui, tout le monde a compris qu'il fallait ce que j'appelle déstandardiser les flottes. Avant, on avait tout en [VUL], maintenant on vient rajouter des vélos-cargos, donc on a déstandardisé. Je pense que dans dix ans, si on se revoyait, on parlerait des [vélis], je ne sais pas si on ne parlerait pas des VUL légers.

Tout le monde a bien compris les questions d'énergie : la question n'est pas de savoir s'il faut électrifier ou pas, la question c'est comment on arrive à limiter la consommation énergétique. Et je ne dis pas ça dans un volet écologique — il faut être un petit peu à côté de la plaque pour croire que les entreprises n'y sont arrivées que par l'écologie. Le vrai intérêt est un intérêt économique.

Je pense donc que demain, les entreprises qui réussiront le mieux seront celles qui arriveront à intégrer la complexité dans la gestion de leur flotte, en ayant des flottes complexes. C'est-à-dire que je suis capable d'avoir cinq vélos-cargos, trois [scooters électriques] et quatre VUL. C'est beaucoup plus compliqué à gérer, parce qu'il faut que je programme, que je fasse ça, etc. Techniquement, on pourrait tout faire avec des VUL, et du coup mon véhicule peut aussi faire de [l'interurbain] si je veux — sauf que quand je fais [de l'urbain] avec mon VUL, je ne suis pas plus efficace.

Je crois donc qu'aujourd'hui, l'avenir est dans la déstandardisation des flottes. Par exemple, on va avoir des VUL avec une autonomie de 400 km en électrique, et je vais avoir des véhicules avec seulement 150 km. Or aujourd'hui, une tournée de logistique urbaine pour la messagerie et autres, c'est plutôt 60 km : 150 km, c'est largement suffisant, alors que 400 km, [c'est du surdimensionnement]. Moins je vais [emporter d'autonomie], moins je vais consommer, mieux je vais gagner.

Et là-dedans, le foncier logistique permet d'être bien localisé, permet la rupture de charge. [Les acteurs] auront intérêt à intégrer cette complexité dans les flottes. Et l'espace premium proche de [Paris], si on est capable de gérer la cyclo… vu le prix du mètre carré quand on se rapproche de Paris, il faut peut-être se mettre un tout petit peu en dehors de Paris.

Entretien 12 : Ancienne directrice du développement de Sogaris

Pouvez-vous retracer rapidement votre parcours chez Sogaris et vos différentes fonctions ?

J'ai passé cinq ans chez Sogaris. Je suis arrivée en venant du groupe [RATP], parce qu'on avait travaillé sur un concept dans le cadre d'un appel à projets sur la centrale de mobilité, et qu'on s'était rapprochés pour essayer de développer un modèle de centrale de mobilité. Celui-ci s'appuyait sur la mobilité des marchandises, côté Sogaris, et sur la mobilité des personnes non réglée par [les transports en commun] : à l'époque, les trottinettes étaient très en vogue, donc tout ce qui était trottinettes, vélos. L'idée était de voir comment, dans un lieu, on pouvait être un totem et articuler la logistique, la mobilité des marchandises et la mobilité des personnes, avec la charge, donc en étant aussi un hub d'énergie.

Je suis ensuite partie chez Sogaris au développement, dans l'équipe de développement à l'époque, où la prospective était également rattachée. On travaillait donc sur ces types de modèles, de réflexion et d'articulation d'échelles de lieux pour la ville et pour la logistique. J'ai été adjointe de la directrice du développement pendant un an et demi, puis je suis devenue directrice du développement. L'objectif, c'était vraiment de répondre aux appels à projets, de trouver des opportunités pour développer l'ensemble de la panoplie : de l'hôtel logistique urbain à l'hôtel d'activités mixé à la logistique, et à l'échelle de l'EUD aussi, donc de l'espace urbain de distribution.

Quels étaient les grands chantiers en cours à ce moment-là ?

On avait l'espace urbain de distribution de Drouot, qui était en cours de signature : il était déjà amorcé, mais on n'avait pas encore signé l'acte authentique de vente. Ce sont les anciennes réserves de Drouot, avec des hauteurs libres très importantes, qui permettaient d'optimiser à la fois le stockage et l'arrivée de poids lourds, ou en tout cas de véhicules massifiés.

Il y avait la fin de Porte de Pantin, qui allait être mis en service. On avait aussi toute une réflexion sur les hôtels logistiques urbains et d'activités en région, à l'extérieur de l'Île-de-France, plutôt sur des études de faisabilité, pour essayer de promouvoir cette articulation dans les grandes métropoles, avec [un partenaire] qui était entré au capital de Sogaris.

Et puis on a eu un grand projet, celui d'Austerlitz, lancé par [la SNCF] pour convertir l'ancien magasin général, qui n'était plus occupé qu'en mode transitoire par Aurore et [d'autres], et pour en faire un lieu de logistique, un lieu d'activité et un tiers-lieu à dimension sociale. On a voulu maintenir dans l'appel d'offres cette dimension sociale du site, avec de la logistique fluviale et de la cyclologistique.

À propos du modèle de l'EUD : y a-t-il eu un ou plusieurs projets fondateurs qui ont défini le modèle, ou bien une doctrine s'est-elle stabilisée progressivement, au fur et à mesure des sites implantés ?

Je pense qu'il y a eu une démarche plutôt d'opportunité, parce que c'est un concept né avec les opportunités foncières ou immobilières qui se faisaient jour. Beaugrenelle a été évidemment un des modèles au départ. Mais après, l'évolution est passée par Drouot, et aussi par Grenier Saint-Lazare, dans un mode plutôt [disruptif], en étant vraiment dans le plus resserré, mais très très urbain, ce qui a permis d'échafauder la possibilité de trouver des échelles dans l'urbain, plus ou moins importantes. Et [Austerlitz] est une autre échelle, mais qui correspond aussi à celle d'un EUD, en mixant la multimodalité autrement que par la route et la cyclo : par le fleuve et la cyclo.

Je pense que c'est vraiment plutôt de l'opportunisme, pour essayer de dégager trois ou quatre grands axes. Maintenant, on sait qu'il faut que ça fasse 1 000 à 1 500 m² minimum, pour aller jusqu'à peut-être 3 000 ou 5 000. Mais ça restera une échelle d'EUD ; la question, c'est de savoir si elle est très implantée en cœur urbain, ou plutôt dans un quartier plus apaisé avec plus de possibles. Là, on peut trouver une échelle qui bouge. Ce sont ces expériences-là qui ont permis d'essayer d'en tirer une doctrine.

Quels étaient les objectifs stratégiques initiaux du modèle, au moment où il a été pensé ou à votre arrivée ?

Le fil conducteur, au moment où j'y étais, c'est qu'on croyait vraiment que la ZFE allait être mise en place de manière coercitive et stricte, que la bascule allait s'opérer, et qu'il fallait donc repenser tout un modèle de maillage logistique. Parce que la logistique, c'est vraiment le maillage : ce n'est pas l'EUD en tant que tel, l'EUD est une échelle, mais ça marche avec un hôtel logistique, avec un approvisionnement d'entrepôt. Il faut donc penser tout le maillage et tout son dimensionnement.

La ZFE, c'était vraiment la ligne conductrice, qui nous permettait de penser qu'il y avait une économie d'échelle à réaliser avec un nouveau type d'immobilier, pour servir la question de la décarbonation des flux de poids lourds et des villes. Et la cyclologistique s'inscrivait dans cette logique-là.

Le format d'incrustation dans le bâti existant a-t-il été pensé comme un choix stratégique dès l'origine, ou est-ce plutôt le résultat d'un arbitrage pragmatique face à la rareté du foncier neuf ?

Je pense que c'est plutôt effectivement ça. Il fallait démontrer, parce que c'était assez audacieux de réfléchir de cette façon-là, et ça a vraiment été précurseur. C'est l'opportunité qui a permis ensuite d'aller vers une doctrine et d'en tirer des enseignements. L'opportunité est née en milieu urbain de l'immobilier disponible, la rareté foncière étant telle, et l'accessibilité au prix du foncier ne permettant pas de travailler à cette échelle-là sur la logistique. C'est donc plutôt clairement le bâti.

Par contre, je pense qu'on peut tirer des enseignements de cela : on devrait construire aujourd'hui des parkings différemment, avec des hauteurs libres d'accès très importantes — même si ensuite les hauteurs de niveau de parking sont de 2 m plutôt que 1,80 m, pour pouvoir accueillir des véhicules électriques souvent surélevés. Si on a déjà un accès et une raquette de retournement qui permettent de faire rentrer un poids lourd… Et si on ne travaille que la raquette avec une hauteur libre, on n'a pas un coût de construction qui vient faire exploser le coût de l'immeuble. Si vraiment on arrivait à intégrer ces éléments-là, y compris pour les charges et les transformateurs pour les charges électriques à l'avenir, je pense qu'on travaillerait mieux la réversibilité des sites.

C'est le cas à Beaugrenelle là-dessus, même s'il est unique et qu'il date maintenant de sept [ans] : la raquette de retournement permet d'imaginer énormément de choses, pour internaliser les nuisances, optimiser le schéma, et en même temps réussir à travailler une réversibilité.

Concernant le site qu'on appelle aujourd'hui Montmartre : comment ce projet est-il né ? Comment s'est fait le repérage de l'opportunité, et quels ont été les arbitrages internes pour le lancer ?

Je n'étais pas là au moment où il est né, c'est ma prédécesseure Sonia qui était là. Je pense qu'il est né de la recherche : il n'y avait pas d'AMI de mémoire, c'est vraiment une opportunité qui a été décelée en prenant des contacts. Les réserves des enchères [de

Drouot] ont permis de déceler des capacités de hauteur libre — je pense que c'est comme ça qu'ils l'ont identifié au début.

Ils cherchaient du foncier au sens de l'immobilier, et les parkings étaient une ressource qu'on imaginait pouvoir être convertible aisément. Assez vite, on s'est rendu compte que la hauteur libre des parkings créait des handicaps assez forts, et quand on a trouvé certains parkings qui avaient des hauteurs libres très importantes — ce qui était le cas là —, on s'est dit que ça pouvait vraiment être une manière de travailler la reconversion. Il y a la hauteur libre, et puis il y a la charge au sol, qui permet aussi de stocker : même si on est en cross-docking, donc sans stockage très long, il faut quand même que des véhicules puissent rentrer. Je pense que c'est vraiment une opportunité dans le diffus, de mémoire — mais je n'étais pas là, donc il faudrait vérifier.

Ensuite, la difficulté a vraiment été d'acquérir le site, parce que les vendeurs étaient assez compliqués. On a aussi beaucoup travaillé puisque c'est en copropriété : la difficulté, c'est de se faire accepter et de modifier le règlement de copropriété pour permettre la reconversion du site, qui était une réserve morte entre guillemets, et de le transformer dans un usage plus actif. Il fallait le faire accepter par la copropriété, il fallait modifier les façades de ce parking. Ça a donc été un gros travail de concertation et de pédagogie, vis-à-vis aussi des riverains, qui peuvent légitimement se dire que c'est un vrai problème, que ça va leur créer des nuisances. Comment justement on internalise les nuisances, comment on travaille dans le respect du voisinage et pour la ville, avec aussi une décarbonation, avec des véhicules et des vélos-cargos qui permettent de ne pas importuner le voisin, mais au contraire d'avoir une démarche très vertueuse en amont comme en aval — puisque [l'opérateur] qui a été choisi travaille aussi beaucoup la décarbonation, y compris sur les poids lourds. Il s'agit donc de montrer qu'il y a une chaîne et un fil conducteur très engagés sur la transition énergétique des véhicules.

Après le travail d'acquisition, qui était compliqué, il y a eu cette concertation, et ce travail avec la Ville, qui est un travail d'interface, puisque la collectivité joue un rôle majeur pour nous — Sogaris étant une société d'économie mixte. Il fallait travailler avec la mairie du 18e arrondissement, qui avait évidemment beaucoup de préoccupations sur ces sujets : des rues étroites, comment les porteurs vont arriver, est-ce que ça ne va pas encombrer les rues, est-ce que ça ne va pas créer de bouchons. Comment on travaille sur des horaires décalés, mais sans gêner là aussi les riverains.

Et puis, en cours de réalisation du projet, il y a eu la rue qui a été qualifiée en rue aux écoles, ce qui n'était pas le cas au moment où on a acquis le site. Il a donc fallu là aussi s'adapter, trouver une manière de pacifier et de respecter cette rue aux écoles, en travaillant sur l'amplitude des horaires, mais dans le respect du sommeil des riverains.

Comment le programme du site a-t-il été défini ? La cyclologistique était-elle prévue dès l'origine, ou est-ce une orientation qui s'est précisée en cours de projet ?

Je pense qu'elle a été… peut-être qu'il y avait un mix possible, je ne me souviens plus trop. Mais assez naturellement, par la configuration des rues alentour. Quand on se rend sur le site, on voit que les axes majeurs sont très très encombrés, et la cyclo, c'était vraiment une capacité de pouvoir irriguer quatre ou cinq arrondissements à proximité. C'est très dense, et ça permettait vraiment d'optimiser le site.

Comment un projet comme celui de Montmartre est-il monté financièrement et juridiquement ?

Ce sont les fonds propres de Sogaris. Il n'y a pas de financement particulier sur ce site-là, je ne pense pas qu'il y ait eu de subvention extérieure. Il y a peut-être eu des subventions par l'ADEME, je ne sais plus, il faudrait que je vérifie, mais c'est quand même assez rare.

Selon vous, quels sont les points forts et les points faibles du site ?

Sur la question précédente, celle qui saurait vraiment te répondre, c'est Aurélie — tu l'as peut-être déjà interviewée, elle était vraiment à la manœuvre avec [une collègue] de l'équipe de développement, elles ont vraiment suivi tout ça.

Moi, je trouve que ce site a trois niveaux de mémoire, donc deux niveaux de sous-sol, et je le trouve un peu trop profond. Je ne suis pas sûre qu'on exploite l'ensemble des niveaux pour l'instant. Ce qui était intéressant, c'est qu'il avait des monte-charges d'une très grande capacité — de mémoire, une tonne, doublée. Ça voulait dire qu'on pouvait travailler le stockage plus pérenne, parce que les charges au sol étaient très importantes, puisque ça servait à des réserves d'antiquités : il y avait vraiment une dalle très importante, ça c'était super.

Mais je pense qu'on peut difficilement faire vivre sur un même site du [cooking] et du stockage plus pérenne. Je crois donc qu'il est peut-être surdimensionné en termes de sous-sol : un niveau de sous-sol est peut-être suffisant, peut-être pas besoin d'en avoir deux. Ou en tout cas, il faudrait dans ce cas-là scruter le site pour avoir vraiment un espace de charge dédié au stockage, avec une entrée indépendante — ce qui n'est pas possible dans cette configuration.

Après, je pense que le porche par lequel passent les véhicules et poids lourds, et par lequel ils ressortent, est quand même étroit. La préparation des commandes, le cooking, c'est plutôt assez large, mais l'endroit pour charger reste étroit. C'était la configuration du site : on n'a pas pu élargir davantage les portes, on est restés dans les murs du bâtiment initial. Sinon, ça nécessitait un permis de construire et d'autres choses plus lourdes à obtenir, plus complexes par rapport à la copropriété, et peut-être un peu délicates par rapport à la structure de l'ouvrage. Ce qu'il faudrait optimiser, c'est effectivement la raquette de retournement, avec plus de largeur et plus de hauteur libre pour des porteurs importants, mais surtout pour avoir de la fluidité sur la raquette de retournement.

Comment le modèle de l'EUD a-t-il évolué entre les premières opérations et les plus récentes ?

Je pense que le modèle évolue, il s'affine en fonction de l'endroit, il est vraiment lié au tissu et à l'environnement. Soit on est en milieu urbain très très dense, comme Grenier Saint-Lazare, qui est l'archétype du maximum de contraintes, pour faire court. Qu'il soit opérant ou pas, peu importe en termes de modèle : il se présente là et il peut répondre. On verra à l'usage, mais il répondra forcément à une problématique, qui sera peut-être une problématique de stockage plus que de cooking. C'est donc un étalon dans le genre XS, ce serait celui-là.

Après, il y a un EUD qui est peut-être XL, et pour moi le modèle XL, c'est celui d'Austerlitz, dans cette capacité-là. Et puis aller vers [d'autres échelles] en fonction du dimensionnement des voiries, de la densité de population, du nombre de mètres carrés du site. Il faut juste qu'on se dise où on articule ça. C'est presque d'essayer de l'étalonner en se demandant quel est le plus petit modèle d'EUD qu'on pourrait avoir. Peut-être qu'aujourd'hui, on se dit que le plus petit serait plus grand que Grenier Saint-Lazare, mais en tout cas on sait le définir à l'aune de ce qu'on a comme retours d'expérience. À partir des étalons qu'on a, on y travaille et on sait ce qu'on peut optimiser. Et ensuite, il y a la question de savoir comment on travaille

un programme type d'EUD fonctionnel, pour le construire ou pour faire avec l'existant. C'est vraiment à partir de ces retours d'expérience qu'on peut essayer d'optimiser.

Vos successeurs au développement chez Sogaris ont-ils fait évoluer la doctrine, ou est-elle restée relativement stable depuis votre départ ?

Je ne peux pas trop te répondre, ça fait un an, c'est un peu récent. Mais évidemment que la doctrine évoluera, parce que l'économie évolue aussi. Est-ce qu'aujourd'hui, avec la ZFE qui a pris un peu du plomb dans l'aile, on va plus vers des hôtels logistiques ou même des entrepôts ?

Fondamentalement, je crois quand même que [l'EUD] sera un des maillons de la logistique urbaine demain — parce qu'il ne sera pas le seul, il ne faut pas qu'il soit le seul, on ne va pas faire des centaines d'EUD. Il faut qu'il y ait des hôtels logistiques aux portes : Chapelle International ou d'autres. On peut se dire qu'Austerlitz serait un hôtel logistique parce qu'il a une mixité de fonctions, mais en termes de logistique pure, je pense que c'est une échelle d'EUD. Il faut trouver des endroits mieux dimensionnés, plus larges, qui viendront alimenter ces EUD, plus implantés dans la ville.

Je reste assez convaincue que cette échelle-là sera forcément efficiente à un moment. Mais il faut que la ZFE soit plus contraignante. Il faut qu'on arrive à basculer sur le fait qu'on n'a pas besoin d'être loin, qu'on est même obligés d'être au plus près — et si l'économie [l'impose], soit la taxe sur la route, soit [autre chose], de toute façon on n'aura plus le choix, on sera obligés de les voir évoluer.

Tu as peut-être entendu parler du modèle de Strasbourg ? En discutant avec Suzanne ou même Juliette, on était allés visiter : c'est La Poste qui avait mis ça au point, un [EUD] à Strasbourg. Parce que Strasbourg a une [ZFE] assez contraignante. C'était pas mal.

Cela passerait donc par une action publique forte en priorité ?

Oui, je pense qu'on n'y arrivera pas [autrement]. On y arrivera de manière anarchique, avec des démonstrateurs, mais pas comme un modèle économique dont l'efficience serait telle qu'il devient incontournable.

La Ville de Paris avait pas mal amorcé avec les PLoc.

Oui, mais le bilan des PLoc est un peu [mitigé] — ce n'est pas moi qui le juge, j'ai lu une étude de l'APUR. Il y avait quand même seulement, je crois, sur la première génération de PLoc, sur les 65, huit ou neuf ELU ou EUD qui avaient été créés, quelque chose comme ça. Peut-être pas assez de restrictions sur l'usage définitif de ces zones qui ont été créées, même si ça partait d'une bonne idée. Le problème, c'est que selon les échelles territoriales, il y a plus ou moins d'actions possibles.

Et sur les PLoc de première génération, le retour d'expérience, c'est aussi qu'ils étaient dimensionnés à 500 m² en moyenne : c'est trop petit, c'est beaucoup trop petit pour trouver une économie d'échelle. C'est un peu notre Grenier Saint-Lazare. Je pense qu'en dessous de 1 500 m², c'est difficilement viable économiquement pour un acteur. [Grenier Saint-Lazare] fait 4 000 [m²] au total avec les réserves, mais je pense qu'aujourd'hui il tourne à 1 500 : c'est tout petit, c'est quand même petit. Même les [Boîtes à Vélo], je pense qu'ils disent que c'est trop petit, et si ça pêche, à mon avis ce sera pour ça.

Mais je pense qu'on est capables de réaliser des sites autour de 3 000, 4 000, 5 000 m². Beaugrenelle, je crois que c'est 3 500 ou un truc comme ça : je pense que c'est quand

même un étalon, un super modèle. Il faut trouver l'exploitant capable de commercialiser autant que La Poste le fait.

À l'œil, on voit bien que [Montmartre] est beaucoup moins exploité que Beaugrenelle quand on y rentre : il y a des cartons partout.

C'est ce qu'on disait aussi : Beaugrenelle, c'est du Chronopost, donc un volume de taille qui est aussi important. Là, ils ont une autre cible. C'est ça qu'il faut réussir à adresser de manière plus fine : la cible des colis qu'on va chercher, et donc du transporteur.

Depuis votre position actuelle à la RATP, comment percevez-vous l'évolution récente de la logistique urbaine dans le Grand Paris ? La RATP a-t-elle un intérêt émergent pour ces sujets, à travers son foncier par exemple ?

La RATP a un intérêt pour ces sujets depuis plusieurs années. La particularité de la RATP par rapport à la SNCF, c'est qu'elle n'a pas de friche industrielle : tous les sites de la RATP sont exploités. L'autre singularité, c'est qu'elle est toujours en milieu urbain — en gros, elle est dans le Grand Paris, majoritairement en première couronne, et ensuite en deuxième couronne, mais elle n'a pas de foncier disponible, et à des coûts très élevés.

Il y a plusieurs années, on a donc lancé une expérimentation sur ce qu'on appelle la chronotopie des sites, c'est-à-dire faire entrer la logistique dans des centres bus aux heures où les bus sont partis. Les bus partent le matin pour irriguer la ville et transporter les voyageurs, et ils reviennent le soir se charger en électricité — puisqu'ils sont propres, au gaz — et être réparés, puisqu'il y a des ateliers de maintenance. Le temps que les bus sont sortis, on peut introduire de la cyclologistique et de la logistique avec des porteurs, puisque les centres bus ont des hauteurs libres très importantes et des charges au sol qui permettent d'imaginer ça. Aujourd'hui, il y a cinq expérimentations dans les centres bus. Ça pourrait aussi se développer dans des ateliers ferrés, où il y a peut-être des espaces disponibles, mais la question, c'est vraiment la compatibilité de l'espace et du temps.

Sur l'évolution de la logistique et de la cyclologistique dans la Métropole du Grand Paris, je pense qu'elle va forcément prendre de l'ampleur. Une des problématiques de la Métropole, c'est quand même la gouvernance, par rapport aux autres métropoles nationales. Je pense que la volonté du maire de Paris, c'est vraiment de donner une place à la Métropole, et éventuellement de la dynamiser sur cet axe-là. J'ai donc tendance à penser qu'une fois qu'on aura clarifié ça… Les événements malheureux de cet été vont peut-être aussi aider à une prise de conscience par rapport à la ZFE, ou en tout cas à une façon d'aborder indirectement la question environnementale et donc la question logistique. On va peut-être revenir à un peu plus de coercition pour pacifier les axes viaires, et aussi réussir à promouvoir davantage une décarbonation des flux de poids lourds. Je suis plutôt optimiste, mais je pense que ça va se faire sur la mandature actuelle.