



Communauté d'Agglomération
Melun Val de Seine (CAMVS)

AMO POUR L'ELABORATION
D'UNE CHARTE LOGISTIQUE
URBAINE ;
ETUDE D'OPPORTUNITE POUR
LE DEVELOPPEMENT DE
CENTRE LOGISTIQUE URBAINE

Octobre 2023

**ETUDE D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE DE
CENTRES LOGITISTIQUES URBAINS**

VOS INTERLOCUTEURS

Christophe Renard

E-mail : c.renard@inddigo.com

Jérôme Libeskind

E-mail : jerome.libeskind@gmail.com

Karine Weber

E-mail : karine_weber@hotmail.fr



www.inddigo.com



SOMMAIRE

Table des matières

SOMMAIRE	1
TABLE DES FIGURES	3
1 INTRODUCTION	5
2 PARTAGE DES ENJEUX	6
2.1. LES SOLUTIONS D'ESPACES LOGISTIQUES URBAINS	6
2.1.1. <i>Une segmentation théorique</i>	6
2.1.2. <i>les solutions adaptées a melun val-de-seine</i>	8
2.1.3. <i>Les conditions de réussite d'un espace logistique urbain</i>	9
2.2. L'ATELIER ESPACES LOGISTIQUES URBAINS	10
2.3. BENCHMARK DES REUSSITES ET DES ECHECS	12
2.3.1. <i>Les Cargonautes</i>	12
2.3.2. <i>Toutenvelo Caen</i>	13
2.3.3. <i>Hemengo Erlea, Bayonne</i>	14
2.3.4. <i>CDU de St Etienne</i>	15
2.3.5. <i>CDU de Charleroi</i>	16
2.3.6. <i>Swoopin Lyon</i>	17
2.3.7. <i>Conclusion du benchmark</i>	18
2.4. LES OPPORTUNITES IMMOBILIERES	18
2.5. CONCLUSION DES ENJEUX	19
3 ETUDE D'OPPORTUNITE	20
3.1. RAPPEL DES ELEMENTS DE DIAGNOSTIC ET FILIERES IDENTIFIEES POUR UN ELU/ELP.....	20
3.1.1. <i>Rappel des enjeux</i>	20
3.1.2. <i>Résumé des filières identifiées pour un espace logistique urbain</i>	20
3.1.3. <i>Quantification des flux</i>	22

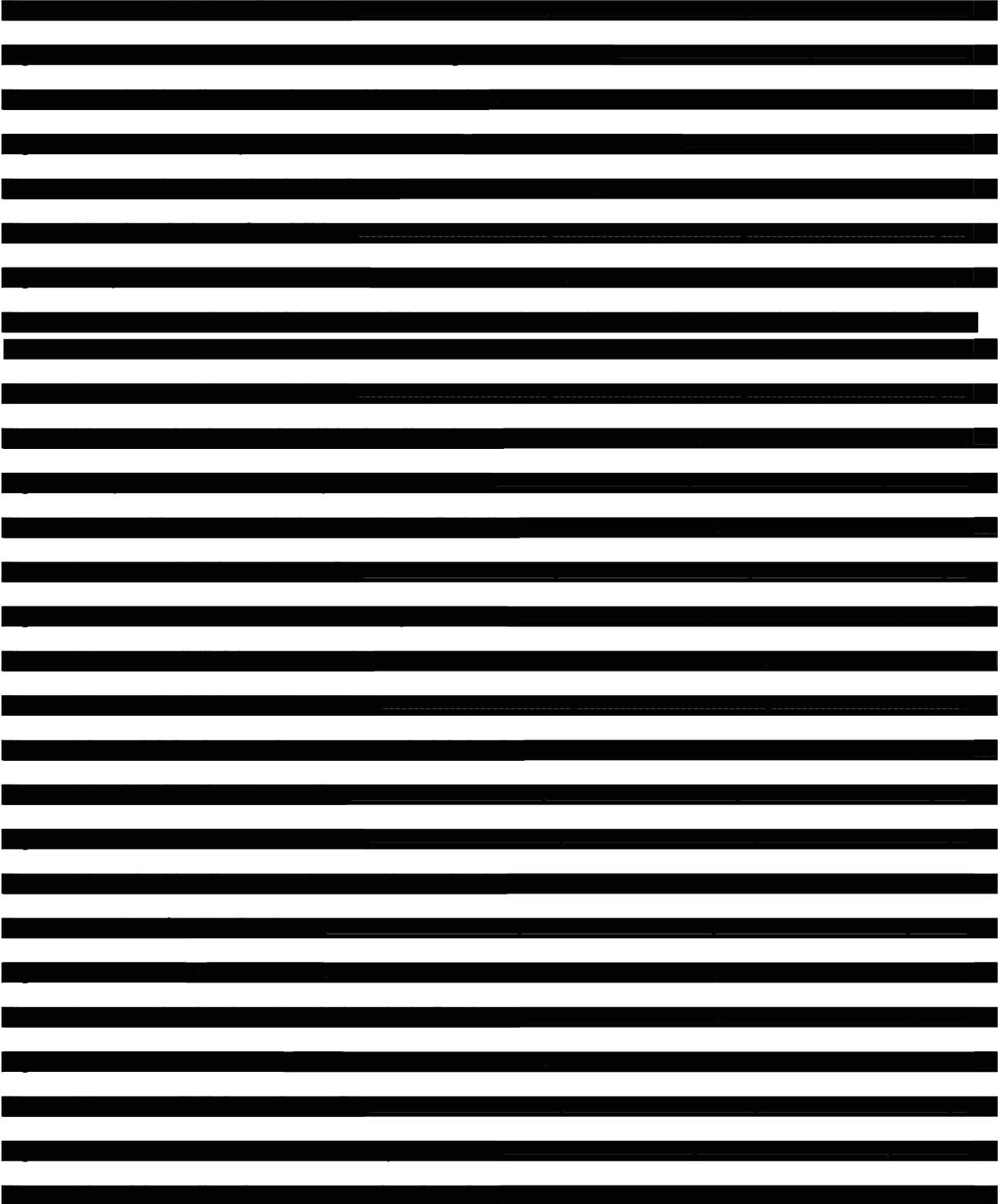
TABLE DES FIGURES

Figure 1 : hiérarchie des espaces logistiques urbains, Atelier des Mobilités, 2019 7

Figure 2 : photos de l'atelier du 18 septembre 2023 10

Figure 3: Cartographie des sites établie lors de l'atelier 11

Figure 4 : représentation des sous-secteurs dans les entreprises de cyclologistique (source Ademe-Boîtes à Vélos) 22



1 INTRODUCTION

L'étude réalisée comporte en phase 1 un diagnostic de l'organisation et des pratiques logistiques du territoire. Cette phase 1 a ainsi permis de détailler le fonctionnement du territoire de la CAMVS au plan de la logistique et de la livraison urbaine. La phase 2 vise à définir une stratégie et élaborer des fiches action. Cette phase 2 a intégré un travail important de concertation avec les acteurs publics et économiques du territoire. Elle se poursuit par une phase visant à rédiger une charte de logistique urbaine durable.

La présente phase 4 de cette étude concerne plus spécifiquement une des actions du plan d'action visant à réaliser sur le territoire de Melun Val de Seine **un ou plusieurs centres logistiques urbains**. Cette thématique est apparue à de nombreuses reprises lors des échanges, entretiens et ateliers de concertation.

L'objectif de ces espaces est de faciliter la consolidation des flux et de permettre le développement de livraison en modes doux. Ces actions ont pour finalité de réduire les flux de véhicules dans la zone dense urbaine, leur impact environnemental et apporter des services aux commerces et habitants du centre-ville.

Ce volet de l'étude se déroule en 3 phases : partage des enjeux, étude d'opportunité et notamment les opportunités immobilières, étude de faisabilité d'un espace. Les conditions de réussite et recommandations sont intégrées dans le présent rapport.

2 PARTAGE DES ENJEUX

2.1. LES SOLUTIONS D'ESPACES LOGISTIQUES URBAINS

2.1.1. UNE SEGMENTATION THEORIQUE

Les espaces logistiques urbains constituent un moyen de mettre en œuvre certaines solutions de logistique urbaine. Ils trouvent un cadre législatif dans plusieurs articles de la LTECV, de la LOM et de la loi Climat et Résilience. Les espaces logistiques urbains peuvent aussi s'appuyer sur certaines propositions de plusieurs rapports dont le rapport Logistique Urbaine Durable et le rapport d'information du Sénat.

Le [rapport d'information du Sénat](#) du 24 mai 2022 sur les perspectives de la politique d'aménagement du territoire et de cohésion territoriale, dans son volet « logistique urbaine durable », résultat de nombreuses auditions et analyses, focalise **certaines propositions sur les espaces logistiques urbains**.

Le premier des 4 axes regroupant les 14 propositions formulées dans ce rapport s'intitule en effet « Mieux intégrer la logistique dans l'espace urbain ». **Ce rapport fait part d'expériences positives d'espaces logistiques de proximité, de points relais ou de consignes de retrait** mais insiste aussi sur le fait que la consolidation des flux incombe notamment aux transporteurs.

Le rapport, citant des experts auditionnés, insiste sur la **nécessité créer davantage ou sanctuariser des espaces dédiés à la logistique dans les agglomérations**. Cette sanctuarisation vise aussi les espaces en bord à voie d'eau.

D'une façon générale, un des enjeux pour les territoires est d'intégrer un maillage d'espaces dans la planification territoriale afin de préserver le foncier logistique en zone urbaine dense permettant de déployer des solutions de livraison décarbonée.

Ce maillage d'espaces logistiques fait l'objet d'une intense littérature, mais ce maillage n'est pas toujours bien adapté aux besoins des territoires. Nous retiendrons ici une segmentation opérationnelle, réalisées dans le cadre de l'étude « les routes du Grand Paris » à l'initiative du Forum Métropolitain du Grand Paris.

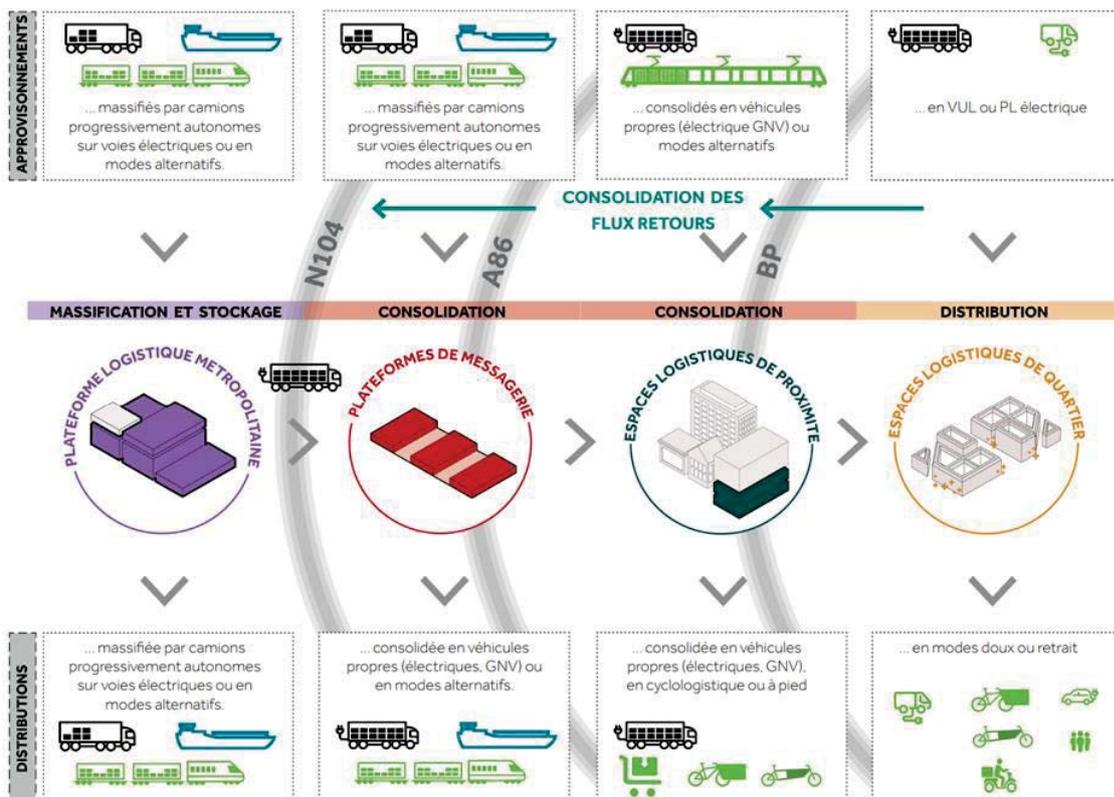


Figure 1 : hiérarchie des espaces logistiques urbains, Atelier des Mobilités, 2019

Source : groupement D & A, Setec, APRR, 6t, Logicités

Cette segmentation se présente sous la forme de 4 niveaux :

- **La plateforme logistique métropolitaine**

Ces plateformes, au niveau de la Francilienne, massifient les flux en amont de la zone dense. Il s'agit plutôt là d'entrepôts à vocation régionale ou nationale, qui ne sont pas directement inclus dans le périmètre de la logistique urbaine.

- **La plateforme de messagerie**

Au niveau de l'A86, ces plateformes consolident les flux à destination de la zone dense selon un modèle de plateformes postales qui agrègent et redistribuent les marchandises.

- **L'espace logistique de proximité**

Au niveau du Bd périphérique ou des centres villes, ces plateformes logistiques de proximité accessibles uniquement aux flux consolidés en amont et aux véhicules propres. Une « autoroute à vélocargos » pourrait relier ces différents espaces.

- **L'espace logistique de quartier**

Au cœur de la zone dense, des espaces logistiques de quartier, dans des lieux stratégiques de diffusion du dernier kilomètre, prolongent la diffusion en modes doux et permettent le retrait direct de marchandises par leurs destinataires.

Cette hiérarchie des espaces pourrait se décliner de façon plus fine en ce qui concerne le dernier segment : points relais, consignes de dépose et retrait de colis, drives auto ou piéton peuvent faire partie de ce dispositif et répondre à des problématiques très locales.

La hiérarchie des espaces logistiques urbains, notamment celle issue de la segmentation du guide des espaces logistiques urbains (2006), inclut d'autres formes notamment le centre de distribution urbain. Ce concept de consolidation des flux à l'initiative de collectivités locales a difficilement trouvé son application. La forme la plus concrète est le réseau de 23 agences URBYP à l'initiative de La Poste. Toutefois, cette initiative de La Poste semble s'arrêter ou se transformer, faute de modèle économique immédiat.

Nota :

Un Centre de Distribution Urbain (CDU) est un site en général d'initiative publique visant à permettre la consolidation des flux d'un territoire. Ce site est en général situé en périphérie de la zone urbaine dense et permet aux transporteurs ou grossistes remettants de ne pas avoir à entrer dans la zone urbaine. Les marchandises sont alors consolidées et relivrées par un opérateur tiers, neutre vis-à-vis des transporteurs remettants, de façon groupée et avec un véhicule décarboné. Ce concept, dont les premières expériences en Europe datent des années 1980, a connu de nombreux échecs dans plusieurs pays européens, dont la France. En France, les CDU de La Rochelle, Annecy, Saint-Etienne ou Lille ont tous fermé, faute d'équilibre économique ou de volume consolidé suffisant.

Un Espace Logistique de Proximité (ELP) est un petit espace situé en centre-ville (ou proche du centre-ville) permettant la livraison en modes doux (par exemple cyclo-logistique) et le développement de services de proximité pour les habitants et les commerces (réserve déportée, point relais, collecte de produits de proximité).

2.1.2. LES SOLUTIONS ADAPTEES A MELUN VAL-DE-SEINE

Melun-Val de Seine par ses caractéristiques intrinsèques :

- population de 135 000 habitants avec une zone dense urbaine (Melun, Le Mée, Vaux-le-Pénil, Dammarie-les-Lys, Rubelles, La Rochette...) d'environ 100 000 habitants

- un approvisionnement essentiellement extraterritorial, les principaux hubs des transporteurs et des grossistes n'étant pas localisés sur l'agglomération (disséminés dans le sud de l'Île-de-France)

est à l'écart des grands flux d'approvisionnement. Son territoire est un espace de consommation (notamment du fait du centre-ville de Melun) mais aussi un territoire de transit vers les grandes zones logistiques de la Francilienne.

La livraison en modes doux est quasiment absente sur le territoire. Les seules exceptions notables sont celles de La Poste avec la livraison du courrier en vélo.

Si un site de consolidation des flux (de type centre de distribution urbain) pourrait avoir du sens dans une agglomération de cette importance, il semble que le faible maillage d'acteurs locaux et la densité urbaine relative ne constituent pas un potentiel suffisant à court terme.

Le modèle qui semble le plus adapté à court terme et qui pourrait aboutir à une première réalisation sur le territoire est celui d'un espace logistique de proximité. Cet espace, qui sera décrit dans la présente étude, peut répondre à 3 objectifs essentiels :

- Participer à une décarbonation des flux en livrant en modes doux (notamment cyclologistique)

- Consolider certains flux mais de façon assez limitée
- Apporter des services de proximité aux commerçants aux habitants et à la collectivité.

2.1.3. LES CONDITIONS DE REUSSITE D'UN ESPACE LOGISTIQUE URBAIN

Les espaces de logistique urbaine ont fait l'objet d'une vaste littérature depuis plusieurs décennies. Si leur réalité sur les territoires urbains afin de mieux consolider les flux et livrer en modes doux n'est en aucun cas remise en cause, de nombreuses réalisations, souvent financées avec des fonds publics, ont abouti à des échecs.

Ces échecs sont à la fois à rechercher dans des initiatives publiques (par exemple La Rochelle, Annecy, Charleroi ou St Etienne) ou privées (The Greenlink, Oxipio, Vert Chez Vous, City Logistics, Urby – Tours-Orléans-Lois et probablement d'autres sites...) sont dus à des situations souvent très différentes : absence de modèle économique, locaux parfois mal adaptés, insuffisance des moyens d'investissement ou humains, informatique inadaptée, etc.

L'analyse des échecs permet alors de préciser les conditions de réussite d'un modèle d'espace logistique de proximité qui pourrait être réalisé à Melun-Val de Seine :

- **Cadre réglementaire et son application**

Souvent, les résultats n'étaient pas à la hauteur des enjeux, faute de portage politique fort. La principale condition de réussite de ces modèles tient à la réglementation locale et à son application stricte. Pour ce qui concerne Melun, le diagnostic a montré que la réglementation locale concernant les livraisons reste assez souple dans son application.

Les véhicules arrivent sur la ville assez tardivement car Melun Val-de-Seine se situe dans le cadre d'une tournée plus large, partant souvent d'assez loin. Le territoire est souvent en fin de tournée.

Une condition de réussite de cet espace logistique est alors :

- Une stricte application dans un périmètre le plus large possible (si possible au-delà de l'aire piétonne) du créneau de livraison défini.
- Un possible avancement à 10h30 voire à 10h de ce créneau de livraison
- Une souplesse accordée aux véhicules décarbonés, par exemple électriques, qui pourraient disposer d'une heure de plus pour livrer. La livraison en vélocargo peut être tolérée 24h/24, perturbant très peu l'espace public et ses activités.

- **Soutien politique fort**

Le soutien politique d'un projet de logistique urbaine est nécessaire, surtout dans des territoires à densité urbaine moyenne, comme c'est le cas de Melun Vallée-de-Seine. Ce soutien peut prendre plusieurs formes : commandes publiques en apportant à l'exploitant une activité récurrente, aides financières souvent nécessaires au moins pendant la phase de démarrage (par exemple prise en charge partielle d'un loyer), communication, etc.

- **Immeuble adapté**

L'immeuble est un élément important de la mise en place d'un projet. C'est celui-ci qui sera analysé dans cette étude. A l'échelle de l'agglomération Melun Val de Seine, nous estimons qu'un Espace Logistique de Proximité de 500 m² est la surface minimale à rechercher. Si vraiment le site est en hyper-centre (par exemple gare de Melun), la surface pourrait être un peu plus petite. Le loyer de cet espace doit aussi être cohérent avec le projet.

- **Porteur de projet local et professionnel**

Le porteur de projet ou entreprise exploitant cet espace est le maillon essentiel de sa réussite. Ce porteur de projet doit avoir des capacités d'investissement (la livraison du dernier kilomètre nécessite un investissement conséquent en personnel, véhicules, informatique, matériel), une grande compétence professionnelle dans la livraison urbaine, une présence locale et une certaine neutralité vis-à-vis des transporteurs avec qui il va apporter des services. C'est un projet d'entreprise mais aussi un projet environnemental et local.

2.2. L'ATELIER ESPACES LOGISTIQUES URBAINS

Un atelier spécifique de la phase de concertation sur le plan d'actions et la charte de logistique urbaine a eu lieu le 18 septembre 2023.



Figure 2 : photos de l'atelier du 18 septembre 2023
Photos Logicités

Cet atelier avait comme objectif de travailler sur les problématiques suivantes :

- Définir et classifier les principaux services qu'apportera l'espace logistique urbain
- Identifier les meilleures localisations possibles pour cet ELU et les opportunités immobilières
- Définir les acteurs et porteurs de projets possibles pour cet ELU
- Préciser les conditions de réussite de cet ELU

Lors de l'atelier, les 5 principaux services identifiés par les participants pour un ou plusieurs espaces logistiques urbains à Melun sont :

- Les livraisons aux professionnels et aux commerçants
- Les livraisons de petits colis/messagerie aux particuliers
- Les livraisons des commerces vers les particuliers
- Les modes doux et décarbonés (cyclo-logistique, véhicules électriques...)
- L'espace de consolidation des flux

Les participants ont souligné l'importance de livrer des flux de marchandises et donc des cibles clients différentes (professionnels, particuliers) le tout avec des moyens de transport décarbonés. Pour ce faire, l'espace logistique de proximité consolidera les flux avant le départ en livraison.

NB : Un espace de stockage/réserve pour les commerçants a également été discuté mais cela semble difficile à intégrer dans un business model ELU.

Plusieurs sites à proximité du centre-ville de Melun ont été identifiés et discutés lors de l'atelier :

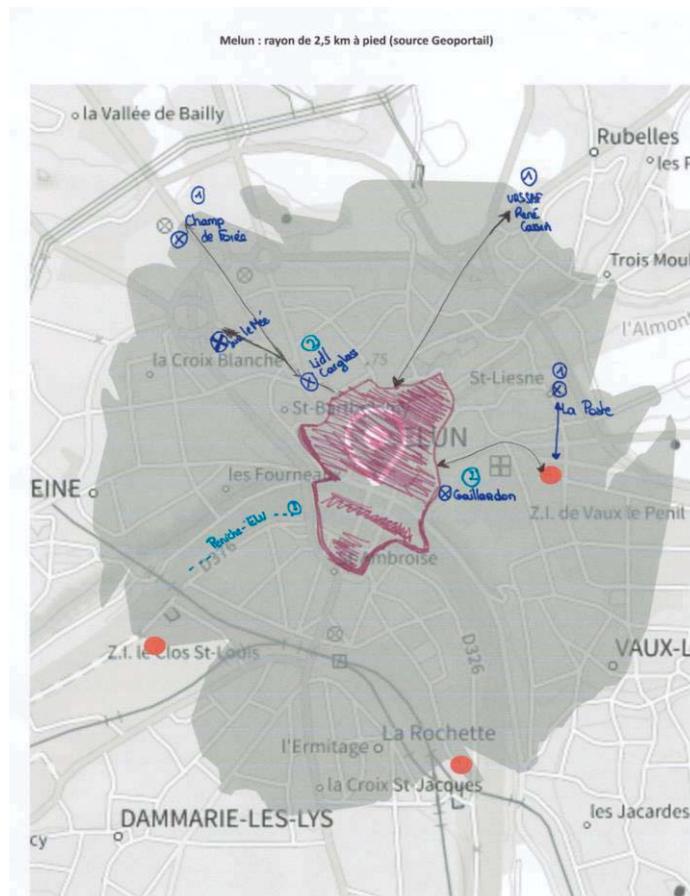


Figure 3: Cartographie des sites établie lors de l'atelier

Le groupe propose une organisation autour d'un ELU au Nord et d'un au Sud de la ville (en connexion avec le fleuve) – cette hypothèse devra être étudiée suivant les volumes, les porteurs de projet.

Les sites répertoriés (et détaillés dans le chapitre 2.4.) sont :

- ZAE St Nicolas (Rubelles) - le site URSSAF est actuellement un bâtiment accueillant des bureaux
- Champ de foire
- La Rochette est une propriété privée
- Gaillardon : un terrain de 2.400 m2 aujourd'hui utilisé comme parking public
- Sur le Mée : centre commercial Plein Ciel avec des supérettes et des commerces
- La Poste à Vaux-le-Pénil qui veut diversifier ses activités (Logissimmo)
- Le Clos Saint Louis
- Gare de Melun : nouveau projet en cours.

Pour mener à bien ce projet, il est important **d'identifier les acteurs et de créer l'écosystème**. Lors de l'atelier, les acteurs identifiés pour porter un ou plusieurs projets d'ELU/ELP à Melun sont, dans un

premier temps, les élus de l'agglomération mais aussi de la ville qui pourront mettre en avant l'importance de sa mise en place pour décarboner le transport de marchandises sur le territoire.

Les participants ont répertorié d'autres acteurs à mobiliser autour du projet : GEODIS avec ULS qui sont présents sur la cyclologistique en lien avec le fluvial, d'autres opérateurs comme DB Schenker et Heppner, des associations comme Utopia (réemploi/déchets), les fédérations de commerçants, la conciergerie à la vélostation ou encore Bee's qui loue des vélos électriques et cargo.

Les conditions de réussite sont multiples mais selon les participants, la **volonté politique** est primordiale pour la mise en place d'un ELU/ELP. Il s'agira ensuite de mettre en place une gouvernance adaptée, de définir le/les modèles d'ELU/ELP, d'identifier un porteur de projet et créer les **conditions** favorables au déploiement (réglementation plus contraignante, prérequis opérationnels : avitaillement, aménagements logistiques...).

2.3. BENCHMARK DES REUSSITES ET DES ECHECS

Les espaces logistiques urbains ont fait l'objet de nombreuses initiatives, en France mais aussi dans de nombreux autres pays européens ainsi qu'au Japon. Il ne s'agit pas ici d'être exhaustif, mais d'expliquer les échecs ou la réussite de certains modèles afin d'en tenir compte dans les recommandations et l'étude de faisabilité. Nous avons ici choisi d'analyser plus en détail 3 réussites et 3 échecs.

2.3.1. LES CARGONAUTES

- **Historique :**

Créée en 2015 sous la marque Olvo. La société a connu 3 déménagements depuis son démarrage. Son modèle est la livraison en vélocargo dans Paris.

- **Immobilier :**

Les Cargonautes louent un site de 700 m² (+300 m² de mezzanine) à Capt 18, dans Paris 18^{ème}

- **Moyens opérationnels :**

La société a 40 salariés. Flotte de 32 à 33 vélocargos. Atelier vélo intégré. Chambres froides pour l'activité de livraison de produits alimentaires.

- **Structure juridique, financement, aides :**

La structure juridique est une SCOP¹ avec 22 associés. Pas d'aide spécifique de connue. Elle réalise un chiffre d'affaires de 1,6 million € (2021) et est profitable. Croissance de 36% entre 2020 et 2021

- **Descriptif de l'activité :**

¹ Une Scop (Société coopérative et participative) est une société coopérative de forme SA, SARL ou SAS dont les salariés sont les associés majoritaires et le pouvoir y est exercé démocratiquement. <https://www.les-scop.coop/les-scop>

50% de l'activité des Cargonautes est dans l'alimentaire (y compris produits frais) notamment dans le secteur CHR. Cargonautes travaille essentiellement en B to B (90% de l'activité), le reste étant des livraisons directes aux particuliers.

A aussi une activité de récupération de contenants (Bocoloco et Gallia) et de récupération de déchets (papier en entreprise avec Lemon Tri).

A dans le local une petite activité de stockage et un atelier vélo qui travaille aussi pour des clients extérieurs.

Son activité représente 500 à 600 positions par jour, toutes réalisées en vélocargo. Les Cargonautes livrent au départ de Paris 18 tout Paris et la petite couronne parisienne.

Après 4 ans d'existence, la société est profitable. Elle ne cherche pas à sortir de Paris et met en place des partenariats avec d'autres entreprises de cyclologistique.

Notre avis : le modèle social de la SCOP est un des critères de réussite. Par ailleurs, les Cargonautes disposent d'un local très bien placé à Paris et bien dimensionné. La gestion de la société, son orientation sur le B to B (peut-être plus rémunérateur que la sous-traitance dans le B to C, sont aussi des facteurs de réussite. La société a su compléter son activité avec plusieurs métiers : atelier vélo, revente de vélocargos, livraison de produits frais, collecte de déchets, petit stockage.

2.3.2. TOUTENVELO CAEN

- **Historique :**

Initiative privée démarrée en novembre 2017. Toutenvelo est un réseau présent dans 12 villes en France sous la forme d'entités autonomes en « freechise ». Toutenvelo Rennes est aussi fabricant de remorques vélo. Les « freechisés » rémunèrent la structure en achetant le matériel. Toutenvelo a commencé à Caen avec un petit espace de 15 m² (un garage). La société s'est ensuite étendue 2 fois et a récemment déménagé dans 350 m².

- **Immobilier :**

Toutenvelo Caen a pu louer en 2019 un local de 150 m² dans la pépinière d'entreprises Norlanda, située à 2 km du centre-ville, sur la presqu'île. Elle est ensuite étendue dans un local de 350 m² au même endroit.

Toutenvelo a un projet de créer des micro-hub en complément dans d'autres quartiers plus éloignés du centre-ville. Projet d'un site neuf intégré dans un projet immobilier de la Presqu'île, mais plutôt à moyen terme.

La collectivité a identifié plusieurs locaux possibles et a lancé un appel à projets sur le local le plus adapté, situé sur la presqu'île dans le cadre d'une pépinière d'entreprises. Toutefois, Toutenvelo était déjà installé sur le site de la pépinière et n'a pas eu besoin de répondre à cet appel à projets.

- **Moyens opérationnels :**

Vélocargo uniquement : 10 vélos, 15 remorques Toutenvelo et 2 remorques Bicylift (palette et conteneur frigo), 2 vélos biporteurs.

11 salariés représentant 9 ETP - Projet de développement autour des livraisons de produits frais avec une chambre froide.

- **Structure juridique, financement, aides :**

Toutenvelo, société sous la forme de SCOP et de franchises locales. Peu d'aides publiques mais un loyer du local proposé assez faible (environ 40 € / m² / an). Travaux de remise en état du local effectués par la collectivité. 11 400 € aide obtenue auprès de l'Ademe. Quelques aides de la région au démarrage

- **Descriptif de l'activité :**

Livraison de colis, notamment pour DHL, Chronopost, UPS et Lyreco : 150 livraisons / jour représentant 300 colis. Activité (35% du CA) de livraison de fruits et légumes au départ du marché de gros vers des restaurateurs du centre-ville (entre 600 et 700 kg / jours vers 15 à 20 restaurants). Activité de collecte de biodéchets (24t en 2 ans) dans les restaurants (10% du CA), de collecte de mégots et verre. Livraisons à domicile (Biocoop, Carrefour) et zone tampon pour Meuh Cola, boulangerie, etc.; petits déménagements. Au total 70 000 livraisons réalisées en 3 ans – petite activité de stockage.

Notre avis : La principale condition de réussite est l'engagement des 2 fondateurs, mais aussi le modèle de franchise Toutenvelo. Le fait assez rapidement d'avoir été accueilli dans la pépinière avec des locaux adaptés et un loyer correct est un facteur de réussite du modèle. Toutenvelo Caen est une belle réussite, avec une grande diversité de clients et d'activités. Beaucoup d'ambition notamment sur la livraison de produits en circuits courts et la collecte de déchets.

2.3.3. HEMENGO ERLEA, BAYONNE

- **Historique :**

Initiative portée par la Ville de Bayonne suite un diagnostic et un AAP de 2014. La Ville a loué un entrepôt de 700 m² près du centre-ville (à 2 km de l'hôtel de Ville) et choisi un opérateur, Hemengo Erlea, émanation issue d'un transporteur local, les transports Lataste.

En 2016, l'opérateur a demandé à résilier le bail car le local n'était pas très adapté et le coût élevé. Il a mutualisé l'activité avec ses propres locaux en périphérie de la ville (200 m² pour le CDU) et a loué un petit local en centre-ville en complément, uniquement pour les vélocargos.

- **Immobilier :**

Puis, plus récemment, l'opérateur a loué 1000 m² à 2km de la ville (dans la ZI Saint-Etienne) et arrêté l'Espace Logistique de Proximité.

- **Moyens opérationnels :**

37 véhicules dont 15 pour DPD, 5 pour Relais Colis et 3 pour Metro. Les VUL sont des véhicules électriques. Les Poids-Lourds sont des véhicules hybrides de type FUSO 7,5t.

50 employés dont 34 sont coopérateurs.

- **Structure juridique, financement, aides :**

Hemengo Erlea est une SCOP avec 34 coopérateurs. La société a un capital de 175 000 € et a trouvé sa rentabilité au bout de 3 ans.

Prise en charge d'une partie du loyer de façon dégressive, les 3 premières années (80%, 50% et 20%).

Total de l'aide cumulée 100 000 €. Aides de la région en complément.

- **Descriptif de l'activité :**

L'activité de consolidation pour le centre-ville de Bayonne est la raison principale et la raison d'être mais ne représente que 30 à 35% de l'activité (10 à 15% des flux totaux à destination de l'hypercentre).

La société a élargi le rayon d'action géographique (tout le Pays Basque et le sud des Landes) et intervient pour de nombreux acteurs : Kühne et Nagel, Heppner, DB Schenker, DPD, DHL, Fedex mais aussi Metro, Relais Colis, des clients directs également notamment circuits courts.

4 à 5000 positions / mois pour le centre-ville et 8 à 10 000 pour le reste du territoire.

Notre avis : La réussite de ce modèle tient sur le modèle social (la SCOP), la connaissance locale des clients (la société est très implantée localement) et la volonté d'élargir le périmètre à des clients nationaux et un secteur géographique élargi. La livraison seule du centre-ville de Bayonne n'est pas suffisante pour absorber la structure d'une société. Bayonne est aussi une ville très réglementée. Les livraisons en véhicules diesel sont interdites après 9h30 mais les véhicules électriques bénéficient d'une plage horaire supplémentaire de 2h (jusqu'à 11h30). Cette réglementation incite donc les acteurs à trouver une solution locale de livraison décarbonée.

2.3.4. CDU DE ST ETIENNE

- **Historique :**

Le CDU de St Etienne a pour origine un appel à projet du FEDER de 2009 et une étude de faisabilité menée par un bureau d'études en collaboration avec Ecole des Mines de St Etienne et l'EGGSI de La Rochelle. Cette étude a permis de contacter les 15 principaux transporteurs et d'initier le projet.

Le CDU a été monté par un consultant, Frédéric Vial, qui dirigeait Citylogistics et est intervenu à Grenoble. Le CDU a connu 4 gérants en 4 ans, ce qui n'est pas très positif. Le projet s'est arrêté en fin 2017.

Les raisons de l'arrêt sont les suivantes :

- Problèmes de personnel. Le CDU a connu 4 gérants en 4 ans.
- Le bâtiment était bien configuré mais trop petit par rapport aux besoins. De ce fait, les conditions d'exploitation étaient dégradées.
- La capacité d'investissement de la structure était limitée.
- Les volumes d'activité étaient limités : une quarantaine de positions par jour. De ce fait, l'apport environnemental restait très faible.
- Equilibre financier. Il n'était pas atteint, les prix de prestation dans la messagerie étant bas.
- Les contraintes de livraison du centre-ville restaient faibles et peu incitatives.

De ce fait, le projet a été repris par La Poste mais le projet d'origine, ce CDU public, n'a pas perduré. Si d'un point de vue environnemental et économique, le projet n'a pas été une réussite, il a toutefois permis de mieux comprendre le modèle de CDU et ce projet reste une expérience intéressante.

- **Immobilier :**

Le CDU a démarré en 2013 dans un bâtiment de 350 m² avec 2 quais.

- **Moyens opérationnels :**

Le CDU disposait de 2 camions GNV Iveco, un 3,5 t avec 750 kg de charge utile et un 7,5 t avec 3,3 t de charge utile. Il y avait aussi un Goupil électrique mais hors d'usage, qui n'a jamais été utilisé à la fin de l'activité. Très petite structure avec 2 employés + le gérant.

- **Structure juridique, financement, aides :**

Une structure ad hoc a été mise en place, SimplyCité. Le montage a été sous la forme d'une SCIC SARL, donc une coopérative, avec comme actionnaires 50% acteurs publics (ville et métropole) et 50% privés (FNTR, TLF et PILOT 42). Le projet a été soutenu par différents partenaires : Contribution de la collectivité limitée à 20 % du capital de la structure, FEDER 144 000 €, Métropole 64 000 €, région 57 600 €, Ademe 32 000 €, Ville 16 000 €, Logistique-42 6400 € soit au total près de 320 000 €.

- **Descriptif de l'activité :**

Le CDU travaillait essentiellement sur la consolidation des flux des messagers à destination du centre-ville de Saint-Etienne. Au début, le CDU opérait pour DB Schenker, Heppner, Kuhne & Nagel et Ziegler. Les prix de prestation étaient extrêmement bas. DB Schenker s'est retiré.

Le CDU traitait 40 positions par jour avec de grandes difficultés d'exploitation. La station gaz était souvent en panne pour le PL.

Notre avis : La réussite d'un CDU est complexe car dépend à la fois d'une compétence opérationnelle, d'un local adapté, de capacités d'investissement et d'une réglementation locale très contraignante et incitative. Une réglementation souple n'incite pas les opérateurs à confier au CDU des activités. Le CDU de St Etienne a probablement cumulé des manques de différents côtés : compétences opérationnelles, manque de moyens financiers, local inadapté et réglementation locale peu incitative.

2.3.5. CDU DE CHARLEROI

- **Historique**

Suite à une étude des flux de marchandises, le CDU de Charleroi, le premier en Wallonie, a été inauguré le 1^{er} mars 2016. L'objectif était de diminuer la congestion urbaine et limiter les impacts environnementaux.

Le bâtiment a été confié en exploitation à une succursale de la société CityDepot (dont Bpost est actionnaire à 48%) avec une concession de 50 ans.

En 2020, Bpost vend sa filiale City Depot à la société BD myShoppi, plateforme de promotion et de shopping.

En 2021, différents articles de presse mentionnent que le site est à l'agonie, faut d'activité. Le bâtiment est pratiquement vide...Après 5 ans d'exploitation, le site n'a pas trouvé son marché.

En 2023, l'entreprise BD myShoppi qui opère sous la marque City Depot, reprend l'activité du site. Elle a décidé de nouer un partenariat avec une société qui opère en vélocargo, la société Brillo.

- **Immobilier**

Le bâtiment construit fait 2000 m².

- **Moyens opérationnels**

Les 6 agences de City Depot à Bruxelles, Anvers, Hasselt, Charleroi, Gand et Herstal emploient 30 personnes.

- **Structure juridique, financement, aides**

Coût total : 6M€, dont 5,4M€ de subventions (fonds FEDER européens 40%, ville de Charleroi, région Wallonne 50%).

Le bâtiment a été primé à plusieurs prix d'architecture.

- **Descriptif de l'activité**

Groupage de messagerie, point relais IKEA

Notre avis : les raisons des difficultés de ce site, qui a fait l'objet de très gros investissements sont multiples : réglementation peu contraignante, investissement et bâtiment probablement surdimensionné par rapport aux besoins, difficulté de faire payer au juste prix la consolidation des flux, qui représente un surcoût ainsi que la livraison en véhicules décarbonés. Le site semble redémarrer depuis peu.

2.3.6. SWOOPIN LYON

- **Historique :**

La société créée en 2014 a recherché un repreneur sans succès et a été mise en liquidation judiciaire en novembre 2022.

- **Immobilier :**

Location de 2000 m² à Ivry, puis d'un hub de 2900 m² à Wissous en 2021. Location en 2022 d'un local de 2022 à Mauguio (Montpellier). Site d'environ 1500 m² à Lyon (2022).

- **Moyens opérationnels :**

24 salariés en 2022 et une flotte de vélocargos et véhicules électriques.

- **Structure juridique, financement, aides :**

Dans le cadre du projet européen LEAD (financement de 200 000 €), Lyon Parc Auto a décidé de mettre à disposition un espace logistique dans le parking de Confluence Marché Gare. Le projet devait être mis en place d'avril 2022 à mai 2023. La société Swoopin, associée à Rexel, a été choisie dans le cadre d'un appel à projets. Ce projet représentait une volumétrie importante, en l'occurrence 40 vélocargos et des véhicules électriques. La société, qui avait aussi des activités dans d'autres villes que Paris et Lyon (la société annonçait 11 implantations en France, Belgique et Italie), réalisait un chiffre d'affaires de 5,6 millions € en 2021 mais 3 millions € de pertes. La société avait pourtant levé 8 millions €.

- **Descriptif de l'activité :**

Travaillait essentiellement en B to C avec Amazon, Zalando, H&M, Carrefour Belgique, etc.

Notre avis : Swoopin fait partie de la longue liste d'échecs sur la livraison du dernier kilomètre écologique. Pourtant lauréat de nombreux appels à projets, le modèle n'a pas réussi à trouver un équilibre économique. Le transport du dernier kilomètre est un secteur à très faibles marges et les investissements sont importants : locaux en centre-ville, véhicules décarbonés très coûteux, personnel, informatique. L'exploitant pour y parvenir doit gérer efficacement les opérations, maîtriser les dépenses au mieux ainsi que la croissance, et commercialiser ses prestations à des prix en cohérence avec les coûts d'exploitation. Manifestement, cet équilibre n'a pas été trouvé.

2.3.7. CONCLUSION DU BENCHMARK

Cette analyse de 6 expériences, à la fois des réussites et des échecs, permet de comprendre toute la complexité des modèles de logistique urbaine. Leur réussite repose sur plusieurs paramètres :

- **Un potentiel d'activité important.** Les grandes métropoles constituent logiquement des potentiels plus larges que d'autres villes. Toutefois, certains modèles dans des villes de taille intermédiaire peuvent fonctionner.
- **Un porteur de projet professionnel, dynamique et gestionnaire.** La livraison du dernier kilomètre est une activité spécifique, nécessitant des compétences adaptées au métier. Mais il s'agit aussi d'une entreprise, avec son dynamisme commercial, une nécessaire rigueur de gestion, d'autant plus importante dans ce secteur que les marges sont faibles.
- **Des moyens d'investissement à la hauteur du projet.** La livraison du dernier kilomètre décarbonée nécessite des investissements en véhicules, en informatiques, en personnel. Certains projets n'ont pas abouti faute de capacités suffisantes.
- **Un immeuble bien situé, bien configuré et à un loyer acceptable.** L'immobilier est un critère important dans la réussite d'un projet.
- **Une réglementation locale contraignante mais aussi incitative.** De nombreux projets n'ont pas pu se transformer en réussite du fait de réglementations locales trop souples. C'est là une condition indispensable à la réussite d'un projet.
- **Des aides locales.** Elles constituent un critère supplémentaire à une réglementation contraignante, au moins durant la phase de montée en charge du projet.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

[REDACTED]

2.5. CONCLUSION DES ENJEUX

Avec un cadre réglementaire incitatif, la création d'un espace de logistique urbaine sur le territoire de la CAMVS répond à des objectifs de décarbonation des flux de livraison de la zone dense urbaine du territoire. Les modèles d'espaces logistiques urbains sont multiples. Ils ne sont pas tous adaptés au territoire de Melun Val de Seine. L'étude de différents cas permet de comprendre que la réussite de ces espaces est conditionnée par différents facteurs, tant immobiliers, d'exploitation et réglementaires.

Ces aspects ont été abordés dans le cadre d'une réunion de concertation avec les acteurs économiques le 18 septembre 2023.

L'étude d'un espace logistique urbain sur le territoire de la CAMVS nécessite alors une recherche immobilière avec les critères suivants :

- Proximité de la zone dense urbaine et notamment du centre-ville de Melun permettant une livraison en modes doux, notamment cyclologique
- Accessibilité au site en véhicules Poids-Lourds de façon massifiée, possible sans gêne pour les activités riveraines
- Bâtiment adapté à des activités logistiques

Lors de l'atelier, plusieurs sites ont été évoqués. Les échanges avec la CAMVS ont permis de sélectionner plusieurs sites, qui ont été visités et analysés dans le chapitre suivant.

3 ETUDE D'OPPORTUNITE

3.1. RAPPEL DES ELEMENTS DE DIAGNOSTIC ET FILIERES IDENTIFIEES POUR UN ELU/ELP

3.1.1. RAPPEL DES ENJEUX

Le diagnostic, lors de cette étude, a fait émerger 3 enjeux majeurs sur le territoire de la CAMVS :

- **Apaiser le territoire** qui passe par la maîtrise et la réduction des flux de transit, par des infrastructures adaptées aux utilisateurs (opérateurs, chauffeurs-livreurs) et par la maîtrise des pratiques de livraison (stationnement).
- **Favoriser la transition énergétique** en développant des modes de transport (notamment la cyclo-logistique) tout en créant des incitations réglementaires, et en engageant une réflexion sur l'aménagement d'un ELU,
- **Mieux partager l'espace public** notamment en matière d'aires de livraison (maillage, dimensions, contrôle) **et organiser les pratiques de livraison** par une réglementation plus harmonieuse, plus lisible à l'échelle de l'agglomération

Il a également mis en évidence la multiplicité du nombre de livraisons dans le centre-ville, mais aussi des filières. Certaines livraisons déjà optimisées correspondent à des gros volumes, alors que d'autres sont constituées de colis individuels ou multi-colis, nécessitant souvent le déplacement et le stationnement d'un véhicule pour un faible volume unitaire.

La **mutualisation** devient ainsi une opération indispensable pour regrouper les flux de marchandises chez un ou plusieurs opérateurs du dernier kilomètre.

L'Entrepôt logistique urbain devient ainsi un outil essentiel dans l'organisation des flux de marchandises à destination du centre-ville et la mise en œuvre des transports décarbonés (cyclo logistique, véhicules électriques...) pour concilier la logistique urbaine dans le projet du territoire CAMVS.

3.1.2. RESUME DES FILIERES IDENTIFIEES POUR UN ESPACE LOGISTIQUE URBAIN

L'analyse des filières, lors du diagnostic, ainsi que les travaux durant les ateliers ont permis, par ailleurs, d'identifier des secteurs d'activités pour lesquels un espace logistique urbain/de proximité pourrait être pertinent.

Le travail de modélisation a mis en exergue les filières d'artisanat services (2500 livraisons / jour sur le territoire), petits commerces (2000 livraisons par jour) et dans une moindre mesure tertiaire (1200 livraisons / jour) comme des filières essentielles de la livraison urbaine, donc représentant un potentiel pour la mise en œuvre de solutions de consolidation et décarbonation du dernier kilomètre. L'éclatement des livraisons avec une grande majorité de Véhicules Utilitaires Légers montre l'opportunité d'une meilleure mutualisation des flux.

Par ailleurs, le diagnostic a mis en évidence l'importance croissante des flux liés au e-commerce, qui connaissent depuis plus de 10 ans une croissance continue (à l'exception de 2022 et peut-être 2023). Ces flux représentent à l'échelle du territoire 10 000 colis / jour, majoritairement livrés à domicile.

Enfin, le diagnostic a mis l'accent sur les filières « reverse » qui sont multiples : collecte des cartons et plastiques des commerçants, collecte de biodéchets dans la restauration privée et collective, collect de papier et cartouches d'imprimante dans les entreprises tertiaires, développement des emballages consignés et réutilisés, etc.

Ces éléments, mais aussi les travaux en atelier de concertation, permettent d'identifier des métiers / secteurs qui pourront alors être déclinés totalement ou partiellement dans des espaces logistiques urbains adaptés aux spécificités du territoire de Melun Val-de-Seine.

Plusieurs activités pertinentes ont été définies en atelier de concertation pour le territoire de la CAMVS :

- 1. une activité de consolidation et de livraison du dernier kilomètre de **colis « secs »** vers les **commerces ou établissements tertiaires** (BtoB, approvisionnement des commerces du centre-ville)
- 2. Une activité de livraison B to C de colis vers les **particuliers**, effectuée en vélocargos et véhicules électriques
- 3. Une activité de **points relais** ou hébergement de **consignes** de retrait / dépose de colis, l'objectif étant de favoriser la consolidation des flux de colis B to C à des points stratégiques d'interconnexion des particuliers
- 4. La **livraison directe** de courses alimentaires ou d'achats internet au départ des magasins.

Certaines filières semblent moins pertinentes car déjà bien organisées : livraison des boissons vers le réseau cafés-hôtels-restaurants, livraison de produits frais vers les restaurants, superettes ou commerces indépendants, logistique de la grande distribution, des pharmacies, de la restauration collective notamment.

La filière reverse de logistique « reverse » tels que les biodéchets ou certains déchets propres (cartons, emballages...) n'est ressortie que modérément dans le diagnostic. Toutefois, elle représente un enjeu sur les territoires notamment en anticipant les évolutions réglementaires, par exemple sur les biodéchets, les emballages, les contenants réemployés. Elle ne doit donc pas être exclue des filières sur lesquelles un espace logistique de proximité peut se développer.

Il faut préciser qu'en général, un ELP n'est pas limité à une seule activité. Le récent panorama de la cyclologistique en France, publié par l'Ademe et l'association les Boîtes à Vélo, montre qu'un ELP a en moyenne 2,8 sous-secteurs différents, donc segments. 81% des entreprises interrogées dans le cadre de cette enquête sont présentes dans au moins 2 sous-secteurs.

Ainsi, nous proposons que l'ELP (ou les ELP) présents sur le territoire de la CAMVS soient multi-secteurs comme la plupart des ELP existants en France. Cette diversité permettra :

- De répondre à plusieurs demandes, qui émergent parfois en fonction d'opportunités commerciales
- D'apporter des réponses à plusieurs problématiques différentes identifiées lors du diagnostic et des ateliers

- D'aider plus facilement à trouver un modèle économique en multipliant les opportunités et les complémentarités.

Les sous-secteurs identifiés dans l'étude effectuée par l'Ademe et les Boîtes à Vélo sont présentés dans le graphe ci-dessous :

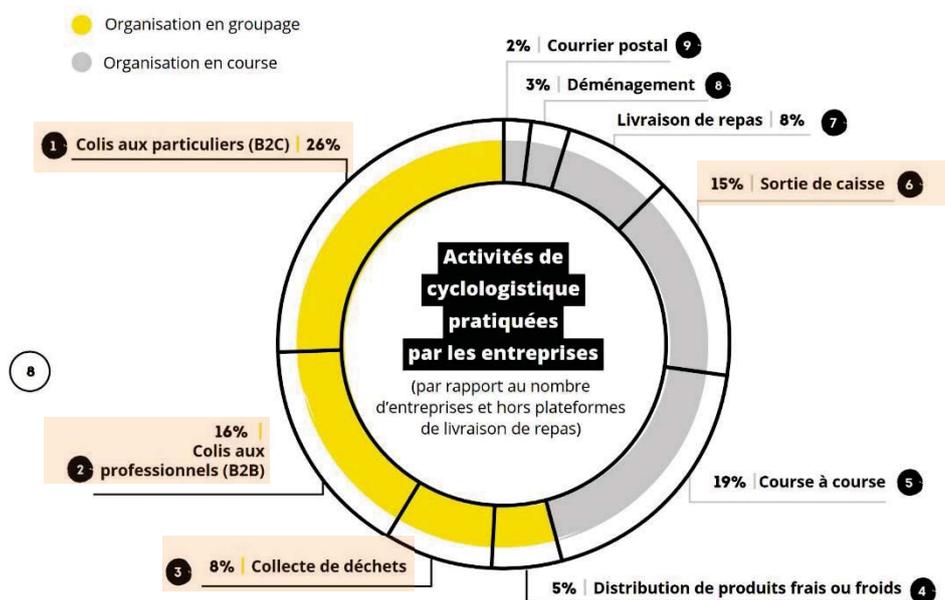


Figure 4 : représentation des sous-secteurs dans les entreprises de cyclologistique (source Ademe-Boîtes à Vélos)

Sont surlignés sur ce graphe les secteurs que nous avons jugé pertinents dans le cadre de cette étude : Colis aux particuliers (B2C), Colis aux professionnels (B2B), Collecte de déchets (en limitant toutefois à certains types de déchets), Sortie de Caisse (livraison au départ des magasins).

Les points relais n'apparaissent pas directement mais constituent une opportunité en fonction de la localisation de l'ELP.

Nous avons exclu les activités suivantes : courrier postal, déménagement, livraison de repas, distribution de produits frais. L'activité de course à course, qui ne nécessite pas à proprement parler d'un espace logistique, s'agissant d'une livraison au départ d'un professionnel sous la forme de course, reste une opportunité complémentaire en fonction des situations commerciales identifiées mais ne constitue pas le cœur du modèle étudié à Melun Val-de-Seine.

3.1.3. QUANTIFICATION DES FLUX

Cette quantification reste à ce stade théorique, celle-ci dépendant beaucoup du site choisi et de sa fonctionnalité. Elle est basée sur une surface théorique de 500 m².

Cette surface de 500 m² est basée sur le benchmark et retour d'expérience de nombreuses initiatives en France et ailleurs. Elle reste bien sûr une moyenne et dépend beaucoup des disponibilités réelles, de la forme de l'espace qui doit être rationnelle, de sa localisation. Dans la pratique, ces espaces sont de surface variable, de 250 m² minimum à près de 1000 m² voire 2000 m² à Paris. Il est important que la surface soit suffisante pour qu'un acteur puisse développer des activités à valeur ajoutée, souvent les plus rentables pour lui.

Nous considérons que l'espace de 500 m² sera divisé en plusieurs zones :

- Une zone principale de réception des marchandises, tri et organisation des tournées de livraison. Cette zone est évaluée à 300 m².
- Une zone de stockage. Il s'agit là de petit stockage correspondant à des marchandises en attente de livraison, des stocks pour le compte de commerçants, des stocks d'emballage, de déchets propres en attente de collecte par les prestataires, des colis en attente pour une activité de point relais, etc. Cette zone est évaluée à 150 m².
- Une zone tertiaire (bureaux, locaux sociaux, salle de pause, etc.) évaluée à 50 m². Cette zone peut aussi intégrer un petit espace de retrait avec un guichet, de type point relais.

Un schéma de fonctionnement sera prévu dans l'étude de faisabilité, à partir d'un local constituant une réelle opportunité immobilière pour l'implantation de cet ELP.

Nous estimons que cet espace pour gérer quotidiennement les flux suivants, la répartition constituant un exemple d'activité :

- Véhicules de livraison : 5 vélocargos et 2 Véhicules Utilitaires Légers électriques. Les vélocargos pourront effectuer 3 ou 4 tours par jour. Les VUL électriques, qui ont une capacité souvent réduite pourront effectuer 2 tours par jour.
- Véhicules d'approvisionnement : 3 à 5 réceptions par jour en Poids-Lourds ou Véhicules Utilitaires Légers. Le nombre de véhicules en réception est en général assez limité. Si l'ELP intervient pour un acteur du transport, alors il sera approvisionné quotidiennement par 1 véhicule de ce réseau. Nous avons ainsi considéré qu'il est approvisionné par plusieurs acteurs, entre 3 et 5, ce qui nous semble réaliste au regard de la dimension de l'espace.

L'activité principale, de colis B to B (à destination des commerces notamment) et B to C (à destination des particuliers) est en théorie répartie à environ 50/50 avec les volumes quotidiens suivants :

- 250 à 300 livraisons B to C (1 livraison = 1 colis) – les livraisons B to C seront prioritairement effectuées en vélocargo, sauf les colis volumineux et les livraisons plus lointaines qui seront effectuées avec les VUL électriques.
- 100 livraisons B to B estimées à 300 colis (hypothèse 1 livraison B to B = 3 colis) – les livraisons B to B sont réalisées en vélocargo (les colis les plus petits) et en véhicule électriques (les livraisons les plus importantes et les plus lointaines).

Ne sont pas quantifiés :

- Les colis générés par une activité de point relais ou de consigne estimés à environ 100 colis par jour
- Les flux liés à une collecte de marchandises dans le centre-ville (chez les commerçants). Les flux de collecte peuvent être estimés à 20 % des flux de livraison soit 20 collectes par jour.
- Les flux liés à une collecte de certains déchets propres
- Les flux de livraison directes au départ des magasins vers les habitants du centre-ville de Melun notamment. Ceux-ci ne passent pas par l'ELP.
- Les flux éventuels de course à course, qui sont considérés comme une activité de complément. Ceux-ci ne passent pas par l'ELP.