

# LA SERRE À PROJETS



**SERVICE DE LOGISTIQUE A VELO**



# DEVELOPPEMENT D'UNE ACTIVITE DE SERVICE DE LOGISTIQUE A VELO

## Objectifs et périmètre de l'étude d'opportunité

L'étude ci-après vise à déterminer les opportunités de développement d'un service de logistique à vélo sur l'agglomération nancéienne.

L'étude devra permettre d'analyser le contexte dans lequel s'intègre le projet, de préciser les besoins en lien, d'identifier les initiatives existantes sur le territoire pouvant s'en rapprocher, de présenter un échantillon d'initiatives similaires en France. Au regard de l'ensemble de ces éléments, elle devra mettre en évidence les leviers et freins à la mise en œuvre du projet et conclure sur les conditions dans lesquelles il serait opportun.

## 1. Description et plus-value du projet

### a. Définition du projet

Selon l'Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes (ARCEP), le nombre de colis distribués en France par les opérateurs autorisés a progressé de 10,2% en 2018 pour atteindre le nombre de 557 millions de colis distribués. À noter que 40% de ces colis sont distribués en centre-ville. Aussi, avec une progression de 13,4% du e-commerce en France en 2018, les Français sont de plus en plus enclins à consommer en ligne. Selon l'ADEME, un achat en ligne émet en moyenne 12 grammes de CO<sub>2</sub>, soit l'équivalent d'un kilomètre parcouru en voiture en moyenne.

Par ailleurs, selon le bureau d'étude NPD Group, le nombre de livraisons de repas a augmenté de 20% par an depuis trois ans : il a atteint 160 millions en 2018. Les start-up de la Food Delivery à vélo (Deliveroo et Uber Eats notamment) s'allient avec des mastodontes de l'alimentaire pour accroître davantage leurs parts du marché. Or, les conditions de travail des coursiers à vélo opérant pour ces entreprises sont souvent décriées comme déplorables, dévalorisantes et mettant souvent en péril leur sécurité et celle d'autrui.





La mise en place d'une activité de service de logistique à vélo vise à la création d'une coopérative réunissant des coursiers à vélo permettant la distribution de toutes sortes de plis et colis à destination des particuliers et des entreprises. Il pourrait être également envisagé la prise en charge de colis volumineux via l'utilisation de vélo utilitaires, biporteurs, triporteurs et/ou vélos cargos à assistance électrique. En effet, un vélo utilitaire peut tout à fait remplacer un véhicule utilitaire traditionnel. Cette solution propose l'avantage de pouvoir circuler facilement en ville et contourner les problèmes liés à la livraison traditionnelle. Un livreur à vélo peut en effet éviter les bouchons, n'a pas besoin de se garer en double-file et respecte plus facilement les horaires de livraisons définies de manières plus précises.

Le service proposé a pour vocation de :

- Proposer une réelle alternative à l'uberisation et ainsi valoriser les emplois des livreurs.
- Optimiser écologiquement et organisationnellement la logistique du dernier kilomètre.

## **b. Son ancrage dans la transition écologique**

Les intérêts écologiques d'un tel projet sont :

- Une réduction des émissions de gaz à effet de serre : il est en effet intéressant de noter qu'un véhicule utilitaire émet en moyenne 150g/km de CO2.
- Une réduction de la pollution sonore : bruits du moteur, du roulement des pneus sur la chaussée, du hayon, des klaxons dus à la congestion, etc.
- Une limitation des congestions en ville : la flexibilité du vélo permet une circulation plus fluide des automobilistes





- Une incitation à développer le réseau et les infrastructures cyclables afin que les livraisons se déroulent dans les meilleures conditions et que les livreurs soient protégés.



Mais l'utilité de ces dispositifs ne se cantonne pas aux arguments écologiques et s'étend également sur le champ social :

- En permettant au client final d'accéder à une offre diversifiée de produits de proximité.



- En créant des emplois localement et en améliorant considérablement les conditions de travail des coursiers à vélo.

- En proposant une alternative à l'uberisation via la création d'une coopérative mettant l'aspect humain au premier plan.



## 2. L'environnement du projet



**a. Le contexte actuel** (*Quel est-il au niveau national et local ? En quoi peut-il favoriser ou gêner le développement de ce type de projets ?*)

### Contexte national



Face aux enjeux liés à la qualité de l'air en milieu urbain, à la congestion et à la forte pression de l'Europe sur ces questions en France, les villes devront prendre des mesures plus strictes concernant la régulation de la logistique au sein de leur commune. Ainsi, le gouvernement a publié le 16 septembre 2020 un décret pour imposer la création de "zones à faibles émissions" (ZFE) dans plusieurs agglomérations. Ces zones ont pour but de limiter le trafic des véhicules jugés les plus polluants, et sont déjà présentes dans les métropoles de Lyon, Grenoble et Paris. Le décret n°2020-1138, paru





au Journal Officiel le jeudi 16 septembre de la même année, rend obligatoire la mise en place de telles ZFE dans les métropoles d'Aix-Marseille-Provence, Nice-Côte d'Azur, Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse, Montpellier-Méditerranée, Strasbourg et Rouen-Normandie. D'autres métropoles non-soumises à obligation réfléchissent déjà à la mise en place de nouveaux dispositifs de livraison en faveur de la qualité de vie. L'idée est de réduire l'impact environnemental du transport de marchandises en ville. Aussi, un bonus environnemental est parfois attribué aux entreprises utilisant des véhicules à énergie alternative, c'est le cas par exemple à Nantes.



En 2019, on compte 19 600 entreprises de transports routiers de colis de proximité représentant un chiffre d'affaires de 15,4 Md€ pour 113 500 emplois. Les entreprises de logistique constatent que le dernier kilomètre est le plus coûteux. Selon les données publiées par le Comité d'Analyse Stratégique, il représente 20% du trafic et occupe 30% des routes en France. Il est également source de 25% des émissions de gaz à effet de serre. À mesure que le produit se rapproche de plus en plus du destinataire final, le coût unitaire du transport augmente, il culmine donc au dernier kilomètre. Si les premiers kilomètres sont bien maîtrisés (le flux entre l'inventaire et le centre de livraison est dense), à mesure que l'on se rapproche du client final, le coût unitaire de transport devient très élevé. C'est le « défi du dernier kilomètre » auquel sont particulièrement confrontés de nombreux prestataires logistiques et leurs e-clients. À ce propos, de grandes entreprises se sont d'ores et déjà engagées à rendre leurs livraisons plus vertes, notamment dans la gestion du « dernier kilomètre ». Ainsi, Amazon prévoit de rendre 50 % de ses livraisons neutres en carbone d'ici 2030. La société DHL, quant à elle, a pour objectif de remplacer 70 % de ses transports de premiers et derniers





kilomètres avec des solutions propres d'ici 2025. On devrait également assister à une forte croissance de l'utilisation de vélo-cargo à assistance électrique, notamment avec La Poste qui teste aujourd'hui à Lyon l'utilisation de vélos-cargos triporteurs pour la livraison de colis. Il ne paraît donc pas illogique de lire dans une étude publiée par l'École d'Amsterdam, une école européenne spécialisée dans l'étude de la logistique, que 10 à 15 % des livraisons en camions pourraient être remplacées de façon rentable par des vélos-cargos.



Par ailleurs, le Ministère de la transition écologique a lancé en 2018 un appel à programmes sur les dispositifs des Certificats d'Economie d'Energie (CEE), pour expérimenter de nouvelles formes de transport pour les entreprises. L'Union Sport & Cycle (USC) a été désignée lauréate grâce à son programme V-Logistique qui vise à aider les entreprises de toutes tailles à mettre en place une stratégie de logistique verte. En effet, le programme V-logistique propose la mise à disposition de 1100 vélos cargos capables de transporter jusqu'à 300 kilos et vélos à assistance électrique pour les professionnels en remplacement de leurs véhicules thermiques. Ainsi, il paraît important de noter que la cyclologistique peut être adoptée par plusieurs corps de métiers. En effet, le vélo offre, par exemple, des possibilités aux artisans de se déplacer plus rapidement et d'enchaîner les petites tâches qui peuvent paraître peu rentables lorsque l'on se déplace avec un fourgon. En France, certaines entreprises de la cyclologistique vont jusqu'à proposer une offre de déménagement de studio, souvent en partenariat avec le CROUS, ce qui permet de diminuer de manière considérable les coûts que cela soit pour l'entreprise ou pour le client.





## Contexte local

Dans la région Grand Est, le transport de personnes ou de marchandises représentent 24 % des consommations d'énergie, 20 % des émissions de gaz à effet de serre et 51 % des émissions en dioxyde d'azote. Ainsi, lors d'une Contribution dans le cadre de la mise en place de la Vignette CRIT'AIR sur le Grand Nancy adoptée à l'unanimité en plénière, la Métropole du Grand Nancy indique que « pour le transport de marchandises » il paraît primordial de « travailler un schéma de fret et de logistique (développement de lieux de chargement et de déchargement groupés à la périphérie de la ville, en complément de l'échelle du bassin de vie et du sillon, développement de l'utilisation des voies d'eau, ferroutage, etc.) » et ainsi permettre « une gestion optimisée et propre du transport pour le «dernier kilomètre» avec expérimentation de véhicules de livraisons propres effectuant des tournées depuis des plateformes de distribution, indépendamment de l'enseigne, du fournisseur ou de la marchandise livrée, de tram de livraison la nuit, de véhicules autonomes, un centre de distribution urbain dans le but de renforcer l'attractivité des entreprises et réduire les émissions de GES (gaz à effet de serre). »

De plus, le projet du Grand Nancy en matière de Zone à Faible Émission a été retenu par l'ADEME dans le cadre de son appel à projets en 2019. Celui-ci, par le choix d'une norme Crit'Air aura un impact considérable sur la logistique urbaine puisqu'elle écartera tous les véhicules de livraisons plus polluants que la norme. Les professionnels de la logistique devront donc rapidement s'adapter et trouver des solutions afin de pérenniser leur activité dans la métropole.





Par ailleurs, les élus de la majorité du conseil municipal de Nancy ont validé le 28 septembre 2020 l'ouverture d'une concertation très attendue sur la piétonisation à venir de certaines rues du centre-ville. Cette piétonisation concernera dans un premier temps l'axe de la porte de la Craffe à la rue du Pont Mouja. Puis en 2022 le circuit Grande Rue à la place Stanislas, pour finir, en 2023, par des travaux de plus grands ampleurs. La piétonisation du centre-ville va favoriser davantage le développement du cyclisme et de la cyclologistique.



**b. Les besoins locaux** (*Quels sont-ils et quelles formes prennent-ils sur la thématique en question ? Comment sont-ils satisfaits à l'heure actuelle, et par qui ?*)



Les besoins peuvent être répertoriés dans les trois catégories suivantes :

1. Les besoins concernant le transport de marchandises en B to C : le client est un particulier, notamment e-consommateur qui commande en ligne une marchandise à son domicile ou en point relais. Actuellement dans le bassin nancéien, et dans la majorité des cas en France, la livraison est effectuée via un transporteur en véhicule utilitaire traditionnel.



2. Les besoins concernant le transport de petits colis et de plis administratifs en B to B : Le client est une entreprise ou une collectivité territoriale qui a besoin de faire ou se faire livrer des plis à proximité et de manière rapide.







3. Les besoins en transport de repas (restaurants, courses, paniers AMAP, etc.) :

La clientèle est composée d'entreprises, sensibles aux valeurs de l'ESS, souhaitant s'extirper de la vague de l'ubérisation et qui désirent proposer leurs produits aux particuliers qui partagent majoritairement la même sensibilité. Actuellement, sur le territoire nancéien le service de livraison de repas est essentiellement couvert par des start-up de la Food Delivery répondant à un modèle qui ne se réfère pas à des valeurs coopératives.

La problématique de l'étude de faisabilité à venir sera donc, dans

ce cadre :

**Peut-on développer sur l'agglomération nancéienne une offre de service de logistique à vélo, tout en permettant de donner des meilleures conditions de travail aux livreurs ?**

**c. Les initiatives existantes** (*Quelles sont celles qui s'en rapprochent ? Quelles sont celles avec lesquelles une coopération serait possible ? Quelles sont celles pouvant entrer en concurrence ?*)





### **Coursiers Cyclistes Lorrains**

Les Coursiers Cyclistes Lorrains est une entreprise qui a ouvert en 2006 à Nancy, puis Saint-Max. Elle offre une prestation de coursiers (tous types de colis et plis) pour l'instant principalement adressée aux entreprises et collectivités territoriales. Cette société travaille avec un transporteur et dispose d'un espace de stockage où sont livrés les colis qui seront redistribués dans le bassin de vie Nancéien. Elle affiche sur son site internet un rayon d'action pouvant aller jusqu'à la grande couronne nancéienne. À noter que la société cherche un repreneur depuis l'été 2020. La raison évoquée par le gérant est celle de la condition physique. Il est cependant ouvert à de futures coopérations. Il faudra donc veiller à ce que le développement d'une nouvelle activité ne se fasse pas au détriment de cette entreprise.

### **Urby**

Urby, spécialiste de la logistique urbaine, est une filiale du groupe La Poste et de la Banque des Territoires. Urby est un nouveau modèle de livraison de marchandises souhaitant faire évoluer la logistique urbaine par la mutualisation et la complémentarité des offres proposées aussi bien aux professionnels qu'aux particuliers dans le but d'éviter la congestion des centres-villes. Elle est présente sur 17 territoires en France dont Nancy depuis juin 2020 et souhaite à terme s'implanter dans 22 métropoles. Pour le moment, la seule zone de stockage d'Urby Nancy est située à Ludres, ce qui rend difficile la livraison à vélo. En effet, seuls quelques poids lourds soumis aux normes Euro6 sont mis à disposition des livreurs ainsi qu'une flotte de véhicules électriques. Cependant, il est prévu fin 2021 de mettre en place un établissement de logistique urbaine ou de proximité (ELU), c'est à dire, un petit entrepôt, de 200 à 400 m<sup>2</sup>, qui sera situé dans la ville de Nancy et qui proposera plusieurs services aux collectivités, aux commerçants et aux entreprises, du stockage à la livraison de marchandises.





## **Ecollecteurs**

Les Ecollecteurs, une association créée en 2009, propose une collecte effectuée à vélo des déchets produits par les entreprises, associations et collectivités. Le modèle adoptée par cette association est intéressant, notamment au niveau de son organisation. En effet, la collecte des déchets est réalisée par de jeunes salariés en CDD d'Insertion d'une durée de 6 mois qui leur permet d'avoir une activité professionnelle et de regagner confiance en eux. Ce sont 20 jeunes qui sont accueillis dans cette démarche et de manière constante.





### 3. Benchmarking

L'activité de cyclologistique se développe sur le territoire national depuis quelques années, notamment dans toutes les grandes villes et dans les agglomérations de taille moyenne. Les capacités de transports de vélos utilisés ne cessent de croître avec des matériels de plus en plus performants. Les modèles socio-économiques permettant de développer ce type de service et la typologie de produits livrés sont divers. En voici quelques exemples :

#### **OLVO** - Paris / SCOP

**Quoi :** OLVO est spécialiste de la cyclo-logistique à Paris et sa banlieue. OLVO propose une offre de services diversifiée : tournées multipoints, ramasse et dépose de colis urgents, livraison en froid positif, stockage tampon avant livraison, livraisons puis retours de consignes, manutention chez les clients...

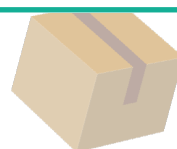
La structure a également lancé récemment la plateforme Resto.Paris (Plateforme de commandes alternative & équitable à destination des restaurateurs et entreprises).

**Comment ?** Entreprise utilisant des vélo-cargos permettant de solutionner les problèmes d'embouteillages, de stationnement et par conséquent d'être plus rapide que leurs concurrents roulant avec des véhicules utilitaires. L'entreprise embauche aujourd'hui une vingtaine de salariés en CDI.

**Pour qui ?** Services à destination des particuliers et professionnels


**Partenariats et soutiens :** OLVO est soutenu par plusieurs collectivités et entreprises privées (ex : Ville de Paris (prix de l'innovation de la ville), prix le Monde Smart Cities...)

**Etat d'avancement du projet :** la Coopérative existe depuis 4 ans. Elle soutient le développement d'autres coopératives en France.






## MA BAGUETTE A BICYCLETTE - LYON / Start up




**Quoi :** Ma baguette à bicyclette propose un service de commande et de livraison de produits de boulangerie pour le petit déjeuner ou pauses déjeuners. Initialement destiné aux particuliers, la structure a étendu le service aux professionnels.


**Comment ?** Les deux créatrices à l'initiative du projet ont pu recruter deux salariés depuis 2019 pour assurer les livraisons. Les clients passent leurs commandes par l'application ou le site internet dédié. Les coursiers à vélo électrique récupèrent les commandes chez les artisans boulangers du secteur avant de les déposer chez les clients chaque matin ou lors de pauses de midi.



**Pour qui ?** service à destination des particuliers et pour les professionnels (depuis mars 2020). A ce jour, le volume de prestations est réparti de la manière suivante : 50% en entreprises, 20 % pour des particuliers et enfin 30 % de résidences hôtelières,



**Etat d'avancement du projet :** Le service existe depuis plus de 2 ans. Initialement lancé sous forme d'autoentreprise, le choix était fait de le transformer en société commerciale. Forte de son succès, la structure a développé une seconde entreprise à Paris sous le nom de Croustillant.



## REX Cargo - MARSEILLE / Société commerciale de type SASU

**Quoi :** Un service de livraison express par vélo cargo de colis pouvant aller jusqu'à 200Kg et 2m<sup>3</sup>, de la prestation de stockage et de la préparation de commande. Les clients ont la possibilité de se greffer sur une tournée existante ou de solliciter la création d'une tournée dédiée pour des livraisons variées (pain, glaces, fruits et légumes, blanchisserie, service de courses, fromages... mais aussi des meubles). La société a fait le choix de travailler avec des transporteurs qui souhaitent lui confier la livraison de leurs colis pour le dernier kilomètre.

**Comment ?** La structure REX utilise un système de tickets. Les clients achètent des tickets à l'avance et paient avec leurs tickets lors du passage du livreur. L'équipe de 4 livreurs travaille avec une flotte composée de triporteur pour les gros volumes (ex : il est utilisé pour récupérer les invendus alimentaires de Franprix en réfrigéré et les distribuer à des associations sociales partenaires) ; biporteur pour les tournées du quotidien ou livraisons express : pain, viande poisson, colis ; vélo + remorque pour les livraisons urgentes, ou vélo coursier pour les courriers et petits colis

**Etat d'avancement du projet :** fonctionne depuis 2016

## LA COUR CYCLETTE - ALFORTVILLE / Association

**Quoi :** une association qui cherche à lutter contre l'uberisation des transports, en créant un système de livraison plus adéquat. Elle a ainsi créé des activités diversifiées : livraison, cantine et traiteur, petit marché bio, balade à vélo, atelier d'autoréparation de vélo ou encore animation de quartier.

**Comment ?** Dans le cadre de sa prestation de livraison à vélo (sous forme de société coopérative), elle propose plusieurs services : livraison simple à vélo, stockage et location de vélo cargo ou encore livraison de plus gros volumes à vélo cargo.

**Partenariats :** L'association s'inscrit dans de nombreux projets promouvant, entre autres, des alternatives de mobilité douce.

**Etat d'avancement du projet :** fonctionne depuis 2016



## LES BOITES A VELO - FRANCE / Association - Union des professionnels à vélo

**Quoi :** L'Association nationale Les Boîtes à Vélo encourage et soutient l'entrepreneuriat à vélo en France. Elle poursuit un objectif non partisan, d'utilité sociale et d'intérêt général visant à promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement professionnel principal. Elle contribue ainsi à généraliser le vélo comme moyen alternatif aux véhicules motorisés pour le transport des biens et des personnes en milieu urbain, péri-urbain et rural.

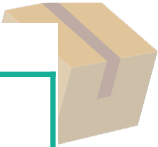
**Comment ?** pour y parvenir l'association cherche à rassembler le plus largement les acteurs de l'entrepreneuriat à vélo et les associations locales « Boîtes à Vélo », elle mène des actions de plaidoyer et de communication auprès des acteurs publics et privés en faveur de l'entrepreneuriat à vélo et du développement du vélo comme moyen de transport des biens et des personnes ; met en œuvre des programmes de recherche et de développement, propose des services de conseil, favorise les publications scientifiques, organise des conférences, débats, réunions, sur toute problématique liée aux transports des biens et des personnes, de l'entrepreneuriat à vélo, du développement durable et, plus généralement, sur toute thématique pouvant se rapprocher de l'objet social de l'Association.








➡ Dans la même mouvance, Coop Cycle est une fédération de coopératives de livraison à vélo, qui, au-delà de la force collective de négociation qu'elle propose, met en relation les structures adhérentes dans une logique de réduction des coûts grâce à la mutualisation de services









## Les modalités de mise en œuvre d'un projet de service logistique à vélo



<b>Leviers / <i>Éléments facilitateurs</i></b>	<b>Freins / <i>Éléments limitateurs</i></b>
    <ul style="list-style-type: none"><li>• Envisager de coupler l'activité de livraison à d'autres prestations (ex : stockage, préparation de commandes...)</li><li>• Identifier un réseau de commerces intéressés par le service de livraison</li><li>• Communiquer sur les gains écologiques auprès des consommateurs</li><li>• Possibilité de réaliser une phase de test de l'activité avec une levée de fonds en crowdfunding</li><li>• Anticiper le type de véhicules pouvant constituer la flotte au regard du type de produits devant être livrés et plus généralement des besoins émis par les clients</li><li>• Posséder un outil de passage de commandes performant et ergonomique pour inciter à son utilisation</li><li>• Communiquer sur l'activité en terme de complémentarité avec les gros transporteurs notamment sur la problématique du « dernier kilomètre »</li></ul>	   <ul style="list-style-type: none"><li>• Les livraisons à réaliser ne doivent pas être trop éparpillées sur le territoire sinon la structure rencontrera des difficultés pour équilibrer son modèle économique</li><li>• Etre positionné sur un secteur pas assez dense en livraisons ou nécessitant trop de transports de colis volumineux</li><li>• Ne pas prévoir de solution de stockage adaptée et sécurisée : ceci représente un coût à anticiper dans le modèle</li></ul>







## Les modèles socio-économiques

Il ressort de cette étude que trois types de modèles économiques sont prépondérants :

- La société commerciale de type SCOP ou SCIC : elle permet d'associer les salariés aux décisions stratégiques en lien avec l'évolution de l'entreprise. En ce sens, cette forme de société représente une alternative vertueuse à l'ubérisation.

- L'association : ce type de structure est observée notamment dans des cas où l'activité de cyclologistique s'est développée dans un second temps et est couplée à d'autres activités du type atelier d'autoréparation de vélo... mais l'accroissement de l'activité de cyclologistique finit généralement par donner lieu à la naissance d'une société coopérative

- La société commerciale classique / start-up : les modèles de microentreprise ou de start-up sont souvent utilisés pour débiter l'activité sur des petits volumes et la développer ensuite au gré des opportunités de marché.





## 4. Evaluation de l'opportunité du projet sur le territoire Sud Meurthe-et-Mosellan

<b>Opportunités</b> <i>(Contexte favorable)</i>	<b>Menaces</b> <i>(Éléments pouvant pénaliser la mise en œuvre du projet)</i>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Prise de conscience écologique des particuliers et des professionnels et volonté de recourir de plus en plus à des solutions de mobilité douce</li><li>• Solution permettant de réduire l'engorgement des centres-villes et de répondre à la problématique du « dernière kilomètre »</li><li>• Politiques publiques favorables et volonté des collectivités locales de renforcer ces actions en faveur de solutions de transports plus propres, incluant une piétonisation du centre-ville</li><li>• Marché conséquent qui n'est que partiellement couvert par les acteurs existants sur le territoire</li><li>• Possibilité de développer ce type de projet sous forme de société coopérative permettant d'associer chaque salarié aux décisions de l'entreprise et ainsi proposer une alternative vertueuse à l'uberisation</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nécessité de trouver un modèle économique pérenne et de dimensionner de manière cohérente l'activité dès le démarrage</li><li>• Le service s'avère souvent plus cher que celui proposé par les sociétés de livraisons en véhicules motorisés : nécessité de valoriser d'autres arguments</li></ul>






## Un portrait-robot du porteur de projet

### Quel profil ?

Personne physique ou morale, possédant déjà, ou non, une activité, sachant mobiliser l'ensemble des parties prenantes nécessaires à la concrétisation de son projet. Le porteur devra justifier d'un bon ancrage territorial et si besoin envisager une diversification des activités pour équilibrer le modèle économique.

### Quels moyens/ressources doit-il avoir ?

 - **Ressources humaines** : le porteur devra avoir la capacité d'affecter une personne pour mener une étude de faisabilité avec l'accompagnement de la Serre à projets sur 6 mois. Cette dernière devra avoir la capacité d'identifier et mobiliser les partenaires nécessaires au développement du projet

- **Ressources techniques** : Pour la construction du projet, il semble important de s'inspirer des bonnes pratiques sur des projets similaires : certains réseaux (les boîtes à vélos, coop cycle...) disposent d'éléments de benchmark pour déterminer les leviers et les freins à la mise en œuvre d'un tel projet.

- **Ressources financières** : capacité du porteur à mobiliser des financements publics (subventions, mise à disposition de locaux de la collectivité) et privés (mécénat, dons...) nécessaires au lancement et au fonctionnement de l'activité





## **Quelle ambition doit-il porter ?**

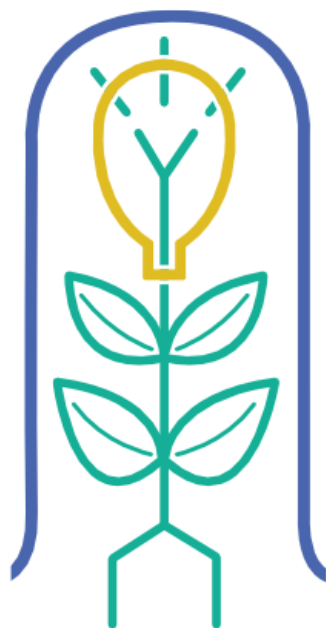
Il devra afficher une volonté de proposer un projet répondant aux besoins du territoire et proposant une réelle alternative aux services à vélo déjà existants ou une offre de service complémentaire à celles des grosses structures de livraison en véhicules motorisés. Ce projet devra se laisser la possibilité d'évoluer, au gré des usages, pour s'adapter au mieux aux besoins du territoire.

### **Conclusion de l'étude**

L'évolution des politiques publiques valorisant des initiatives de mobilité propre, la piétonisation du centre-ville, la volonté de trouver des solutions pour répondre au « défi du dernier kilomètre », etc., sont autant d'arguments en faveur du développement d'une activité de cyclologistique. Même si des services existent déjà sur le territoire Sud Meurthe-et-Mosellan, le marché apparaît comme conséquent et insuffisamment couvert.

L'étude de faisabilité technico-économique devra permettre de déterminer le positionnement que ce projet devra adopter (typologie de produits transportés, type de structure juridique, ...)





# LA SERRE

## À PROJETS

Avec les soutiens financiers de



et les appuis techniques de

