

# lecentsept

## LABORATOIRE D'INNOVATION SOCIALE CYCLO-LOGISTIQUE

Les projets du Centsept sont cofinancés par l'Union Européenne avec le FEDER



L'EUROPE S'ENGAGE  
en région  
Auvergne-Rhône-Alpes  
avec le FEDER



# PRESENTATION DES LABORATOIRES D'INNOVATION SOCIALE

## LE CENTSEPT

Lancé en 2014, Le Centsept contribue à créer et développer des projets pérennes avec un impact social et environnemental positif sur le territoire de la Métropole de Lyon. Le Centsept participe à la transformation des territoires grâce à l'innovation sociale et à la coopération entre des acteurs publics, privés et de l'économie sociale et solidaire.

Le Centsept inscrit son intervention dans le cadre des 17 objectifs de développement durable de l'ONU en les déclinant en 7 champs de besoins : mobilité, éducation et insertion, lien social et solidarité, alimentation, ville durable, environnement et santé.

Pour mener à bien cette mission, le Centsept a développé 4 programmes d'activité :

- > **Les Laboratoires d'innovation sociale** dont l'objectif est de faire émerger et expérimenter des solutions collectives aux défis sociaux et environnementaux
- > **Le Programme Accélération** qui cherche à démultiplier l'impact d'entreprises sociale de l'ESS en favorisant les coopérations avec les acteurs publics et privés
- > **Entreprendre pour les territoires** qui vise à créer des activités économiques et sociales répondant aux besoins d'un territoire fragile (Zone rural et QPV)
- > **Centsept Solutions** qui accompagne les entreprises et collectivités locales dans le déploiement de projets à impact positif

## LA METHODOLOGIE DES LABORATOIRES D'INNOVATION SOCIALE

Depuis septembre 2018, les **laboratoires d'innovation sociale** du Centsept permettent aux acteurs du territoire de se saisir d'une thématique clé, et de faire émerger collectivement de nouveaux projets à **impact** social ou environnemental.

Chaque labo thématique est un **cycle complet** d'innovation sociale, rassemblant sur la durée un ensemble de structures publiques, privées et associatives ainsi que des profils métier représentatifs du secteur concerné. C'est aussi un dispositif d'**innovation ouverte**, dont la majorité des productions sont disponibles en Open source.



# LABO CYCLO-LOGISTIQUE

## LE CONTEXTE

La logistique urbaine actuelle joue un rôle fondamental dans le développement économique de nos territoires : elle est l'outil de transfert des flux entrants et sortants et le catalyseur opérationnel du commerce en ligne. Néanmoins elle a de nombreux impacts environnementaux et sociaux : embouteillages, pollution de l'air (on estime à 42 100<sup>1</sup> morts prématurés en France à cause de la pollution de l'air), précarité économique et accidents des coursiers en raison du modèle de travail à la tâche et de sous-traitance proposés par les plateformes.

Avec une urbanisation mondiale qui devrait atteindre 68% d'ici 2050<sup>2</sup> et la croissance du commerce en ligne, la demande en services de logistique du dernier kilomètre innovants et responsables se fait plus pressante.

Le 3 mai 2021 le Ministère de la transition écologique a présenté le [plan national pour le développement de la cyclologistique](#), afin de donner un cadre structurant au développement de la logistique du dernier kilomètre durable. La cyclologistique<sup>3</sup> devient un outil de la transition écologique et de décarbonation de la logistique du dernier kilomètre.

A niveau local, la Métropole de Lyon, a mis en place différentes actions pour structurer la logistique urbaine de demain, compatible avec les ZFE (zones à faible émissions) : création d'espaces de logistique urbaine pour les livraisons du dernier kilomètre en mode décarboné, construction de l'Hôtel Logistique au Port Édouard Herriot ou encore insertion d'espaces de logistique urbaine dans de milieux denses. Notons également le projet de logistique urbaine multimodale qui verra le jour en 2022 sur le Rhône, porté par ULS : des marchandises seront transportées entre le port Édouard Herriot et le pont Morand pour ensuite être livrées à vélo sur le dernier kilomètre. Ou encore le lancement en 2021 de *Ma livraison ZEN*<sup>4</sup> par la Ville de Lyon afin de mettre en relation des coursiers avec les commerçants du centre de Ville.

Toutes ces initiatives démontrent que la logistique décarbonée est devenu un sujet prioritaire pour les acteurs publics et un défi pour les entreprises qui doivent s'adapter et imaginer des nouveaux modèles où l'efficacité doit être compatible avec les critères sociaux et environnementaux ambitieux et structurants.

---

<sup>1</sup> 2016-PM2,5, NO2 et O3 – [source Agence européenne de l'air](#)

<sup>2</sup> ONU <https://www.un.org/development/desa/fr/news/population/2018-world-urbanization-prospects.html>

<sup>3</sup> La Cyclo-logistique désigne l'ensemble des solutions permettant le transport et la livraison de marchandises à vélo. Qu'il s'agisse de vélo, de vélo cargo, de biporteur, de triporteur, de tricycle, de quadricycle et même de remorque ; tous ces moyens entrent dans le cadre de la Cyclologistique et sont utilisés en logistique urbaine (<https://vlove.fr/dictionnaire-de-la-logistique-urbaine/qu-est-ce-que-la-cyclo-logistique/>)

<sup>4</sup> Site officiel de l'initiative <https://www.lpa.fr/malivraisonzen>

Cependant le développement de la cyclologistique est confronté à plusieurs freins dont le déficit d'espaces logistiques en centre de ville en raison du prix du foncier. Or pour fluidifier les flux de marchandises en milieu urbain ces espaces de rupture de charges sont fondamentaux.

La réflexion sur ces freins a été le point de départ du laboratoire cyclologistique et de la mobilisation des différentes parties prenantes.

## LA THEMATIQUE DE LA CYCLO-LOGISTIQUE

Accélééré par la crise sanitaire liée à la pandémie de coronavirus, le développement de la livraison en ville a un impact lourd sur la pollution de l'air et contribue, dans plusieurs villes françaises, au dépassement régulier des seuils de pollution atmosphérique autorisés. À Paris, si le transport de marchandises ne représente que 15 à 20 % du trafic, il génère 45 % des particules fines émises.<sup>5</sup> Selon le World Economic Forum, la logistique du dernier kilomètre aura une croissance de 78% en 2030 et si notre modèle actuel n'évolue pas le nombre de véhicules de livraison supplémentaires engendrera une augmentation des émissions de CO2 de près d'un tiers.

Pour réduire les émissions de polluants atmosphériques liées au transport de marchandises, la part modale de véhicules utilitaires polluants doit baisser. À l'instar de l'usage du vélo pour les déplacements de moins de 5 kilomètres, la cyclologistique est une solution propre, rapide et qui demande peu d'espace logistique urbain (espace dédié à la logistique en ville), adaptée à une grande partie des besoins de livraison en ville.

**La Cyclo-logistique désigne l'ensemble des solutions permettant** le transport et la livraison de marchandises à vélo. Qu'il s'agisse de vélo, de vélo cargo, de biporteur, de triporteur, de tricycle, de quadricycle et même de remorque ; tous ces moyens entrent dans le cadre de la Cyclologistique et sont utilisés en logistique urbaine.<sup>6</sup>

**L'utilisation de la cyclologistique lors de la livraison du dernier kilomètre est** particulièrement adapté aux centres-villes des grandes métropoles. En effet, ces véhicules rapides et non-polluant permettent de circuler en ville 60% plus vite qu'un camion. De plus, ils sont recommandés pour entrer et rouler dans les ZFE (Zones à Faibles Emissions).

A volume égal, un vélo et remorque cargo ou un triporteur de 1 500 Litres émettent 85% de CO<sup>2</sup> en moins qu'un véhicule thermique de même capacité.

On peut retrouver la Cyclologistique dans tous les métiers de la livraison urbaine (repas ; colis ; fleur ; vêtements ; courrier, meubles, etc...)

---

<sup>5</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/plan-national-developpement-cyclologistique>

<sup>6</sup> <https://vlove.fr/dictionnaire-de-la-logistique-urbaine/qu-est-ce-que-la-cyclo-logistique/>

## LE CADRE LEGAL ET NORMATIF

Il y a plus de 10 ans, la [Directive sur la qualité de l'air](#) établissait déjà des objectifs de qualité de l'air pour éviter, prévenir ou réduire ses effets nocifs pour la santé humaine et l'environnement. En 2019, il existait en Europe plus de 573 villes avec des mesures de restriction et il est prévu que d'ici 2030 toutes les villes européennes développeront des cadres réglementaires de ce type.

Par ailleurs, suite à la promulgation de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (Loi TECV), un nouveau dispositif a été instauré, nommé Zone à Faible Émission (ZFE) dans le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). À l'instar des *low emission zones* largement déployées en Europe (230 LEZ ont été créées depuis près de 20 ans), les ZFE sont des espaces mis en œuvre par des collectivités où la circulation de certains véhicules est différenciée selon leur niveau de pollution. Les véhicules doivent pouvoir être identifiés au sein de ces zones grâce à des vignettes.

L'objectif final étant de réduire drastiquement les émissions de particules fines liées à la circulation, afin d'améliorer la qualité de l'air en ville. L'ambition est de ne plus avoir à constater le moindre dépassement de seuil dans une seule agglomération française en 2022... Dans la Métropole de Lyon, la ZFE est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et les mesures deviendront plus restrictives dès 2022, évoluant en fonction des véhicules et des zones géographiques. Il y a donc un enjeu à accompagner les transporteurs, commerçants et les différents acteurs impactés par la mesure. En effet, les ZFE représentent un challenge pour la logistique ainsi qu'une opportunité pour créer des modèles plus vertueux et c'est dans cette logique que s'inscrivent les projets du laboratoire. Ces projets sont donc un outil au service de la politique environnementale de la Métropole de Lyon.

En 2021 le Ministère de la Transition Écologique lance le **plan national pour le développement de la cyclologique**, à partir de 4 axes de travail :

### 1. Favoriser l'accélération des activités de livraison à vélo :

- Le dispositif **ColisActiv** financé par les CEE permet de soutenir la livraison par vélo cargo en réduisant l'écart de coût avec les solutions de livraisons thermiques, grâce à une aide allant jusqu'à deux euros par colis. Ce dispositif sera expérimenté sur la Métropole de Lyon à partir de 2022
- L'accompagnement à la création d'entreprises cyclologiques grâce au programme « Ma cyclo-entreprise »

### 2. Mobiliser les parties prenantes :

- Faciliter l'engagement de principaux donneurs d'ordre à orienter leur flux vers des solutions vélo.
- Développer des produits d'assurance adaptés

### 3. Faciliter la cyclologique en ville

- Mise à disposition de locaux pour développer des hubs logistiques



#### 4. Développer l'innovation urbaine et l'open data

- Mise en place des solutions data innovantes
- Promouvoir la cyclologistique au grand public

## LES COÛTS DU DERNIER KILOMETRE

### Coûts économiques

---

Le « Dernier Kilomètre » serait le plus couteux passage dans la chaîne logistique. Il est évalué à 4% des coûts totaux : 13% pour l'entreposage, 20% pour le triage ? 16% pour la distribution et 11% pour le reste.

### Coûts écologiques

---

Cette étape est également couteuse en termes de respect de l'environnement. Alors que les véhicules utilisés pour la livraison de marchandises ne représentent qu'une infime partie de la flotte totale de certaines grandes villes : 10% en moyenne, ils provoquent des effets négatifs de manière disproportionnée. Ils seraient responsables aux environs de 30–50% des émissions atmosphériques dues au transport urbain.

Le fret urbain est également responsable de 20–40% de l'occupation de l'espace routier motorisé, ce qui engendre inévitablement des congestions supplémentaires (PPMC, n.d.).

### Coûts sociaux

---

Les conditions de travail difficiles pour les chauffeurs-livreurs qui interviennent dans des centres urbains inadaptés aux véhicules utilitaires et à l'usage de moyens de manutention, etc.

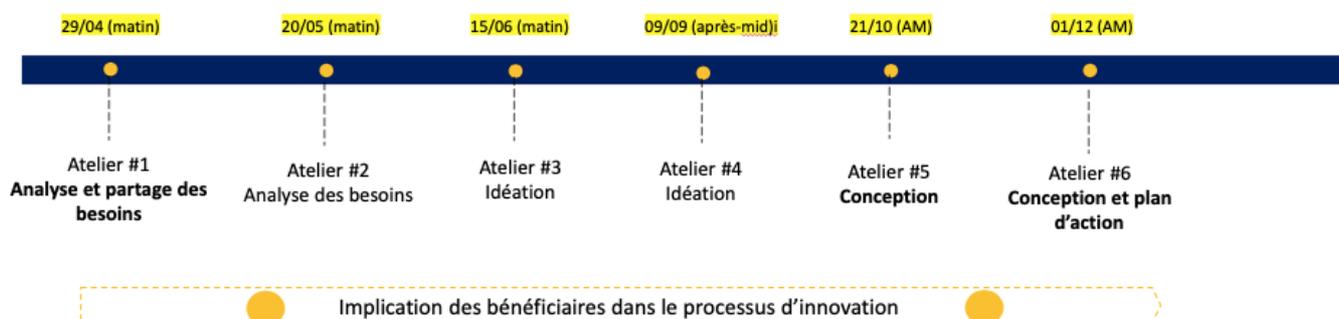
En employant des indépendants, les plateformes s'exempteraient du coût de certaines charges et cotisations sociales, au contraire des entreprises de transport. Pour celles dont les activités s'apparentent aux commissionnaires de transport sans en être, elles échapperaient également aux obligations légales incombant au statut et bénéficient ainsi d'un cadre juridique plus souple. D'autres, spécialisées dans la livraison du dernier kilomètre, s'appuient sur des particuliers pour livrer en ville posant la question de l'obtention de l'attestation de capacité transport léger de marchandises (moins de 3,5t) pour ceux utilisant notamment des scooters. Une situation qui laisse apparaître des contentieux dans le secteur mais aussi et surtout une concurrence perçue comme déloyale par la plupart des transporteurs du secteur.



# LE DEROULE ET LES OBJECTIFS DU LABORATOIRE

## Une démarche collective pour concevoir des solutions sur le territoire

Les ateliers du laboratoire cyclo-logistique ont eu lieu du 29 avril au 1<sup>er</sup> décembre 2021 et ont permis de réunir près de 20 acteurs aux compétences et profils variés à l'occasion d'ateliers d'intelligence collective, afin d'imaginer des solutions à tester sur la métropole de Lyon. L'objectif est de concevoir des projets répondant aux enjeux clés de la cyclo-logistique sur le territoire, en mobilisant les acteurs locaux afin de créer une dynamique pérenne et innovante, intégrant des critères sociaux et environnementaux ambitieux.



Ces ateliers cherchent par ailleurs à favoriser de l'interconnaissance entre les acteurs du territoire afin de créer de nouvelles synergies.

## LES PARTICIPANTS

<p><b>Collectifs et réseaux</b></p>	<p><b>Entreprises</b></p>
<p><b>En soutien du projet</b></p>	

### **Les acteurs publics**

- Métropole de Lyon
- Ville de Lyon
- SVU
- SERL
- ADEME

### **Les acteurs de l'économie sociale et solidaire**

- OLVO – Coopérative de Cyclologisticiens installée à Paris-
- Coopveliv
- Ateliers de l'Audace
- La Ruche qui dit Oui
- Unis Vers l'Emploi / UniBike
- Co'Hop
- Foyer Notre Dame des Sans Abris

### **Les réseaux d'acteurs**

- Maison du Vélo
- Fédération des Usagers de la Bicyclette
- Colis'Activ
- Chambre des Métiers et de l'Artisanat
- Cluster MAD / CARA
- La CLAVette
- CGT Livreurs

### **Acteurs académiques**

- Laboratoire Économie, Aménagement, Transport (Université Lyon 2)
- Université Gustave Eiffel

### **Les acteurs privés**

- URBV
- Fends la bise
- Heppner
- LPA
- Dehors (conciergerie sportive)
- Pole d'intelligence logistique Nord Isère (Pil'es)
- CNR
- MACIF
- Bouygues / UrbanEra



## DES RENCONTRES, DES VISITES TERRAIN, ET DU PARTAGE D'EXPERIENCE

Afin de structurer la démarche et d'enrichir les projets grâce à d'autres expériences inspirantes, nous avons échangé avec plus de 20 acteurs de la cyclo logistique à Lyon et ailleurs en France.

### **Rencontre des projets inspirants :**

- La maison des coursiers à Paris,
- Synchronicity à Marseille
- Le projet Tram Fret de Saint Etienne
- Des initiatives autour de la logistique dernier kilomètre à Montpellier et Paris.
- Échange avec Jérôme Libeskind, expert en logistique urbaine et auteur.

### **Évènements de la filière :**

- Notre partenaire académique, le Laboratoire Économie, Aménagement et Transport (LAET), nous a convié au salon de la filière vélo en Auvergne-Rhône-Alpes où nous avons pu intervenir sur la thématique de la cyclo-logistique.

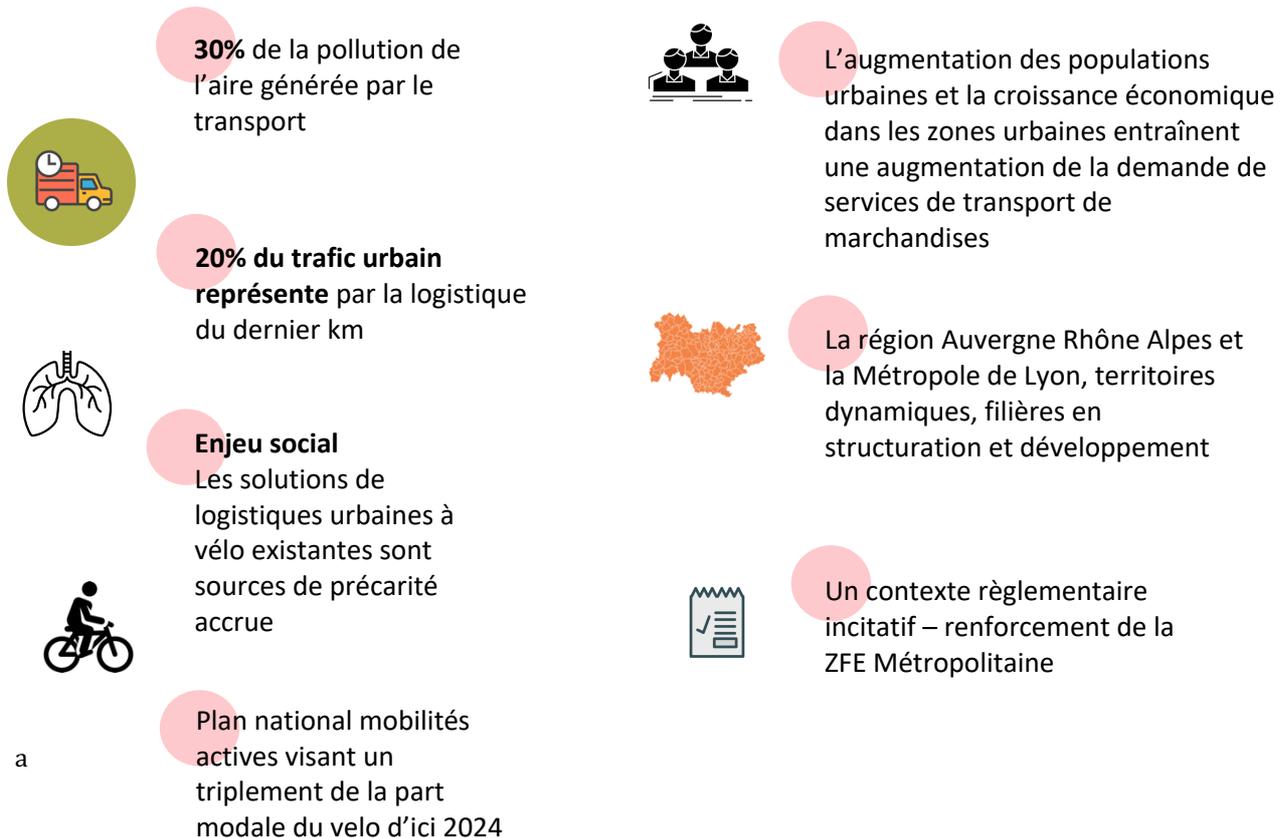
### **Visites chez nos partenaires :**

- Espace logistique du port Édouard Herriot
- Espaces de logistique de proximité de LPA
- Espaces d'urbanisme transitoire de Bouygues Immobilier.



# ANALYSE DES ENJEUX

## CONSTAT GENERAL



## LES BESOINS LIES A LA CYCLO-LOGISTIQUE

Pour caractériser la logistique urbaine il est important d'identifier trois aspects clés :

- Les enjeux des transporteurs liés à l'efficacité du modèle logistique
- Les enjeux des territoires liés à la qualité de vie des habitants et les infrastructures nécessaires
- Les enjeux pour les habitants, commerçants et différents acteurs

La logistique du dernier kilomètre doit répondre aux besoins de différents acteurs et construire un modèle durable qui tient en compte les enjeux sociaux, économiques et environnementaux

# LES ENJEUX CLES

Lors des premiers ateliers, le collectif du laboratoire a nommé les principaux enjeux de la cyclo-logistique :

## 1. Économiques :

- Foncier – infrastructure : le manque d'infrastructure en zone urbaines denses engendre un coût du foncier en centre-ville trop élevé pour y installer des entrepôts logistiques
- La question de la prise en charge des coûts : qui paie la part du dernier km ? Combien le client final est-il prêt à payer pour une livraison plus vertueuse ?
- Typologie de marchandise adaptée au modèle cyclo-logistique.
- Quel modèle perpètrerait l'intégration de la logistique inverse

## 2. Sociaux :

- Le développement d'un modèle social alternatif à l'uberisation, valorisant le métier de livreur et l'égalité d'accès à un emploi de qualité et en bonnes conditions.
- Des enjeux liés à la formation, la sécurité et les conditions de travail des livreurs pour lutter contre la précarisation liée au système de sous-traitance en cascade en logistique.
- Sensibiliser les consommateurs sur le coût social et environnemental des livraisons

## 3. Environnementaux :

- Qualité de l'air : réduire les émissions de gaz à effets de serre et de particules fines en ville pour améliorer la santé des citoyens.
- Nuisances liées à la livraison du dernier kilomètre
- Réduction de la congestion véhiculaire liée à la livraison

Suite à cette première analyse, 3 enjeux prioritaires ont été définis pour orienter la phase d'idéation :

### Enjeu 1 : Foncier adapté

- Rendre accessible des espaces de logistique urbaine à l'intérieur de la ville, avec un emplacement pertinent selon les besoins
- Concevoir des lieux avec une multiplicité d'usages : stockage + transit de flux + services annexes
- Imaginer des fonctionnalités complémentaires afin de structurer un modèle économique pérenne



## Enjeu 2 : Intermodalité

- Standardiser les flux pour optimiser les différents moyens logistiques
- Imaginer les connexions possibles entre chaque mode de livraison
- Utiliser les spécifications et l'infrastructure du territoire pour mettre en place des solutions cohérentes

## Enjeu 3 : Catégorisation des flux

- Catégoriser les marchandises et les types de livraisons à vélo adaptés
- Identifier des critères pratiques (horaires, rapidité, spécificité de la livraison) pour améliorer l'efficacité du modèle
- Comprendre les particularités de chaque type de flux pour définir un business model.

En outre, le collectif a décidé d'aborder de façon transversale les enjeux suivants :

- Sensibilisation **citoyenne**
- Data et analyses des données

# PHASE D'IDEATION

La méthodologie du Labo propose aux participants d'imaginer des idées pour répondre aux enjeux identifiés, et d'approfondir les « meilleures » idées, celles qui combinent faisabilité technique et potentiel d'impact. Voici donc l'ensemble des idées imaginées pour répondre aux trois enjeux :

Le 3<sup>e</sup> atelier a été l'occasion de démarrer la phase d'idéation, riche et dynamique ; 10 idées ont émergé de cet atelier, chacune abordant un ou plusieurs des enjeux identifiés :

## Enjeu 1 : Comment favoriser le développement d'une logistique décarboné et multimodale sur la Métropole de Lyon ?

---

1. Bateau-Fret : distribution de marchandise à partir de l'Hôtel Logistique au Port Édouard Herriot, jusque le centre de ville.
2. Tram-Fret : Utilisation du réseau de tram pour amener des marchandises (Meyzieu – La Part Dieu)

## Enjeu 2 : Comment mettre en place des espaces de logistique urbaine en centre ?

---

1. Plateforme partenariale de flux : un lieu mutualise pour la préparation de commandes, la gestion de stock et le chargement de marchandise sur de moyens de distribution doux.
2. Occupation d'espaces temporaires pour la cyclologistique
3. Espace de Logistique Urbaine Mobile



4. Logistique cyclo-chronologique : utilisation d'un même espace pour plusieurs usages en fonction des différents créneaux horaires (logistique le matins, après-midi tiers lieux, soir lieux de vie du quartier)

### **Enjeu 3 : Comment favoriser la communication entre différents acteurs et avoir de la data en temps réel afin d'accompagner les acteurs publics sur la prise de décisions ?**

---

1. Plateforme digitale pour mettre en relation l'offre de cyclo logisticiens et de transporteurs
2. Standardisation des conteneurs pou favoriser la rupture de charges

### **Enjeu 4 : Comment améliorer les conditions de travail pour les coursiers à vélo**

---

1. Maison des coursiers : un lieu totem qui offre de services au quotidien (douches, salle de repose, kitchenette, espace de cooking, atelier réparation, entre autres)
2. Espace de formation pour les

Les ateliers suivants ont été l'occasion d'affiner ces idées : l'atelier 4 a permis au collectif de fusionner différents projets pour n'en retenir que 3. Les échanges réalisés avec l'écosystème entre les ateliers ont identifié les projets les plus pertinents et cohérents avec les initiatives existantes. La faisabilité de ces projets a également été un critère de sélection.

## **LES IDEES SELECTIONNES**

3 projets retenus :

- Zone de logistique durable
- Espace de logistique durable
- Maison des coursiers

Ces différents projets sont décrits dans la partie suivante :



# PROJET 1 : POLE DE LOGISTIQUE DURABLE

Les zones à faible émission contraignent le fonctionnement actuel de la distribution de marchandises en ville. En réponse à cela, de nouveaux modèles de logistique décarbonée émergent et présentent plusieurs défis : l'un d'entre eux est l'identification de foncier exploitable pour la logistique dans le centre dense. Dans cette logique, le modèle d'occupation temporaire présente des avantages grâce à la souplesse et l'adaptabilité du foncier ainsi que sa position centrale stratégique.

- Les habitants d'un quartier ont besoin d'un cadre de vie sain, sécurisé, calme, ou les nuisances liées à la circulation sont réduites, tout en garantissant l'approvisionnement de marchandises.
- Pour les commerçants et artisans, l'enjeu est de trouver des solutions logistiques efficaces et de proximité à un prix cohérent. Ils trouveront également un lieu de stockage permettant de réduire les besoins en approvisionnement.
- Pour les acteurs de la logistique, trouver un espace pour la rupture de charge en centre-ville permettra d'apporter de la flexibilité dans la chaîne logistique.

Afin de penser les quartiers de demain, il est crucial de tester des modèles de logistique alternatifs et durables, répondant aux enjeux sociaux et environnementaux.

## LA SOLUTION PROPOSEE

Un espace de logistique proche du centre dense, permettant ainsi le regroupement de marchandises et la distribution mutualisée avec le véhicule le plus adapté (à pied, à vélo, en véhicule électrique léger...);

Le lieu servira à la fois de plateforme et d'entrepôt logistique et de support à d'autres activités apportant des revenus complémentaires et assurant la pérennisation du modèle économique du lieu, dans une logique de mutualisation.

## NOTRE SOLUTION PERMETTRA DE :

- Limiter la circulation de poids lourds (PL) et de véhicules légers (VL) et les nuisances associées en centre-ville.
- Proposer des solutions de distribution efficaces en zone dense
- Réduire les coûts logistiques et améliorer la fiabilité des livraisons

Proposer un espace de logistique urbain dans une zone où le foncier n'est pas disponible



## LE FONCTIONNEMENT DE LA SOLUTION

### Procès quotidien :

1. Arrivée des poids lourds
2. Réception de la marchandise
3. Mise en stock
4. Préparation commandes
5. Préparation des tournés
6. Mise à disposition de la tournée
7. Chargement et départ de la tournée
8. Traitement des échecs de distribution
9. Réception des ramasses, collecte des déchets (reverse logistics)

### Activités support :

- Gestion des équipes
- Maintenance et activités de réparation
- Fonctionnement du lieu
- Plateforme numérique pour la médiation des flux entre les parties prenantes
- Bureaux (chauffés, fermés à clefs, wifi, fenêtres...)
- Salle de repos
- Sanitaires, toilettes, WC, petits coins ou lieux d'aisance

## EXPERIMENTATION DANS LE CADRE D'UN PROJET D'OCCUPATION TEMPORAIRE

### Objectifs :

- Permettre l'implantation des projets de logistiques durable dans les locaux disponibles ou programmes, en privilégiant l'émergence de dynamiques collectives d'installation et d'exploitation et sur une logique de test d'usage pour le futur quartier.
- Proposer aux habitants et usagers une diversité de services adaptée à leurs besoins : tiers lieux mobilité, programmation culturelle, associative
- Imaginer un service de logistique urbaine adapté aux besoins des usagers, habitants, commerçants et artisans.

## DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET

### Les objectifs techniques

---

- Concevoir un espace de rupture de charges innovant, adaptable et au service de l'alimentation durable du territoire.
- Établir des conditions cadres favorables à l'utilisation du vélo cargo, à partir d'une plateforme digitale et physique mutualisée et accessible aux différents acteurs de la



logistique, favorisant la professionnalisation et le développement de la logistique cyclable.

- Collecter des données fiables pour être en mesure de comparer objectivement l'efficacité opérationnelle et économique du modèle de livraison en vélo cargo vs d'autres modes de livraison du dernier kilomètre.
- Proposer des aménagements de logistique urbaine adaptés à différents usages selon les zones d'installation, en utilisant l'urbanisme transitoire comme outil de préfiguration.
- Proposer un espace de collaboration entre acteurs public et privés afin de construire un modèle logistique durable pour tous.

## Les objectifs environnementaux

---

- Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de carbone, les nuisances sonores et la congestion du trafic, en limitant le nombre de véhicules motorisés peu remplis en milieu urbain
- Sensibiliser les citoyens à l'impact environnemental de leurs commandes en ligne et les inciter à avoir des comportements d'achat plus responsables en choisissant des opérateurs vertueux utilisant des solutions « logistique urbaine » durables.

## Les conditions sont très favorables pour mettre en place une expérimentation dans le centre dense de la Métropole de Lyon

---

- Nombre très élevé de mouvements de marchandises sur un espace géographique restreint (densité forte de livraisons)
- Foisonnement des points d'enlèvement et de livraison dans le centre de ville.
- Un consortium d'acteurs déjà mobilisés
- La ZFE comme cadre réglementaire incitatif
- Le volontarisme des autorités locales sur le sujet et leur capacité à accompagner réglementairement les solutions vertueuses.
- Un accompagnement réglementaire déjà en place : les triporteurs à assistance électrique peuvent livrer toute la journée, sans aucune contrainte.

## AXES DE TRAVAIL

### AXE 1 : Conception d'un Pôle de logistique durable en centre-ville

Lors de la conception,

- Définition des critères sur le modèle à mettre en place à partir d'une notion de mutualisation de la surface et de l'infrastructure pour différentes typologies d'acteurs.
- Sélection des équipements à mettre en place pour le bon fonctionnement du pôle.
- Mise en place des aménagements nécessaires

*Le Pôle de logistique durable, un concept et des usages à imaginer*



Le zone de logistique durable vise 2 objectifs principaux : le regroupement des livraisons et l'emploi de véhicules décarbonés dans la livraison du dernier kilomètre. Néanmoins, d'autres services pourront être testés, par exemple :

- Des casiers à colis pourront être installés, des clients pourront alors récupérer ou déposer leurs colis.
- Des bornes de chargement pour les vélos électriques pourront être installées afin de consolider une logique multi-usage et créer d'autres moments d'appropriation pendant la journée pour les coursiers.

## **AXE 2 : Test du fonctionnement d'un pôle de logistique durable**

Lors de l'expérimentation,

- Conception du processus de fonctionnement, entre les transporteurs, les cyclologistes, le propriétaire du lieu.
- Adaptation de l'outil digital au besoin de l'expérimentation
- Mise en place des premières tournées pour tester en situation réelle :
  - o les temps de déplacement et de chargement / déchargement
  - o le temps d'attente des camions et des vélo cargos
  - o le nombre de tournées en cyclologistique nécessaires pour chaque camion qui s'arrête sur l'espace, les besoins en personnel pour que le système fonctionne de manière fluide,
  - o La possibilité de faire de la reverse logistique, en fonction du temps d'attente du camion
  - o Etc.
- Comparaison des impacts environnementaux entre les différents types de véhicules
- Compatibilité avec les autres usages de l'espace urbaine au vu des enjeux de pression sur le foncier et surtout aux bords de ces type d'installation.



# FICHE PROJET

<b>La cible – Pour qui</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Acteurs logistiques</li><li>- Transporteurs</li><li>- Cyclo-logisticiens du dernier km</li><li>- Commerçants</li><li>- Habitants</li></ul>
<b>Le besoin consommateur – Pour quoi ?</b>	<p>Les zones de faible émission contraignent le fonctionnement actuel de la distribution de marchandises en ville. En réponse à cela, de nouveaux modèles de logistique décarbonée émergent et présentent plusieurs défis : l'un d'entre eux est l'identification de foncier exploitable pour la logistique dans le centre dense. Dans cette logique, le modèle d'occupation temporaire présente des avantages grâce à la souplesse et l'adaptabilité du foncier ainsi que sa position centrale stratégique.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Les habitants d'un quartier ont besoin d'un cadre de vie sain, sécurisé, calme, ou les nuisances liées à la circulation sont réduites, tout en garantissant l'approvisionnement de marchandises.</li><li>- Pour les commerçants et artisans, l'enjeu est de trouver des solutions logistiques efficaces et de proximité à un prix cohérent. Ils trouveront également un lieu de stockage permettant de réduire les besoins en approvisionnement.</li><li>- Pour les acteurs de la logistique, trouver un espace pour la rupture de charge en centre-ville permettra d'apporter de la flexibilité dans la chaîne logistique.</li></ul> <p>Afin de penser les quartiers de demain, il est crucial de tester des modèles de logistique alternatifs et durables, répondant aux enjeux sociaux et environnementaux.</p>



<p><b>La solution proposée – Quoi ?</b></p>	<p>Un espace de logistique proche du centre dense, permettant ainsi le regroupement de marchandises et la distribution mutualisée avec le véhicule le plus adapté (à pied, à vélo, en véhicule électrique léger...)</p> <p>Le lieu servira à la fois de plateforme et d'entrepôt logistique et de support à d'autres activités apportant des revenus complémentaires et assurant la pérennisation du modèle économique du lieu.</p> <p><u>Notre solution permettra de :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Limiter la circulation de poids lourds (PL) et de véhicules légers (VL) et les nuances associées en centre-ville.</li> <li>● Proposer des solutions de distribution efficaces en zone dense</li> <li>● Réduire les coûts logistiques et améliorer la fiabilité des livraisons</li> <li>● Proposer un espace de logistique urbain dans une zone où le foncier n'est pas disponible</li> </ul>
<p><b>Le Fonctionnement de la solution – Comment ?</b></p>	<p><u>Procès quotidien :</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Arrivé des poids lourds</li> <li>2. Réception de la marchandise</li> <li>3. Mise en stock</li> <li>4. Préparation commandes</li> <li>5. Préparation des tournés</li> <li>6. Mise à disposition de la tournée</li> <li>7. Chargement et départ de la tournée</li> <li>8. Traitement des échecs de distribution</li> <li>9. Réception des ramasses, collecte des déchets (reverse logistics)</li> </ol> <p><u>Activités support :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestion des équipes</li> <li>- Maintenance et activités de réparation</li> <li>- Fonctionnement du lieu</li> <li>- Plateforme numérique pour la médiation des flux entre les parties prenantes</li> <li>- Bureaux (chauffés, fermés à clefs, wifi, fenêtres...)</li> <li>- Salle de repos</li> <li>- Sanitaires, petits coins ou lieux d'aisance</li> </ul>



**Les partenaires  
clés – Avec qui ?**

Les porteurs du projet (discussion en cours)

Le(s) partenaire(s) technique(s) (discussion en cours):

Le(s) Partenaire(s) institutionnels(s) :

- Métropole de Lyon
- Mairie de Lyon
- Bouygues Immobilier
- SVU
- LAET
- SERL

Le(s) partenaire(s) financier(s) :



# PROJET 2 : ZONE DE LOGISTIQUE DURABLE

## LA SOLUTION PROPOSEE

La zone de logistique durable, part du constat de l'indisponibilité du foncier adapté en centre de ville dense pour les activités logistiques. Il s'agit donc de trouver de l'espace en centre de ville autrement : **du foncier non-bâti sur lequel on stationnera quotidiennement un ou plusieurs camions qui serviront de point de départ des tournées cyclologistique.**

La logistique en ville est caractérisée par la grande diversité des activités à desservir qui implique des types de marchandises et de conditionnements, des rythmes d'approvisionnement, des contraintes de transport et de livraisons multiples. Pour permettre la consolidation et ainsi l'optimisation des flux, la **zone de logistique durable** propose un maillage d'interfaces avec les systèmes logistiques via un site mobile. La cyclologistique implique la présence de plusieurs espaces en milieu dense maillés les uns avec les autres. Notre solution offre, donc, une consolidation et un point de report modale entre différents types de véhicules au niveau du quartier. Ces Zones peuvent accueillir différents formats : conteneurs, camions, casiers intelligents qui seront déployés pour une courte période dans un emplacement public ou privé. Dans cette logique une collaboration serait très pertinente avec d'autres projets en test dont le projet de consignes éphémères Beebox, déjà soutenu par l'ADEME.

## NOTRE SOLUTION PERMETTRA DE :

- Limiter la circulation de poids lourds (PL) et de véhicules légers (VL) et les nuisances associées en centre de ville.
- Proposer des solutions de distribution efficaces en zone dense
- Prouver la viabilité économique du modèle à partir de la réduction de coûts logistiques (diminution du temps de trajet du camion) et améliorer la fiabilité des livraisons.
- Proposer un espace de logistique urbain dans une zone où le foncier n'est pas disponible

## AXES DE TRAVAIL

### AXE 1 : Conception d'une zone de logistique durable en centre-ville

Lors de la conception,

- Définition des critères d'une zone de logistique durable : localisation, surface, usages, aménagements, cohabitation avec d'autres usages existants.
- Identification des potentiels lieux d'emplacement dans la Ville de Lyon, voire la Métropole de Lyon
- Sélection d'un lieu pour l'expérimentation



- Mise en place des aménagements nécessaires

*La Zone de logistique durable, un concept et des usages à imaginer*

Le zone de logistique durable vise 2 objectifs principaux : le regroupement des livraisons et l'emploi de véhicules décarbonés dans la livraison du dernier kilomètre. Néanmoins, d'autres services pourront être testés, par exemple :

- Des casiers à colis pourront être installés, des clients pourront alors récupérer ou déposer leurs colis.
- Des bornes de chargement pour les vélos électriques pourront être installées afin de consolider une logique multi-usage et créer d'autres moments d'appropriation pendant la journée pour les coursiers.

**AXE 2 : Le fonctionnement d'une zone de logistique durable**

Lors du fonctionnement au quotidien :

- Conception du processus de fonctionnement, entre les transporteurs, les cyclologisticiens.
- L'utilisation d'une plateforme digitale pour optimiser la conception des tournées.
- Mesurer et capitaliser la data sur plusieurs items :
  - o les temps de déplacement et de chargement / déchargement
  - o le temps d'attente des camions et des vélo cargos
  - o le nombre de tournées en cyclologistique nécessaires pour chaque camion qui s'arrête sur l'espace, les besoins en personnel pour que le système fonctionne de manière fluide,
  - o La possibilité de faire de la reverse logistique, en fonction du temps d'attente du camion
- Comparaison des impacts environnementaux entre les différents types de véhicules
- Compatibilité avec les autres usages de l'espace urbaine au vu des enjeux de pression sur le foncier et surtout aux bords de ces type d'installation.



# FICHE PROJET

<p><b>La cible – Pour qui</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acteurs logistiques</li> <li>- Transporteurs</li> <li>- Cyclo-logisticiens du dernier km</li> <li>- Commerçants</li> <li>- Habitants</li> </ul>
<p><b>Le besoin consommateur – Pour quoi ?</b></p>	<p>La zone de logistique durable part de plusieurs constats :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'indisponibilité du foncier adapté en centre de ville dense pour les activités logistiques. Il faut trouver du foncier non-bâti sur lequel on stationnera quotidiennement un ou plusieurs camions qui serviront de point de départ des tournées cyclologique.</li> <li>- Besoin de consolider et optimiser les flux grâce à un maillage d'interfaces avec les systèmes logistiques à travers un site mobile.</li> </ul>
<p><b>La solution proposée – Quoi ?</b> Présenter la proposition de valeur de la solution</p>	<p>La <b>Zone de Logistique Durable</b> propose une alternative à l'indisponibilité de foncier adapté aux activités logistiques en centre de ville dense. Sur un espace non bâti, comme des zones de stationnement, elle vise à fluidifier la logistique du dernier kilomètre en optimisant les opérations de chargement et déchargement de marchandises arrivant par camion et livrées en vélo cargo dans les zones proches. Elle offre un point de rupture de charge entre différents types de véhicules au niveau du quartier, et une solution de mutualisation entre différents acteurs logistiques</p>
<p><b>Le Fonctionnement de la solution – Comment ?</b></p>	<p><u>Process quotidien :</u> Déroulement type d'une tournée à partir de la Zone de Logistique Durable :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le matin, dans l'entrepôt logistique du transporteur, le camion est chargé avec des palettes de colis (palette Euro 120x80 cm) à livrer dans le centre-ville dans la journée. Chaque palette représentant un chargement pour un vélo cargo.</li> <li>2. Le transporteur met en ligne sur la plateforme digitale les palettes qui vont arriver dans la Zone de Logistique Durable sur un créneau horaire défini.</li> <li>3. Les cyclo logisticiens consultent sur la plateforme digitale les palettes disponibles à la livraison et la zone de livraison, pour ensuite se positionner et réserver la charge, toujours via l'interface digitale.</li> <li>4. Les livreurs en vélo cargo se dirigent vers la Zone de Logistique Durable. Ils entrent dans la Zone grâce à un badge ou code QR. Ils attendent l'arrivée du camion.</li> <li>5. Le camion entre dans la Zone de Logistique Durable. Il décharge la marchandise qui est directement rechargée sur les vélos cargo grâce au système de palette Europe.</li> </ol>



	<p>6. Les vélo cargos sortent de la Zone de Logistique Durable pour effectuer les livraisons.</p>
<p><b>Les partenaires clés – Avec qui ?</b></p>	<p><u>Les porteurs du projet</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Le Centsept</li></ul> <p><u>Le(s) partenaire(s) technique(s) :</u></p> <p><u>Le(s) Partenaire(s) insitutionnel(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Métropole de Lyon</li><li>- Mairie de Lyon</li></ul> <p><u>Le(s) partenaire(s) financier(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ADEME</li><li>- <i>A définir</i></li></ul>



# PROJET 3 : MAISON DES COURSIERS

L'utilisation croissante du vélo comme outil de travail et l'apparition de nouveaux modèles économiques de la logistique du dernier kilomètre apportent de nouveaux défis sur le territoire. Les personnes utilisant leur vélo ont besoin d'un lieu cadre pour se reposer, se restaurer, créer du lien et se former sur les enjeux de ces pratiques. Le projet cible principalement :

- Les coursiers de certaines plateformes de livraisons qui sont confrontés à des conditions de travail précaire (manque de protection sociale, risques associés, manque de formation, entre autres).
- Les artisans qui utilisent le vélo-cargo comme utile de travail
- Le « velo-taffeurs »

Enfin, l'engouement croissant pour les trajets domicile-travail à vélo (vélotaf) nécessite des infrastructures pour accompagner cette dynamique (douches, casiers, espaces de parking...). Le projet est un moyen d'améliorer le quotidien des personnes travaillant en vélo tout en permettant la création de lien entre les différents

## LA SOLUTION PROPOSEE

Une maison des coursiers qui soit un lieu pour que les coursiers se reposent, se socialisent... et aient accès à de l'information sur leurs droits, les carrières possibles en cyclologistique, les formations existantes...

La maison serait payée en partie par les entreprises qui souhaitent que leurs sous-traitants (et salariés) puissent y avoir accès et en partie par des services annexes déployés sur le site.

## NOTRE SOLUTION PERMETTRA DE :

Développer un lieu économiquement pérenne permettant d'améliorer les conditions de travail des cyclo-livreurs : sur le court terme (infrastructure) et sur la durée (sensibilisation et formations).



# PROJET 3 : MAISON DES COURSIERS

## Maison des Coursiers (MDC)

<b>Problématique identifiée</b>	<p>Une grande partie des cyclo-livreurs aujourd'hui ne travaillent pas dans des conditions acceptables :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- uberisation (micro sous-traitance),</li><li>- absence de salle de repos, -</li><li>- méconnaissance de leurs droits et possibilités d'évolution professionnelle...</li></ul>
<b>Principe général</b>	<p>Mettre en place une maison des coursiers qui soit un lieu pour que les coursiers se reposent, se socialisent... et aient accès à de l'information sur leurs droits, les carrières possibles en cyclo-logistique, les formations existantes... La maison serait payée en partie par les entreprises qui souhaitent que leurs sous-traitants (et salariés) puissent y avoir accès et en partie par des services annexes déployés sur le site.</p>
<b>Objectif</b>	<p>Développer un lieu économiquement pérenne permettant d'améliorer les conditions de travail des cyclo-livreurs : sur le court terme (infrastructure) et sur la durée (sensibilisation et formations)</p>
<b>Avantages de la solution</b>	<p>Améliorer concrètement le quotidien des livreurs : espaces de repas et repos chauffés, toilettes, douches, vestiaires, parking vélo sécurisé, espace de travail</p> <p>Le lieu pourra également être utilisé par des cyclo-entrepreneurs (type membres des boîtes à vélo), des particuliers (coworkeurs, sportifs du midi, cyclotaffeurs) etc.</p> <p>Un tiers lieu qui pourrait ressembler à différentes activités (atelier réparation vélo, café, vente d'accessoires),</p>
<b>Facteurs clefs de succès</b>	<p>Le lieu ne doit pas être payé par des subventions mais par les entreprises de livraison qui souhaitent que leurs livreurs utilisent le système. En effet, les entreprises de cyclo-livraison « mieux-disantes » qui offrent déjà ces commodités, des CDI et des formations à leurs salariés seraient moins aidés que les « moins-disants » qui ne proposent rien à leurs sous-traitants.</p> <p>Le lieu doit être très attractif pour les coursiers : pensé pour leurs besoins (faire des interviews de coursiers) et <b>central</b>.</p>



Le modèle de portage doit pouvoir fédérer et synchroniser toutes les parties prenantes du projet (associations, entreprises, métropole, 107...). Ce pourrait être un modèle coopératif ou organisé autour d'un acteur ayant le rôle de coordination. D'autres activités (autour de la livraison à vélo) doivent être ajoutée pour maximiser l'utilité et l'utilisation du lieu et garantir l'équilibre économique.

Proposer une palette large de service et tarif en fonction du profil du client et de l'utilisateur final : plateforme de livraison & auto-entrepreneur, entreprise & cyclo-employé, particulier, cyclo-entrepreneur etc.

Intégrer d'autres structures de l'ESS au projet afin d'augmenter les impacts positifs de la démarche et de diminuer les coûts salariaux (ré-insertion...)

### Suivi du projet

- définir la durée de l'expérimentation, l'objectif et la suite à donner (pérennisation ?)
- définir les besoins en reporting (objectifs, KPI, fréquence...)
- suivre la satisfaction des différents acteurs et clients, leurs attentes (sondages / entretiens réguliers)
- communiquer sur le projet auprès des acteurs concernés et du grand public

### Possibilité d'activités connexes

- espace de coworking
- espace de douche
- espace de sensibilisation des habitants (conférences, ateliers) **et de formation** (à la cyclogistique, réparation de vélo, remise en selle ou tout autre)
- restaurant / café / bar (ouvert au public)
- atelier de réparation de vélo (association d'auto-réparation ou entreprise de réparation)
- auberge ciblant les cyclo-touristes (et office de cyclo-tourisme, via-rhona etc.)
- point de vente de vélos reconditionnés (et d'articles autour du vélo)
- supérette / conciergerie de quartier
- point d'éclatement dernier km cyclogistique
- point de livraison AMAP / point relai
- etc...

# FICHE PROJET

<b>Nom du projet</b>	Maison des coursiers
<b>La cible – Pour qui ?</b>	<p>Projet destiné à toutes les personnes travaillant à vélo (travaillant grâce à ou sur un vélo) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coursiers autoentrepreneurs ou salariés</li> <li>- Artisans à vélo</li> <li>- Vélo-tafeurs</li> </ul>
<b>Le besoin consommateur – Pour quoi ?</b>	<p>L'utilisation croissante du vélo comme outil de travail et l'apparition de nouveaux modèles économiques de la logistique du dernier kilomètre demandent la mise en place de mesures (politiques, économiques et sociales) adaptées pour accompagner son développement.</p> <p>Le projet cible principalement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les coursiers de certaines plateformes de livraisons sont confrontés à des conditions de travail précaire (manque de protection sociale, risques associés, manque de formation, entre autres).</li> <li>- Les artisans à vélo dont le quotidien est marqué par l'absence d'un lieu où créer du lien et réaliser des activités tierces nécessitant un bureau (administratif par exemple) .</li> </ul> <p>Enfin, l'engouement croissant pour les trajets domicile-travail à vélo (vélotaf) nécessite des infrastructures pour accompagner cette dynamique (douches, casiers, espaces de parking...).</p>
<b>La solution proposée – Quoi ?</b>	<p>Dans ce contexte, nous souhaitons offrir un espace multiservices pour améliorer les conditions de travail des coursiers et des personnes travaillant à vélo tout en permettant la sensibilisation des habitants aux modes de déplacement doux.</p> <p>Les services proposés seront les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Café - restauration rapide</li> <li>- Douches, vestiaires et casiers</li> <li>- Atelier de réparation</li> <li>- Magasin d'articles cycle</li> <li>- Espace de coworking</li> <li>- Salle de repos</li> <li>- Permanences sur des sujets liés à l'accès aux droits, le recrutement pour des entreprises, entre autres</li> <li>- Formations sécurité routière, la prévention de risques, entretien du vélo</li> <li>- Kitchenette</li> <li>- Parking vélo</li> </ul>



<p><b>Le Fonctionnement de la solution – Comment ?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bornes de recharge vélo électrique</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Après souscription à un abonnement (voir les différents types de tarification en fonction des typologies), les personnes peuvent accéder aux services.</li> <li>2. La maison des coursiers est ouverte aux horaires suivants : 7h-21h, permettant à tous d’y accéder.</li> <li>3. L’opérateur (gouvernance partagée acteur ESS) se charge de la gestion au jour le jour : logistique pour l’alimentaire et les consommables, manutention, gestion du personnel, animation.</li> <li>4. L’opérateur ouvre, à travers d’un appel à candidature, l’exploitation des différents services proposés à la Maison des coursiers, pour des acteurs du territoire.</li> </ol>
<p><b>Les partenaires clés – Avec qui ?</b></p>	<p><u>Le(s) porteur(s) de projet :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Une structure de l’ESS porte le projet</b> et se charge de la gestion opérationnelle</li> </ul> <p><u>Le(s) partenaires) technique(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acteur de la restauration</li> <li>- Acteur de la réparation de vélo</li> <li>- Acteur de la logistique (stockage)</li> <li>- Acteurs de l’action sociale / prévention pour les ateliers et formations proposées</li> </ul> <p><u>Le(s) Partenaire(s) insitutionnel(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Métropole de Lyon</li> <li>- Mairie de Lyon</li> <li>- Bouygues</li> <li>- CRESS</li> <li>- AVISE</li> </ul> <p><u>Le(s) possibles partenaire(s) financier(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Métropole de Lyon</li> <li>- Mairie de Lyon</li> <li>- MACIF</li> <li>- ADEME</li> <li>- Investissements – crowdfunding</li> </ul>



# PISTES DE DEPLOIEMENT

## SUITE AU LABORATOIRE, DIFFERENTES PISTES D'EXPERIMENTATION ONT ETE IDENTIFIEES :

- PIA4 Quartiers Durables ZAC Gratte-Ciel : Réponse en partenariat avec la SERL, la Métropole de Lyon, la SVU et un collectif de plus de dix acteurs, pour la mise en place des plusieurs projets d'expérimentation autour de la logistique décarbonée du dernier kilomètre  
Date de réponse Mars 2022.
- AURATRANS ADEME : Réponse à l'AAP AURATRANS de l'ADEME avec le projet Zone de logistique durable  
Date de réponse Mars 2022
- Appel à Projet Européen Last Mile Delivery : Réponse à l'AAP européen avec un consortium de 9 pays européens, représentés par des villes pilotes regroupant centre de recherche et acteurs opérationnels.  
Date de réponse : Février 2022 – non retenus
- Projet d'occupation temporaire Bouygues – ACI à Villeurbanne pour le projet d'occupation temporaire Pôle de logistique durable  
Date de réponse : Mars 2022
- Constitution d'un collectif d'acteurs pour la mise en place d'une maison de coursiers dans les locaux des Ateliers de l'audace, situés dans le quartier de la Partie Dieu



# ETAPES A SUIVRE

**Février** > Confirmer l'implication des acteurs clés et préciser les modalités d'implication des partenaires

**14 février** > Comité interne Centsept

- ✓ Evalue si les conditions sont réunies pour poursuivre les projets
- ✓ Donne des recommandations pour la suite et priorise les projets à poursuivre



**Mars** > Formalisation d'un groupe de travail ou « comité technique » :

- 1 groupe de travail par projet
- Entre 4 et 8 acteurs par groupe de travail
- 1 réunion de travail mensuelle au démarrage

Lancement de la phase de structuration : construire le plan d'action, identifier les financements et les terrains d'expérimentation

*Et en attendant, nous restons à votre disposition pour discuter de vos projets autour de la logistique décarbonée !*

## Remerciements

---

Nous tenons à remercier tous les participants du Labo pour leur engagement, leur motivation et leur participation active aux ateliers. La richesse du travail réalisé est le fruit de l'implication de tous et toutes.

Nous remercions tous les acteurs qui ont pris le temps de nous faire découvrir leur structure, leur réalité et de partager avec nous leur réflexion et vision de la problématique.

# CONTACT

Victor **PAQUET**

Chargé de projets

[victor.paquet@lecentsept.fr](mailto:victor.paquet@lecentsept.fr)

David **RINCON**

Responsable de Laboratoires d'innovation social

[david.rincon@lecentsept.fr](mailto:david.rincon@lecentsept.fr)

