



Panorama —

L'économie sociale et solidaire & le transport de marchandises

EN ÎLE-DE-FRANCE



Avant-propos

Ce travail a été réalisé dans le cadre d'un partenariat financier entre l'ADEME Île-de-France et la CRESS Île-de-France.

Il suit un partenariat précédent ayant notamment abouti à la publication d'une étude brossant le panorama des structures de l'économie sociale et solidaire spécialisées dans les activités de transition écologique et énergétique. Dans le prolongement de cette publication, le sujet du transport de marchan-

dises est apparu comme étant un secteur d'activité porteur de forts enjeux de transition écologique et également de perspectives de développement importantes pour l'économie sociale et solidaire (ESS). L'ambition de ce travail est de décrire l'activité des structures de l'ESS active dans le transport de marchandises

durable et d'essayer d'en apprécier les perspectives de développement. Pour gagner en opérationnalité, cette étude s'attachera aussi à formuler quelques propositions d'action que la CRESS pourrait mettre en œuvre à la suite de cette publication.



I. TRANSPORT DE MARCHANDISE : QUELLE PLACE POUR L'ESS ?

P.22

- A.** Aperçu général des structures
- B.** Pourquoi porter un projet de transport de marchandise dans l'économie sociale et solidaire
- C.** Les acteurs de l'inclusion, le transport de marchandise comme activité complémentaire
- D.** Les structures de l'ESS du fret routier

II. LES ACTIVITÉS : QUE FONT LES STRUCTURES DE L'ESS ?

P.34

- A.** Les activités de transport de marchandises
- B.** Les activités d'entrepôt : stockage et préparation de commande
- C.** Les services annexes

III. TRAVAIL ET EMPLOI : L'ESS EST-ELLE UN VECTEUR D'AMÉLIORATION ?

P.56

- A.** Division du travail dans les structures de l'ESS du transport de marchandises
- B.** Formation au permis poids-lourd
- C.** Professionnaliser le secteur de la cyclologistique par la formation
- D.** Changer les représentations en favorisant des modèles d'emplois vertueux
- E.** L'ESS, une perspective pour les coursiers uberisés ?

IV. VÉHICULES ET FONCIER, DE QUOI DISPOSENT LES STRUCTURES DE L'ESS ?

P.78

- A.** Les véhicules
- B.** Le foncier



V. RESSOURCES FINANCIÈRES, QUELS MODÈLES ÉCONOMIQUES ?

P.88

- A.** Les clients et les produits d'activité
- B.** Les autres produits

VI. QUELS SONT LES MODÈLES D'ACTEURS ET COMPOSENT-IL UN ÉCOSYSTÈME ?

P.108

- A.** La diversité des modèles : tentative de classification
- B.** Le fret routier, des structures de l'ESS mais pas d'écosystème
- C.** L'ESS et la cyclogistique : deux modèles principaux en Île-de-France
- D.** Deux modèles complémentaires qui constituent un atout pour la filière
- E.** Un écosystème marqué par les dynamiques de coopération
- F.** Les fédérations et les acteurs de représentation de la filière

VII. TRANSPORT DE MARCHANDISES, OÙ EN EST L'ESS ET OÙ POURRAIT-ELLE ALLER ?

P.122

- A.** Les structures de l'ESS et le transport de marchandise : une phase de consolidation
- B.** Après la consolidation, un potentiel de développement à réaliser
- C.** Quelques vents favorables pour les structures du transport de marchandise durable
- D.** Quelques voies pour favoriser le développement des structures de l'ESS

INTRODUCTION

Le transport de marchandise est au cœur de l'organisation des sociétés humaines. Il entretient des relations d'indépendance avec des phénomènes aussi profonds que la spécialisation spatiale, la division du travail et l'aménagement du territoire. Le transport de marchandise s'insère dans une chaîne d'activités intégrant le stockage, la manutention, la préparation de commandes, le suivi, etc., qu'on regroupe

sous l'appellation de logistique. Le transport de marchandise est donc un maillon, un moment de la logistique qui constitue pour sa part l'organisation matérielle et informationnelle de l'échange de biens. La situation actuelle du transport de marchandise en Île-de-France pose aujourd'hui une série de questions en raison de ces effets sanitaires, sociaux et environnementaux. L'un des objectifs de ce

travail est de montrer en quoi et dans quelle mesure les structures de l'ESS peuvent contribuer à résoudre ces problèmes. Mais avant de qualifier les externalités négatives du transport de marchandise dans la région, un rapide historique des évolutions récentes de la logistique régionale est utile.



Fragments d'histoire : des années 70 à aujourd'hui

L'histoire récente de la logistique en Île-de-France est marquée par la relégation d'une partie croissante des entrepôts en grande couronne et au-delà. Ce phénomène est appelé le desserrement ou l'étalement logistique.

¹Welcome to Logistics City, Livre blanc de la nouvelle logistique urbaine, N° Zéro, Sogaris et Logistics City, 2019.



Autrefois, il y avait beaucoup d'entrepôts en première couronne, surtout dans la ceinture rouge du 93 et du 94. Les activités tertiaires et le logement ont chassé ces activités logistiques, mais aussi leur support industriel, ça s'est beaucoup accéléré dans les années 80 et 90. "

Antoine Beyer,
chargé de recherche, Institut Paris Region.

La désindustrialisation et les dynamiques immobilières expliquent cet éloignement des fonctions logistiques du centre de la région. L'externalisation des fonctions logistiques, et particulièrement du transport de marchandise dont la hausse continue, concourent à amplifier ce phénomène en créant un marché du service de prestations logistiques. La logistique étant une activité de faibles marges, ces prestataires spécialisés dans la logistique cherchent donc des entrepôts de grande taille où le prix du mètre carré est moins important : dans la grande couronne et au-delà. Ce desserrement logistique, éloignant les entrepôts des villes, n'est pas spécifique à l'Île-de-France. Il se retrouve dans l'ensemble des métropoles n'ayant pas instauré de stricts contrôles de l'affectation des surfaces¹. Cette organisation est, par exemple, utilisée pour approvisionner les points de ventes physiques de la grande distribution.

²Les mobilités du e-commerce, quels impacts sur la ville ? Welcome to Logistics City, N° 1 2021 – 2022, Sogaris et Logistics City, 2022.

³Les VUL ont un poids total autorisé en charge (PTAC, c'est-à-dire le poids maximal du véhicule et de son chargement). Le permis B suffit pour les conduire. Les VUL les plus imposant sont des petits camions de 20m³ disposant de haillons. Les poids-lourds ont un PTAC qui peut dépasser les 40 tonnes et leur conduite nécessite le permis C.

⁴Traitement CRESS d'après les données sur le parc automobile Français au 1^{er} janvier 2021, données et études statistique, ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

Une dynamique contraire émerge avec l'essor du commerce en ligne dont la logique est très différente. Plutôt que de livrer des points de vente, comme ceux de la grande distribution, le destinataire est le domicile du consommateur ou un point relais. C'est donc un autre schéma logistique qui se met en place. Il repose sur des entrepôts plus proches du milieu dense et de plus petite taille. Les véhicules utilisés sont essentiellement des véhicules utilitaires légers servant différents points de livraison dans une tournée. Des prestataires de logistique se spécialisent sur ce segment comme Chronopost, DHL, Colissimo ou encore UPS².

LE FRET ROUTIER

Dans ce travail, l'expression de « fret routier » ou de « transport de marchandise routier » désigne le transport de marchandises opéré avec des véhicules utilitaires légers (VUL) ou des poids lourds (PL)³.

C'est de loin la première modalité de transport de marchandises, en France comme en Île-de-France. Le transport routier représente 90% des volumes de marchandises transportées, le reste étant partagé entre le transport fluvial et le transport ferré. Pour donner un ordre de grandeur, ce sont environ 4.3 millions de mouvements logistiques, livraisons ou enlèvements, qui sont réalisés chaque semaine en Île-de-France. Le parc de la région est dimensionné en conséquence, avec approximativement 660 000 VUL immatriculés en 2021. Ils sont très majoritairement diésélisés (613 000) et possédés par des personnes morales (492000). Les données relatives aux poids lourds sont moins significatives du parc roulant en Île-de-France puisque leur rayon d'action peut être international. Ils sont quand même presque 69 000 à être immatriculés en Île-de-France, avec une majorité encore plus écrasante de motorisation diesel (66 000)⁴. L'âge moyen des VUL est de plus de neuf ans alors que celui des poids lourds est presque deux fois plus faible. Du côté des entreprises, la région compte au moins 22 000 établissements de fret routier dont moins de la moitié, 10 000, est employeuse⁵.

Au niveau national, un rapport d'enquête sénatoriale⁶ portant sur le transport de marchandise fournit des informations importantes sur l'organisation économique de la filière. Les entreprises comptent moins de 10 salariés pour 84% d'entre elles, tandis qu'elles seraient 0.2% de plus de 250 salariés. Par ailleurs, les marges du secteur sont réduites et estimées par l'Organisation des transporteurs routiers européens à environ 1%.

Le transport de marchandise en Île-de-France se dualise, avec des « entrepôts XXL » pouvant dépasser les 100 000 mètres carrés, installés dans le milieu périurbain, parfois au-delà même des limites régionales⁷. C'est le modèle de la « grande logistique » et du poids lourd au service des échanges Business to Business (BtB). De l'autre, le modèle de la « logistique urbaine » avec des appuis fonciers dans le milieu dense pour éclater les flux et les livrer dans le milieu urbain dense. Son développement est poussé par l'essor du commerce en ligne et s'adresse aussi bien aux personnes (BtC) qu'aux entreprises.

Ces deux modèles cohabitent. Les opérateurs de logistique urbaine peuvent livrer des marchandises ayant transité par le circuit de la grande logistique. Dans cette configuration, la logistique urbaine est un prolongement de la grande logistique qui se substitue à la vente physique. Pour autant, la logistique urbaine à son autonomie et opère des activités indépendamment des circuits de la grande logistique, c'est le cas par exemple de la livraison de repas. Ils ne s'opposent ni ne se confondent.

⁵Traitement CRESS d'après INSEE Sirene. Ce chiffre est une estimation à minima qui ne comptabilise que les établissements de fret interurbain et de proximité. Hors des établissements enregistrés comme relevant des activités d'entreposage peuvent tout à fait réaliser des activités de livraisons de marchandise.

⁶Transport de marchandises faces aux impératifs environnementaux, rapport d'information n°604, Sénat, 2021.

⁷Pour une filière logistique innovante, compétitive et durable, programme d'action de l'état pour le fret et la logistique en Île-de-France, DRIEAT, 2021.

⁸Les informations chiffrées de cette partie sont issues du rapport d'information du sénat : Transport de marchandises faces aux impératifs environnementaux, rapport d'information n°604, Sénat, 2021.

⁹La logistique urbaine face aux défis économiques et environnementaux, Roland Berger, FM Logistic, 2020.

¹⁰Pacte pour une logistique métropolitaine, Métropole du Grand Paris, 2018.

LA LOGISTIQUE URBAINE

La logistique urbaine, ou fret urbain, désigne la circulation des marchandises en ville et dans les milieux denses.

On parle de logistique du dernier kilomètre lorsqu'il s'agit d'évoquer l'acheminement de la marchandise aux clients finaux. L'expression logistique du premier kilomètre, construite en opposition, est maintenant fréquemment utilisée pour qualifier les opérations de transports en amont de la chaîne logistique comme la collecte de déchets. La logistique urbaine est marquée par une contrainte spatiale importante puisqu'elle s'opère dans des lieux où le foncier est rare et cher.

Le marché de la logistique urbaine était estimé pour l'année 2019 à environ 2 milliards d'euros et représenterait 20% du trafic de fret⁸. La logistique urbaine est encore largement par les flux BtB bien que l'accroissement continu de la livraison de colis aux particuliers réduise l'écart. Le fret urbain serait responsable d'environ 20% du trafic et 30% des émissions de polluants en ville⁹. Il est essentiellement réalisé par des VUL dont le recours s'intensifie encore à la faveur de la hausse des livraisons de colis issus du commerce en ligne.

Le transport de marchandises : enjeux sanitaires, environnementaux et sociaux

L'expansion du transport de marchandises en milieu urbain concentre les mouvements logistiques dans les zones denses de l'agglomération.

Ainsi, 62% des mouvements logistiques de la région ont lieu dans la métropole du Grand Paris (MGP). Ils sont réalisés pour plus de moitié par des véhicules utilitaires légers à Paris et à 45% en banlieue¹⁰.

Presque intégralement diésélisé, les conséquences sanitaires et environnementales sont nombreuses. Le transport de marchandise est à la confluence de multiples enjeux déterminants pour la qualité de vie des Franciliens en générant de nombreuses externalités négative : pollution de l'air, bruit, accidents de la route et émissions

Pollution de l'air

Le 28 avril, la France a été condamnée par la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) pour le non-respect d'une directive¹¹ européenne encadrant la concentration dans l'air de particules fines.

Cette condamnation s'ajoute à celle en date du 24 octobre 2019, pour le dépassement des seuils de dioxyde d'azote. Plusieurs agglomérations sont concernées, dont l'agglomération parisienne. La qualité de l'air dégradée est un problème en Île-de-France. AirParif et l'observatoire régional de Santé Île-de-France¹² estiment qu'environ 7 900 décès pourraient être évités chaque année dans la région (5 000 sur le périmètre de la métropole et 1 800 à Paris) en respectant

les seuils recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé. La pollution de l'air serait responsable d'un décès sur 10 en Île-de-France.

L'une des causes de cette pollution de l'air est le transport routier. C'est le premier responsable de l'émission des oxydes d'azote¹³ et deuxième de l'émission de particules fines¹⁴.

D'après France Nature environnement, ce serait approximativement un tiers des pollutions de l'air qui serait généré par le fret routier¹⁵. A Paris, le transport routier serait responsable d'environ 40% des émissions d'oxyde d'azote et de 45% de celles de particules fines¹⁶.

Bruit et accidentologie

Le transport routier entraîne aussi des externalités négatives en termes d'accidentologie et de bruit, tout deux dommageables à la tranquillité urbaine et à l'apaisement des villes. Pour le bruit, les données permettant de distinguer ce qui relève du transport de marchandise et du transport de personnes sont encore à construire.

¹¹Directive 2008/50/CE

¹²Mortalité attribuable à la pollution atmosphérique en Île-de-France, quelle évolution depuis 10 ans et quels bénéfices d'une amélioration de la qualité de l'air dans les territoires ?, AIRPARIF et ORS, 2022.

¹³Sécurité routière, bilan 2022, DRIEAT Île-de-France, décembre 2023.

¹⁴Pour les PM10 qui les particules fines qui ont valu à la France la condamnation de la CJUE.

¹⁵Cité dans « Transport de marchandises faces aux impératifs environnementaux, rapport d'information n°604, Sénat, 2021. »

¹⁶Rapport d'information fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur les perspectives de la politique d'aménagement du territoire et de cohésion territoriale, sur le volet de « logistique urbaine durable », N° 636, Sénat, 2022.

¹⁷Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la Région Île-de-France, BruitParif, 2019.

¹⁸Sécurité routière, bilan 2022, DRIEAT Île-de-France, décembre 2023.

¹⁹Redresser le cap, relancer la transition, rapport annuel 2020 du haut conseil pour le climat, haut conseil pour le climat, 2020.

²⁰Bilan annuel des transports en 2022, Datalab, statistique publique, 2023.

²¹Transport de marchandises faces aux impératifs environnementaux, rapport d'information n°604, Sénat, 2021.

²²C'est beaucoup moins le cas pour les conducteurs de poids lourds. Dans la grande logistique, les conditions de travail des chauffeurs semblent meilleures mais une comparaison rigoureuse est difficile à réaliser et dépasse le cadre de ce travail.

En Île-de-France, le bruit routier serait responsable chaque année de la perte de 65 607 années de vie en bonne santé, majoritairement au sein du territoire métropolitain¹⁷. En 2022, Les accidents de la route de la région ont blessé près de 20 000 personnes et en ont tué 281. Les décès sont à plus de 55% causés par les collisions avec des voitures, véhicules utilitaires, poids lourd et véhicules de transport collectif¹⁸.

Emission de gaz à effet de serre

Avec 32% des émissions directes de gaz à effet de serre de la France, le transport est le secteur qui contribue le plus au changement climatique.

Le transport de marchandise est le seul secteur dont les émissions ont augmenté depuis les années 1990¹⁹. L'augmentation des volumes transportés, qui ont été multipliés par 3.4, et l'augmentation de la part du routier, de 34% à 90% entre 1960 et aujourd'hui, expliquent cette spécificité.

Parmi ces émissions, 25% proviennent des poids lourds (incluant aussi les bus) et 15% des VUL, presque intégralement diésélisés²⁰. C'est donc un peu moins de 40% des émissions liées aux transports et de 13% du total des émissions directes de la France qui peuvent être attribuées aux transports de marchandises. Pour la période récente, les émissions de gaz à effet de serre du transport de marchandise auraient augmenté de 6% depuis 2015 d'après un rapport sénatorial²¹. France Nature Environnement, cité dans ce même rapport, indique que 25% des émissions de CO2 de Paris seraient liées au transport de marchandises.

Conditions de travail et d'emploi

Enfin, dans la logistique urbaine²², les conditions d'exercice de l'activité sont dégradées. C'est le cas des livreurs travaillant pour des plateformes numériques de livraisons de repas sans y être liés par un contrat de travail.

Les rapports de pouvoirs entre les plateformes et les livreurs sont radicalement déséquilibrés, soumettant les travailleurs aux variations iniques des conditions de rémunérations et même d'accès aux commandes et à l'activité.

Mais c'est aussi vrai dans la livraison de colis où les faibles marges de l'activité favorisent la sous-traitance²³, avec en bout de chaîne des travailleurs indépendants payés à la

tâche. Le transport est en effet le secteur où la sous-traitance est la plus fréquente, devant la construction. En 2014, le taux de sous-traitance dans les transports était de 23%²⁴. Le chiffre est ancien et le périmètre manque de précision pour appuyer solidement le propos, néanmoins ce diagnostic fait consensus parmi les personnes rencontrées dans le cadre de ce travail :

²³Les mobilités du e-commerce, quels impacts sur la ville ? Welcome to Logistics City, N° 1 2021 - 2022, Sogaris et Logistics City, 2022.

²⁴La majorité des entreprises font appel à des sous-traitants, Insee Focus N°76, 2016.

“ Pour les livreurs en VUL, le souci, c'est le turnover. C'est lié aux conditions de travail horribles et aussi aux cadres d'emploi puisque derrière, c'est des sous-traitants qui sont payés à la livraison. ”

Pierre Launay,
chargé de mission Fret et logistique, Région Île-de-France.

L'efficacité croissante de l'organisation logistique et du transport de marchandises a permis d'acheminer plus de marchandises, plus vite et plus près des consommateurs. Toutefois, ces évolutions se sont accompagnées de dégradations environnementales,

sanitaires et sociales. Ce travail vise à présenter les solutions portées par les structures de l'économie sociale et solidaire en faveur d'un transport de marchandises plus durable.

²⁵Loi n° 2014-856 du 31 juillet 2014 relative à l'économie sociale et solidaire.

²⁶Panorama de l'ESS, année 2022-2023, l'actualité chiffrée de l'ESS de l'Observatoire Régional de l'économie sociale et solidaire, CRESS IDF, 2023.

L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

L'économie sociale et solidaire (ESS) est un mode d'entreprendre guidé par l'intérêt commun.

Ce modèle de création de richesses, matérielles, sociales et culturelles, privilégie des formes d'organisation collective et participative. Les entreprises de l'ESS respectent un ensemble de principes inscrits dans la loi de 2014 relative à l'économie sociale et solidaire²⁵ :

- Un but poursuivi autre que le seul partage des bénéfices
- Une gouvernance démocratique
- Une lucrativité limitée (le bénéfice doit être majoritairement investi dans la société et le versement de dividendes est restreint).

L'ESS regroupe cinq familles d'entreprises : les associations, les coopératives, les sociétés commerciales de l'ESS, les mutuelles et les fondations. Elles sont plus de 26 100 en Île-de-France et représentent près de 7% des entreprises franciliennes. Les entreprises de l'ESS salarient environ 333 000 équivalents temps plein, soit près de 7% des ETP franciliens²⁶



Périmètre, méthodologie et objectifs

Périmètre

Enfin, dans la logistique urbaine²², les conditions d'exercice de l'activité sont dégradées. C'est le cas des livreurs travaillant pour des plateformes numériques de livraisons de repas sans y être liés par un contrat de travail.

Le périmètre d'enquête et d'analyse de cette étude est restreint aux entreprises de l'ESS opérant des services de transport de marchandises pour le compte de tiers. Plusieurs entreprises de l'ESS relevant de l'insertion par l'activité économique (IAE) ou

du secteur du travail protégé et adapté (STPA) proposent des prestations de logistique (réception, préparation de commandes, conditionnement), sans en assurer la livraison. Elles ne sont pas intégrées au travail périmètre. Mettre la focale sur les entreprises de l'ESS du transport de marchandise en Île-de-France, c'est aussi mettre en lumière deux segments spécifiques de ce secteur d'activité.

En effet, ces structures se répartissent entre celles qui assurent des livrai-

sons avec des véhicules utilitaires légers (VUL) et/ou poids lourds (PL) (Voir encadré 1 p.8) et celles qui les réalisent par cycles (voir encadré 4 p.16). Aucune entreprise de l'ESS francilienne n'est positionnée sur la livraison pedestre ou le fret ferroviaire. La situation de la logistique fluviale est plus ambiguë puisque qu'une structure de logistique fluviale existe, Les Canaliens, mais son activité est suspendue pour le moment.



LA CYCLOGOLOGISTIQUE

Le transport de marchandises et de courriers à l'aide de cycles connaît une croissance soutenue ces dernières années.

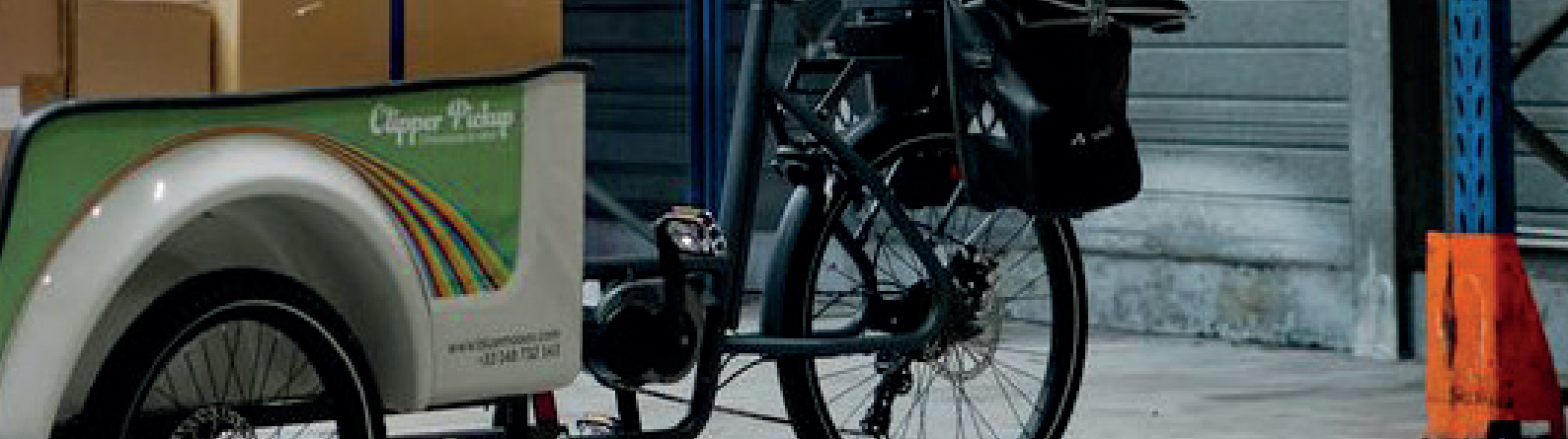
La pratique est en réalité ancienne, puisqu'en 1900, on considère qu'environ un million de vélocipèdes, l'ancêtre du vélo, étaient utilisés pour des activités logistiques.

Les cycles ont ensuite été progressivement évincés du transport de marchandises avant de revenir sur le devant de la scène dans les années 2010 dans un contexte de préoccupations environnementales croissantes.

Le terme de cyclologistique est cependant d'acceptation récente et sa définition est encore sujet à débat. Dans le cadre de ce travail, nous retenons la définition qu'en donnent les Boîtes à Vélo dans le panorama de la cyclologistique en France :

« La cyclologistique est l'organisation et la réalisation du transport de marchandises ou de biens réalisé en cycle pour le compte d'autrui. » Dans cette définition, les nombreuses entreprises qui utilisent des cycles pour leur compte propre sont considérées comme relevant des cyclomobilités professionnelles.

Cette publication estime à environ 200 le nombre d'entreprises de cyclologistique en France dont le statut associatif ou coopératif rattache 29% d'entre elles à l'économie sociale et solidaire. La quasi-intégralité des structures de l'ESS réalise exclusivement du transport de marchandises en cycle. Inversement, presque tous les opérateurs mixtes, assurant leur prestation par le moyen de cycles et d'autres types de véhicules, sont des entreprises à but lucratif.



Les cycles utilisés sont des vélos, des biporteurs ou des triporteurs, auxquels peuvent s'ajouter une remorque. Les différents cycles utilisés sont presque toujours à assistance électrique (VAE). D'après cette même étude, la capacité maximum de chargement est de 350kg et de 2m³ pour les vélo cargos les plus imposants. L'usage de remorques peut ajouter une capacité de charge de 150 kilogrammes et 1 mètre cube supplémentaire.

La vitesse des VAE, limitée à 25 km/h, couplée à l'autonomie des batteries contraignent le rayon d'action efficace de la cyclologistique. Si le chiffre de 15 km est parfois retenu, les structures franciliennes rencontrées livrent rarement au-delà de 10 kilomètres du lieu de chargement et cherchent à densifier leurs tournées de livraison autant que possible, idéalement dans un rayon de 5 à 6 kilomètres. Des publications estiment même le pic d'efficacité à 2.5 kilomètres. La cyclologistique est considérée comme une solution pertinente et mature pour remplacer les VUL dans les opérations de logistique urbaine en milieu dense.

La contribution des acteurs de la cyclologistique à la transition écologique est évidente, celle des structures réalisant des livraisons en poids lourds et/ou VUL peut davantage poser question. Il s'agit pour ces entreprises de comprendre comment elles intègrent les enjeux environnementaux, que ce soit dans le renouvellement de leur flotte ou bien dans les finalités de leurs activités pour lesquelles elles mettent en œuvre leurs capacités logistiques. L'objectif est de souligner que l'ESS apporte aussi une manière de faire spécifique, même dans les activités de transport routier de marchandise. Ces structures, peu nombreuses, ont en majorité engagé le verdissement de leur flotte.

²⁷Par exemple, les associations sont souvent enregistrées comme « autre association fonctionnant par adhésion volontaire », ce qui ne renseigne pas vraiment sur leur secteur d'activité.

Méthodologie

L'étude s'appuie principalement sur des données qualitatives recueillies au cours d'une vingtaine d'interviews, enregistrées entre 2022 et 2024.

Les entretiens avec les structures de l'ESS ont eu lieu dans les locaux d'exercice de l'activité. La liste des personnes rencontrées se trouve en annexe 1. Les données quantitatives utilisées sont toutes de seconde main. Comme souvent, lorsqu'il est question d'ESS, les codes NAF sont trompeurs et difficiles à interpréter pour les associations²⁷. Les dimensions écologiques des activités des structures économiques sont elles aussi complexes à aborder statistiquement. C'est essentiellement pour ces deux raisons que le volet quantitatif est relégué à l'arrière-plan de la démarche.

Les interviews s'étant déroulées sur deux années, la situation des structures inter-

rogées a pu évoluer depuis l'échange. Des compléments ont donc été sollicités pour actualiser les informations et des entretiens complémentaires ont parfois été menés. Certaines ont suspendu ou arrêté leurs activités de livraison. D'autres ont déposé le bilan. Le choix a été fait de conserver et d'utiliser tout de même cette matière. En effet, les raisons expliquant des trajectoires de suspension ou de cessation d'activités sont particulièrement précieuses pour mieux comprendre la filière, il serait donc dommage de ne pas s'appuyer sur ces données. Finalement, les entretiens sont également exploités pour la rédaction de portraits d'acteurs qui viennent émailler les différentes parties de ce document. Au-delà de leur fonction illustrative, ces portraits d'acteurs visent à restituer la cohérence d'aventures entrepreneuriales et à incarner la contribution de l'ESS au renouvellement du transport de marchandise.

Objectifs

Les structures de l'ESS ont investi récemment les activités de transport de marchandises. L'objectif de cette étude est double.

D'abord, il s'agit de mieux comprendre la place qu'occupent ces structures dans le transport de marchandises, de décrire assez finement leurs différentes activités. La deuxième ambition est de montrer que les structures de l'ESS portent des manières de faire qui sont innovantes et contribuent à esquisser un modèle de transport performant sur les plans sociaux et environnementaux. Et pour terminer, ce travail s'essayera à l'exercice, risqué, de dégager quelques facteurs pouvant favoriser la progression de l'ESS dans le transport de marchandise d'Île-de-France. L'exploration de ces différentes thématiques se découpera en deux parties.

La première se concentre sur les structures interviewées pour présenter leurs activités, les moyens qu'elles utilisent pour les mettre en œuvre et les ressources qu'elles mobilisent. La seconde partie est une analyse plus globale qui porte sur les typologies d'acteurs et les perspectives de développement pour l'ESS.



PARTIE I

LES STRUCTURES

DE L'ESS DU T

DE MARCHAN

EN ÎLE-DE-FR



URES
TRANSPORT
NDISES
SANGE

TRANSPORT DE MARCHANDISES QUELLE PLACE POUR L'ESS ?

Aperçu général des structures Transport de marchandise : quelle place pour l'ESS ?

Le travail de recueil de données a permis d'identifier 14 entreprises de l'économie sociale et solidaire opérant des livraisons de marchandises en Île-de-France.

Des structures de l'ESS sont positionnées sur le secteur du transport de marchandises, mais sans opérer de livraison. Elles ne sont pas présentes dans cette section. La démarche s'est voulue aussi exhaustive

que possible, mais il reste néanmoins possible que quelques structures aient échappé à ce recensement, particulièrement pour des structures déployant des prestations de livraison parmi de nombreuses autres

activités. Voici la liste des structures commercialisant des services de transports de marchandises ainsi que quelques-unes de leurs caractéristiques principales :

NOM	STATUT	DÉBUT D'ACTIVITÉ	DÉPARTEMENT	VILLE	FAMILLE	MODE DE LIVRAISON	AGRÉMENTS
Cargonautes	En activité	2016	75	Paris	Coopérative	Cyclologistique	-
Carton Plein	En activité	2018	75	Paris	Association	Cyclologistique	SIAE
Cyclopes	En activité	2020	93	Stains	Association	Cyclologistique	SIAE
Cygone	En activité	2021	92	Gennevilliers	SCESS	Cyclologistique	SIAE
Narvélos	En activité	2023	93	Bagnole	Coopérative	Cyclologistique	-
La Cour Cyclette	En pause	2017	94	Ivry-sur-Seine	Coopérative	Cyclologistique	-
Samo	En activité	2021	94	Saint-Maur-des-Fossés	Association	Cyclologistique	-
Riders Social Club	Fermé	2019	93	Epinay-sur-Seine	Coopérative	Cyclologistique	-
Dring	En pause	2021	92	Chatillon	Association	Cyclologistique	SIAE
Emmaüs Val-de-Brie	En activité	2022	94	Villiers-sur-Marne	Association	Cyclologistique	SIAE
Les Canaliens	En pause	2021	93	Epinay-sur-Seine	Coopérative	Fluvial	-
Vif Pantin	Fermé	2021	77	Savigny-le-Temple	SCESS	VUL, PL	SIAE
Fastroad	En activité	2012	93	Montreuil	SCESS	VUL, PL	STPA / SIAE
Vif Circuit Court	En activité	2016	93	Pantin	SCESS	VUL, PL	SIAE

MARCHANDISE : R L'ESS ?

²⁸Chiffres-clés de la Région Île-de-France 2020, Institut Paris Region, INSEE, CCI Paris Île-de-France, 2020, p16.

Un premier constat s'impose : les structures de l'ESS du transport de marchandises sont peu nombreuses, particulièrement au regard des 20 000 établissements franciliens du secteur (voir encadré 1 p.8). Comment expliquer la faible représentation des acteurs de l'ESS dans le transport de marchandises ?

Une première explication est à chercher dans la forte internationalisation des flux de marchandises de la région. Avec 26.4% des importations et 20.4% des exportations en 2019²⁸, c'est la région française la plus insérée dans les échanges internationaux. Or, les structures de l'ESS sont peu impliquées dans ces échanges.

Au contraire, les activités des structures de l'ESS de la livraison sont très ancrées localement. La majorité de leurs activités relèvent de la logistique du dernier kilomètre, c'est-à-dire au bout de la chaîne de distribution, pour livrer le client final,

professionnel ou particulier. Elles s'inscrivent pour la plupart dans des schémas de logistique urbaine et aucune ne relève du modèle de la « grande logistique » évoqué (voir introduction p.7).

De plus, le transport de marchandises est un secteur d'activité qui n'a été investi que très récemment par les structures de l'économie sociale et solidaire. En effet, plus de la moitié des structures de notre échantillon ont débuté cette activité en 2020 ou plus tard. Ainsi, la faible présence des structures de l'ESS dans les chiffres du secteur ne doit pas masquer la vitalité de son développement récent et l'émergence d'acteurs inspirants désormais bien implantés. C'est l'un des enjeux de ce travail d'essayer d'expliquer l'éclosion de ces acteurs durant ces dernières années. Un premier élément de réponse est à chercher dans la genèse des différents projets.

Pourquoi porter un projet de transport de marchandise dans l'économie sociale et solidaire

²⁹Atlas commenté de l'économie sociale et solidaire, édition 2023, ESS France, 2023

³⁰Voir par exemple Histoires d'économie sociale et solidaire, Jean-François Draperi, 2017.

Comment expliquer la place marginale occupée par l'ESS dans le transport de marchandises ?

Pourquoi une économie qui rassemble 10.2%²⁹ des salariés du privé en France est-elle à ce point sous-représentée dans ce secteur d'activité ? Un élément de réponse réside dans les dynamiques d'émergence des organisations de l'ESS. Pourquoi et comment naissent les projets d'économie sociale et solidaire dans le transport de marchandises ? Et pourquoi est-ce seulement arrivé ces dernières années ?

Les organisations de l'économie sociale et solidaire sont créées par un regroupement d'individus qui, confrontés à des problématiques spécifiques, décident de s'organiser collectivement pour produire des solutions. C'est cette manière de faire qui confère à l'ESS sa capacité d'innovation.

L'histoire de l'ESS fourmille d'exemples de cette manière d'entreprendre. C'est par exemple pour améliorer des conditions de travail dangereuses et

dégradées que des ouvriers se regroupent en association de secours mutuel dans la première moitié du XIX^e siècle. Au Japon, dans les années 60, à la suite d'une série d'empoisonnements d'enfants au mercure en raison de contamination alimentaire, des mères de famille organisent des coopératives de consommation pour s'assurer un approvisionnement en direct auprès des producteurs. Elles alimentent aujourd'hui plus de 20 millions de personnes et ont été une source d'inspiration de nombreuses initiatives, comme les AMAP en France.

Les exemples pourraient être multipliés mais ce n'est pas l'objet de cette étude³⁰. On comprend cependant mieux pourquoi les structures de l'ESS ne se sont investies que très récemment dans le secteur du transport de marchandises.



source : Riders social club

Cette activité n'était pas conçue comme un secteur d'activité où l'ESS avait une place et un projet original à proposer. Ce ne sera le cas qu'à partir des années 2015 et 2016, lorsque les plateformes numériques de livraison de repas commenceront à s'imposer en France. C'est pour construire un cadre d'exercice en dehors des plateformes numériques qu'Olvo, qui deviendra Cargonauts, est créé en 2015 par d'anciens coursiers. L'arrivée dans le débat public des problématiques des

plateformes employant des auto-entrepreneurs et leur médiatisation est aussi un élément important. C'est par des articles de presse ou des documentaires que deux cofondateurs de structures sont sensibilisés et entreprennent de créer leur coopérative de livraison à vélo (Samo et le Riders social Club).

Les structures de l'économie sociale et solidaire se sont investies dans le secteur du transport de marchandises pour apporter une réponse aux problèmes posés par les

plateformes numériques de livraison reposant sur l'intermédiation et l'auto-entrepreneuriat. C'est l'un des points d'ancrage de l'ESS dans le transport de marchandises. D'autres acteurs de l'ESS se sont positionnés dans la filière du transport de marchandises, mais ils y sont arrivés par un autre chemin. Néanmoins, cette explication vaut pour les structures de la cyclologistique, or ce ne sont pas les seuls acteurs du transport de marchandises sociales et solidaire en Île-de-France.

PORTRAIT : CARGONAUTES

Créé en 2016, sous le nom d'Olvo, les Cargonautes constituent la plus grande coopérative de cyclologistique de France en termes d'effectif et de chiffre d'affaires. La structure est un acteur historique du secteur qui a su conjuguer une croissance économique importante et des ambitions sociales et environnementales élevées. La coopérative a pu montrer toute sa résilience et sa capacité d'adaptation lors de la pandémie de COVID.

En effet, les livraisons à destination des clients finaux professionnels se sont tarées durant les mois de pandémie, notamment lors des confinements successifs. Pour faire face à cette baisse d'activité, les Cargonautes ont investi un segment de marché émergent : la livraison à domicile depuis des grands restaurants parisiens, désertés pendant les périodes de distanciation sociale.

C'est ainsi que la coopérative livre des particuliers pour les restaurants d'Alain Ducasse, d'Hélène Darose, d'Anne-Sophie Pic ou de Jean-François Piège. D'autres opérations permettent aux livreurs de traverser la période pandémique, comme la distribution de paniers solidaires pour la mairie de Paris avec l'appui d'un semi-remorque place d'Italie servant aux livreurs de hub déporté. En réorientant une partie de ses activités vers la livraison alimentaire en contexte de crise sanitaire, les Cargonautes ont passé les longs mois de crise sans licenciement, embauchant même cinq personnes.

C'est en novembre 2021, quelques mois après la levée des dernières mesures de confinement, que les Cargonautes ont emménagé dans un nouvel entrepôt. Auparavant locataires d'un local par un bail précaire dans le 10ème arrondissement, les Cargonautes ont posé leurs vélo cargos à Cap 18 dans le 18ème arrondissement, la dernière zone industrielle de Paris intramuros. Ils disposent de 750m² au sol comprenant 80m² de chambre froide positive.

C'est à partir de là que la coopérative réalise la plupart de ses activités. La plus importante d'entre elles est la livraison du dernier kilomètre qui représente plus de la moitié de son chiffre d'affaires. L'entreprise délivre des prestations haut de gamme : livraison à J+1 de la commande sur un créneau de deux heures

“La règle, c’est que quelle que soit ta fonction, tu fais cinq heures de livraison par semaine. C’est le cœur de la boîte, c’est important qu’on garde tous un pied là-dedans.”

**Paul Roudaut,
gérant de Cargonautes.**

avec un taux de ponctualité de 96%. Ces livraisons sont assurées par les salariés de la coopérative et une trentaine de biporteurs électriques. Bien que plus marginale dans l’activité économique, la coopérative exerce l’ensemble des métiers de la logistique : stockage, préparation de commande, gestion des stocks, suivi des DLC, inventaire, etc.

Outre la logistique, les Cargonautes proposent aussi des services liés au cycle comme la réparation de cycles, notamment pour les abonnés du service Véligo. Ils sont également distributeurs de la marque de vélo-cargo française « Douze Cycles ». Par ailleurs, la coopérative produit des caisses personnalisables pour vélo cargo qui permettent aussi d’intervenir pour le compte de grandes marques dans des opérations promotionnelles ponctuelles en créant des caisses arborant le logo du client.

Pour soutenir ses activités de livraison, la coopérative a développé son propre logiciel de gestion de tournée avec le soutien financier de l’ADEME : Cyke. Les logiciels de gestion de tournée sont nombreux mais aucun ne correspondait aux besoins particuliers des Cargonautes, particulièrement la gestion de modèles de tournées hybrides mêlant de la livraison depuis l’entrepôt et des courses. Cyke est aujourd’hui commercialisé et utilisé par une dizaine d’entreprises de cyclologistique. En plus d’être un gestionnaire de tournées adapté aux spécificités de la cyclologistique, Cyke sert aussi de portail clients. L’ambition est à terme de faire de Cyke un logiciel libre indépendant des Cargonautes, qui vendraient de la prestation autour de l’utilisation du logiciel et de l’optimisation des tournées.

Toutes ces missions sont assurées par les 38 salariés que compte la coopérative qui a dégagé 1.5 millions de chiffre d’affaires en 2022. Chaque salarié de la coopérative, sans exception, doit réaliser au moins cinq heures de livraison par semaine.

La grande majorité des salariés occupent plusieurs postes. Cette volonté d'hybridation est rendue possible par la multiplicité des activités des Cargonauts. C'est à la fois un moyen de lutter contre la lassitude du travail de livraison et une manière de s'adapter à une main d'œuvre globalement surqualifiée pour le travail de livraison.

Cette souplesse dans les postes et la possibilité de mobiliser les fonctions supports pour de la livraison permet de tamponner en partie les variations inhérentes à l'activité de livraison qui

connait des pics saisonniers. La politique de santé au travail l'entreprise est également ambitieuse avec une mutuelle remboursée à 100% et l'intervention d'un kiné assurant des sessions de prévention des troubles musculosquelettiques deux à trois fois par an. La politique salariale est très égalitaire puisque l'écart entre le salaire le plus haut est 1.7 fois plus élevé que le salaire le plus bas.

La coopérative ne souhaite pas déployer ses activités de livraison en dehors de la région pari-

sienne, considérant que dans la cyclologistique l'ancrage local est déterminant. Les perspectives de développement se situent plutôt dans la mutualisation avec d'autres structures de cyclologistique pour créer une offre commune pour le Grand Paris. La coopérative vise aussi à développer ses activités à forte valeur ajoutée, comme les opérations promotionnelles à Paris et les activités de conseils aux entreprises et aux collectivités partout en France portées par leur marque Big Bike Consulting

Les acteurs de l'inclusion, le transport de marchandise comme activité complémentaire

Le secteur de l'inclusion regroupe deux grands ensembles, les acteurs de l'insertion par l'activité économique (IAE) et ceux du secteur du travail adapté et protégé (STPA). Ces démarches partent du principe que l'emploi est un facteur d'intégration sociale et qu'il convient de mettre en œuvre des dispositifs spécifiques pour faciliter l'accès à l'emploi des personnes qui en sont éloignées.

Ces structures de l'inclusion développent des activités économiques avec des aménagements et des accompagnements spécifiques aux publics

dont elles veulent favoriser l'accès à l'emploi. Ces dernières années, plusieurs de ces acteurs de l'inclusion se sont positionnés sur des activités

de transport de marchandises en complémentarité avec des activités préexistantes.

Vif Circuit Court par exemple part initialement d'une activité d'aide alimentaire. Dans ce cadre, la structure d'insertion rattachée à la Croix-Rouge dispose de surfaces d'entrepôt et de véhicules, surtout des VUL. Ces capacités vont être mobilisées pour construire une activité de transport de denrées alimentaires dans une démarche de circuits courts pour transporter les fruits et légumes des agriculteurs du 77 et du 91 vers les consommateurs.

Carton Plein a développé une offre de cyclologistique complète à partir d'une activité initiale de collecte et de valorisation de cartons. Les Cyclopes aussi assurent des prestations de cyclologistique développées à partir d'une activité de distribution du journal municipal et d'un atelier de réparation solidaire de vélos. Au total, dans l'échantillon, ce sont cinq structures de l'inclusion qui ont développé des activités de transport de marchandises à partir d'activités déjà existantes. Deux modalités principales de développement d'activités de transport de marchandises ont été dégagées.

La première est la création de structures de l'ESS spécialisées dans le transport de marchandises qui ont construit des projets pour proposer une alternative pour les coursiers aux plateformes numériques d'intermédiation. La deuxième est le fait de structures de l'inclusion qui développent des offres de transport de marchandises à partir d'activités préexistantes, dans la perspective de diversifier leur parcours d'insertion.

Evidemment, certaines structures ne s'insèrent dans aucun de ces deux schémas. C'est le cas par exemple de Cygogne, une entreprise d'insertion qui s'est construite pour réaliser des prestations de logistique des derniers kilomètres. Ou encore la Cour Cyclette, une coopérative qui a développé des activités de cyclologistique en complémentarité d'autres activités, mais qui n'est pas une structure d'insertion. Et pour terminer, Dring non plus ne s'insère dans aucun des schémas précédents, c'est une structure d'insertion qui a développé une activité de cyclologistique sans complémentarité opérationnelle avec les autres activités de l'entreprise.

Finalement, le diagnostic initial peut s'affiner. Certes, les structures de l'ESS sont sous-représentées dans les activités de transport de marchandises. Mais plus précisément, c'est sur le segment du fret routier que l'ESS est à la peine, au contraire de la cyclologistique où les points d'ancrage sont solides.

Les structures de l'ESS du fret routier

Force est de constater que les structures de l'ESS trouvent moins facilement leur place dans le segment du fret routier comparativement à celui de la cyclologistique. Là aussi, une bonne compréhension de la manière dont ces activités se sont créées est utile pour appréhender les dynamiques propres aux structures de l'économie sociale et solidaire.

Ces trois structures partagent le statut de société commerciale de l'ESS. Cette situation s'explique parce que le transport routier de marchandises est une activité réglementée dont l'exercice est conditionné à l'inscription sur le registre national des entreprises du transport routier de marchandises. La possession d'une capacité professionnelle de transport de marchandises est nécessaire pour pouvoir s'inscrire sur ce registre. Les associations ne semblent pas pouvoir y être inscrites, du moins aucune ne l'est en Île-de-France.

Cette barrière à l'entrée explique aussi pourquoi, contrairement à ce que l'on observe pour la cyclologistique, le fret routier mis en œuvre par les structures de l'ESS est

structuré dans des établissements dédiés. Le développement de l'activité nécessite d'une part des moyens matériels plus importants, mais aussi d'investir des moyens dans une structuration juridique et réglementaire appropriée.

Bien que ces barrières à l'entrée des activités de transport routier de marchandises soient une réalité, il ne faut pas y voir l'unique facteur explicatif de la présence marginale des structures de l'ESS au sein de ce segment. Les trois structures présentent un deuxième point commun : elles sont toutes des structures de l'inclusion. Ce qui pourrait indiquer une certaine difficulté pour les entrepreneurs de l'économie sociale et solidaire à construire l'objet social du

fret routier en dehors des démarches d'inclusion.

Finalement, la place de l'ESS dans le fret routier est numériquement marginale, elle semble aussi cantonnée à certains interstices. Les trois structures du fret routier ont des activités avec un fort niveau de spécialisation. Vif Circuits Courts développe par exemple un service de transport de marchandise inséré dans une offre de commercialisation en circuits courts. Vif Pantin, avant sa fermeture début 2024, avait une activité assez importante de stockage d'urgence développée en lien avec les partenaires humanitaires du groupe Croix Rouge. Fastroad, pour sa part, est spécialisé dans les courses dédiées et d'urgence.

PORTRAIT VIF - CIRCUITS COURTS

Vif Circuits Courts développe une activité originale de logistique alimentaire au service des circuits courts. L'établissement fait partie de Vif Transport et Logistique (voir portrait Vif Pantin), la filiale de la Croix-Rouge Française intégrant l'ensemble des entreprises d'insertion de la Croix-Rouge spécialisées dans le transport et la logistique.lors de la pandémie de COVID.

L'entreprise d'insertion partage ses locaux de Savigny-le-Temple avec Appro 77, une association de la Croix-Rouge Française portant un atelier chantier d'insertion œuvrant dans le champ de l'aide alimentaire. Les liens entre ces deux structures sont profonds : l'émergence de Vif Circuits Courts s'est réalisée dans le développement de l'association d'aide alimentaire. En effet, Appro 77 cherche en 2019 à diversifier ses activités. Disposant d'un entrepôt de 2200m² et de trois chambres froides, d'une flotte de véhicules et d'une expertise dans la logistique et le transport des denrées alimentaires, Appro 77 conçoit une activité de plateforme logistique pour les circuits courts réalisant l'interface entre des producteurs de la région et les structures de la restauration.

L'initiative apporte une réponse au besoin d'écoulement local des producteurs agricoles locaux et parvient à construire rapidement une offre de produits alimentaires cohérente pour la restauration. Les acheteurs ont, eux, été plus difficiles à convaincre dans le contexte épidémique particulier de l'année 2020 ayant lourdement impacté le secteur de la restauration collective. Le retour à la normale et les efforts commerciaux ont finalement permis le lancement de l'activité. En 2021, elle est structurée dans une entreprise d'insertion portée par Vif Circuits Courts.

Aujourd'hui, Vif Circuits Courts est une plateforme de logistique et de commercialisation en circuits courts réunissant 80 producteurs locaux qui peuvent ainsi écouler leurs produits frais et locaux à 300 clients franciliens (restauration collective et commerciale, distribution, aide alimentaire). En 2023, ce sont 400 tonnes de marchandises qui ont été distribuées par Vif Circuits Courts.

Vif Circuits Courts réalise ces opérations de commercialisation et de logistique alimentaire grâce à trois salariés en insertion et deux salariés permanents. Les moyens matériels engagés dans l'activité sont importants. L'entreprise d'insertion dispose de 400m² de surface logistique auxquels s'ajoutent 120m² de chambre froide. Les livraisons sont assurées par trois camions frigorifiques, deux de 3,5t et un poids lourd de 7,5t.

L'initiative présente un double intérêt pour le volet insertion. D'abord, un poste d'insertion sur le suivi commercial des commandes a pu être créé afin de diversifier les parcours au-delà des activités de logistique. Ensuite, le démarchage commercial des clients dans la restauration permet à Vif Circuits Courts de nouer des partenariats d'insertion pour faciliter la réalisation, par ses salariés en insertion, d'immersions ou de stages au sein de structures de la restauration qui ont de forts besoins de recrutement.

Synthèse et perspective

Le transport de marchandises est un secteur nouveau pour les structures de l'ESS francilienne. Si le nombre de structures est pour l'instant limité, la dynamique de création a été soutenue ces dernières années, accompagnant l'émergence et l'affirmation des activités de logistique urbaine.

Pour résumer le propos, la faible représentation des structures de l'ESS dans le transport masque deux dynamiques distinctes. Les structures de l'ESS sont bien implantées dans le segment de la cyclologistique. Cette activité s'est récemment imposée dans les grandes villes françaises, poussée par les plateformes numériques de livraison de repas notamment. Les conditions de travail dégradées des coursiers poussent de nombreux entrepreneurs de l'ESS à porter des projets proposant un cadre vertueux d'exercice de l'activité. Par ailleurs, plusieurs structures d'insertion vont aussi se positionner sur les activités de cyclologistique

dans une optique de complémentarité avec des activités préexistantes.

En revanche, les structures de l'ESS ont plus de difficulté à trouver leur place dans le fret routier. Les explications sont multiples : barrière administrative qui exclut les associations et qui sont coûteuses pour les autres structures de l'ESS ; difficulté à constituer une activité de fret routier avec une utilité sociale en dehors des démarches d'inclusion ; condition de marché probablement difficile qui inscrit l'ESS dans des sous-segments d'activités relativement spécifiques.

Les structures de l'ESS ont par ailleurs une activité très orientée vers la logistique urbaine. Elles n'opèrent que très peu de poids-lourd. Lorsqu'elles le font, ce n'est pas dans le cadre de la grande logistique, mais dans des interstices de chaînes logistiques courtes. Il ne semble pas y avoir de dynamique en cours ou de raison de penser que l'ESS pourrait se positionner sur ces circuits de la grande logistique, si ce n'est, comme elles le font déjà, en bout de chaînes comme opérateur de logistique urbaine.



LES ACTIVITÉS : QUELLES SONT LES STRUCTURES DE L'ESS

Les activités de transport de marchandises

Types de marchandise

Les structures de l'ESS transportent tous types de marchandises : biens de consommation (souvent en colis), denrées alimentaires, sèches, fraîches ou froides. En revanche, la répartition n'est pas homogène :

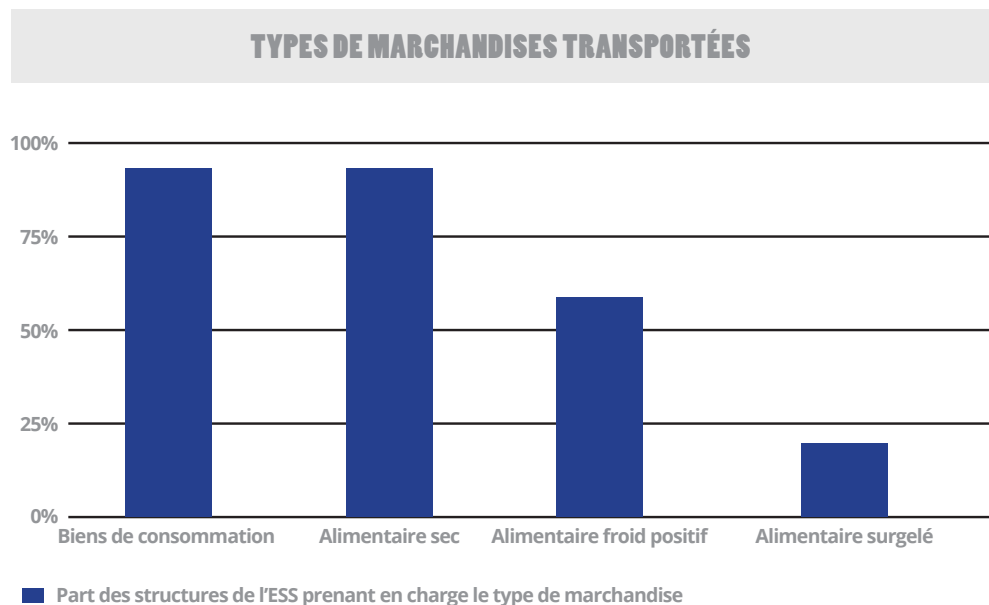


Figure 1 Données issues des entretiens, sur l'ensemble de l'échantillon fret routier et cyclologistique

Les structures de l'ESS de la cyclologistique ont une orientation multiflux très affirmée. Elles prennent toutes en charge des produits alimentaires et des biens de consommation. Le transport à froid lui demande des équipements spécifiques pour le transport, notamment des contenants permettant la conservation de la température. Les grou-

per en entrepôt nécessite encore plus d'investissement puisqu'il faut alors une chambre froide, voire deux, pour les grouper en froid positif et négatif.

La situation pour le fret routier est opposée car sur les trois structures, deux sont spécialisées. Fastroad est centré sur le transport de marchandises d'urgence et dédié, des prestations à forte va-

leur ajoutée difficilement compatibles avec le transport de denrées alimentaires. Vif Circuits Courts, au contraire, est spécialisée dans le transport de denrées alimentaires puisque son offre de transport s'est développée au sein d'un service de commercialisation de fruits et légumes locaux.

E FONT LES ESS?

Les courses

La course consiste à récupérer la marchandise pour l'amener à son destinataire sans marquer de rupture de charge, contrairement aux livraisons depuis l'entrepôt.

Les courses prennent généralement place dans des chaînes logistiques courtes comme la livraison de repas depuis un restaurant ou de biens de consommation depuis un commerce local. Mais elles peuvent aussi constituer le dernier maillon de chaîne complexe, comme pour la livraison d'achat en ligne depuis un entrepôt ou un supermarché. C'est le modèle de la logistique urbaine comme prolongement de la grande logistique.

La course est pratiquée par l'intégralité des structures de la cyclologistique rencontrées. Ce qui s'explique par la facilité d'entrée sur l'activité. La cyclologistique n'est pas une activité réglementée, contrairement au

fret routier, et le modèle de la course ne requiert pas d'immobilier. La seule nécessité est d'avoir un cycle adapté à la typologie de marchandise à livrer et un endroit adapté pour le ranger. C'est donc une modalité d'exercice de l'activité avec très peu de barrières à l'entrée.

La plupart des structures de cyclologistique rencontrées ont d'ailleurs entamé leur activité par la course, avant, pour certaines d'entre elles, d'acquiescer des capacités foncières. Pour les structures de l'ESS du fret routier, la pratique de la course est en revanche loin d'être systématique. Une seule des structures identifiées, Fastroad, la pratique. Les courses proposées sont de surcroît des courses d'urgences³¹ et dédiées³², 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Cette prestation particulière demande une grande réactivité et ne peut pas s'organiser au sein de tournées optimisées pour servir plusieurs destinataires, elle est donc coûteuse.

³¹La course urgente est enclenchée dès réception de l'ordre de livraison et se réalise dans des délais très contraints.

³²Une course est dite dédiée quand la cargaison est adressée à unique destinataire.

La livraison groupée

La livraison groupée est un mode de livraison où les marchandises, pouvant provenir de différents chargeurs, sont chargées dans un véhicule avant d'être livrées à des destinataires distincts.

Elle permet d'optimiser les tournées, l'organisation planifiée de la succession des différents points de livraison, en fonction de la capacité de chargement des véhicules et de la localisation des ordres de livraisons à réaliser. L'avantage de cette organisation est autant économique qu'écologique. Economique puisque dans une même tournée plusieurs clients sont livrés au cours d'un itinéraire optimisé. Ecologique puisque cette modalité de livraison permet d'optimiser la charge des véhicules et donc de transporter plus de marchandises avec le même nombre de véhicules.

Si les avantages sont évidents, cette organisation

impose des contraintes importantes, notamment de disposer d'un entrepôt permettant de recevoir et de grouper les marchandises ainsi que de préparer les tournées. C'est pour cette raison que les structures de l'ESS sont moins nombreuses à proposer de la livraison groupée que des courses. La moitié des structures de la cyclologistique de l'échantillon en met en œuvre. C'est le cas de deux des trois structures du fret routier.

L'entrepôt ouvre d'autres perspectives que l'organisation de livraisons groupées. D'abord, il permet de réceptionner des marchandises et donc de s'insérer comme opérateur du dernier kilomètre de la grande logistique. Mais surtout, il permet d'élargir considérablement l'offre de service de l'entreprise et de proposer des services logistiques qui dépassent le transport de marchandises.

Les déménagements

C'est une activité rarement réalisée par les structures de l'ESS du transport de marchandises.

Vif Pantin en réalisait occasionnellement, mais c'était une activité très secondaire. Côté cyclologistique, Carton Plein a développé cette activité et d'ailleurs, l'association réalisait des déménagements avant d'opérer des livraisons à vélos. Cette offre se destine aux particuliers comme aux professionnels. Les déménagements d'entreprise impliquant des volumes importants sont réalisés en partenariat avec des entreprises à but lucratif.

PORTRAIT – CARTON PLEIN

Créée en 2012 dans le 18ème arrondissement de Paris, Carton Plein est une association qui s’est construite autour d’une activité de collecte et de valorisation de carton afin de faciliter l’accès à l’emploi à un public en grande précarité.

C’est en développant des services complémentaires à la collecte du carton que l’association s’est positionnée progressivement sur la cyclologistique, toujours en accord avec le projet d’intégration socioprofessionnelle. Le projet affiche dès l’origine la volonté de conjuguer les impacts sociaux et environnementaux. C’est pourquoi la flotte de Carton Plein est décarbonée depuis les premières collectes. Les vélos avec remorques démontrent rapidement leur potentiel comme une solution écologique et efficace pour collecter de multiples points dispersés dans une ville congestionnée.

Une nouvelle étape est franchie en 2015 lorsque Carton Plein propose des prestations de déménagements à vélos pour les particuliers et les professionnels. Les premiers sont réalisés sans assistance électrique ! Cette nouvelle activité capitalise sur un déjà-là : des vélos, des remorques et des salariés compétents pour les conduire. La synergie est forte avec le travail de collecte et de valorisation du carton. L’association propose ainsi des prestations complémentaires (ventes de cartons, emballages, etc.)

Avec une capacité de charge de 250 kilos, une flotte de trois ou quatre vélos avec remorques peut remplacer un camion si le déménagement a lieu dans un rayon de 10 kilomètres. Les plus gros déménagements d’entreprise, comme celui des bureaux de BlaBlaCar par exemple, sont réalisés en partenariat avec des déménageurs de l’économie à but lucratif.

Une entreprise d'insertion est créée en 2018 pour structurer l'offre de cyclologistique, mais aussi pour diversifier les parcours d'insertion proposés et s'ouvrir à des publics considérés comme étant moins éloignés de l'emploi. En 2021, l'activité cyclologistique passe un cap lorsque Carton Plein emménage dans un entrepôt de 300m² situé dans le 11^{ème} arrondissement. L'association propose dès lors des services de livraison du dernier kilomètre.

La localisation centrale de l'entrepôt permet une réactivité qui séduit de nombreux clients. L'association prend également en charge des livraisons alimentaires, par exemple dans le cadre d'un marché de livraison de repas en liaison froide pour le Centre d'action sociale de la ville de Paris. Ce marché a été remporté en cotraitance avec un transporteur classique, ce qui montre que Carton Plein est désormais installé comme un acteur reconnu de la cyclologistique capable d'initier des groupements :

« On est très content de voir qu'on peut se rapprocher d'acteurs classiques qui vont nous considérer pour notre savoir-faire et pour notre agilité, réactivité et flexibilité. C'est un vrai marqueur sur ce qui se passe aujourd'hui sur la logistique urbaine décarbonée. La cotraitance, c'est une vraie victoire. »

Pierre Sindicas (directeur de Carton Plein Cyclo) et Clément Goyot (responsable commercial de Carton Plein)

Carton Plein diversifie son activité de collecte en prenant en charge, en plus des cartons, la collecte de biodéchets pour massification. Les vélos sont très efficaces pour collecter de multiples points rapprochés dans le milieu urbain dense. L'entreprise d'insertion travaille par exemple en partenariat avec les Alchimistes pour collecter des biodéchets avant de les acheminer sur leur plateforme de compostage sur le site de « Bercy Beaucoup » à Paris.

Carton Plein collecte aussi des mégots de cigarette pour le compte de l'entreprise CKFD, ou encore, des capsules de cafés qui sont massifiées dans des box à côté de l'entrepôt avant d'être pris en charge par des opérateurs spécialisés.

Cette activité de logistique du premier kilomètre est portée par une dynamique de gestion des déchets de plus en plus fine où la séparation des flux de déchets s'accroît, ce qui rend leur collecte par des vélos ou biporteurs encore plus pertinente.

Pour mener à bien ces multiples activités de cyclo-logistiques (collecte de cartons, déménagement, livraison du dernier kilomètre et logistique du premier kilomètre), Carton Plein mobilise une trentaine de salariés en insertion encadrés par cinq salariés permanents. Le parc de véhicules est diversifié avec une vingtaine de VAE pouvant embarquer des remorques de différentes tailles et une dizaine de biporteurs électriques. Cette hétérogénéité dans le matériel complexifie la planification et la maintenance, mais permet de trouver des solutions adaptées à la variété des activités de l'association.

En cohérence avec son projet d'insertion, l'association accorde une place centrale à la formation. Avant de pédaler en autonomie dans les rues de Paris pour livrer la marchandise, les salariés en insertion sont formés au code de la route, à l'utilisation du matériel et à la sécurité. S'ensuit une période d'essai et d'intégration, qui peut s'étendre sur un mois, durant lequel le salarié accompagne une livraison sur un vélo. C'est seulement ensuite qu'il roulera avec les remorques à vide, toujours en binôme. Ce n'est qu'à l'issue de ce parcours que le salarié pourra effectuer ses premières livraisons, d'abord accompagnées d'un encadrant technique ou d'un cyclo-logisticien plus expérimenté. Les salariés en insertion sont également formés à la maintenance de base et peuvent prendre en charge une partie de l'entretien et des réparations courantes. En 2022, les missions de cyclologistique ont été assurées par plus d'une vingtaine de cyclologisticiens.

En pointe sur le sujet de la formation à la cyclologistique, Carton Plein travaille dans le cadre d'un programme d'Action de Formation en Situation de Travail (AFEST) à formaliser un référentiel de compétences et de modalités d'évaluation.

L'ambition est de construire une méthodologie couplant l'observation en situation de travail et des entretiens réflexifs entre apprenant et encadrant. C'est à la fois une manière de contribuer à la structuration de la filière, mais aussi de valoriser les multiples compétences acquises par les salariés : sécurité sur la route, conduite de VAE avec remorques, relations client, etc. Pour favoriser leur insertion professionnelle. Cet effort de structuration et de formation est d'autant plus nécessaire que la cyclologistique souffre de représentations réductrices. Elle est trop souvent associée au travail de livraison intermédié par des plateformes numériques peu ambitieuses en termes de formation, de sécurité et de professionnalisation interrogent :

« L'image de la cyclologistique est souvent très réductrice, on va penser aux plateformes de livraison. C'est là qu'il faut montrer qu'on peut faire beaucoup plus que ça. »

Pierre Sindicas (directeur de Carton Plein Cyclo) et Clément Goyot (responsable commercial de Carton Plein)

Les multiples actions que mènent Carton Plein emmènent l'ensemble de la filière vers une reconnaissance accrue, comme le montrent les partenariats noués avec des transporteurs du secteur lucratif. Les perspectives de développement sont, en tout cas, nombreuses avec l'ambition d'accroître les volumes des activités cyclologistique de l'établissement de Nanterre. Carton Plein investit aussi de nouveaux lieux pour élargir son périmètre d'action géographique.

L'association vient par ailleurs d'obtenir 70m² qui seront utilisés pour faire du stockage tampon au cœur de Paris dans le cadre d'une opération d'occupation temporaire de l'ancien siège de l'APHP.

A moyen terme, Carton Plein projette d'intensifier son activité de collecte des déchets, notamment en développant des partenariats pour opérer la collecte pour le compte de tiers disposant de foncier logistique. L'activité de déménagement est, elle aussi, au cœur des perspectives de l'association qui souhaite particulièrement accroître son volume de déménagement d'entreprise.

CARTON
PLEIN  

La collecte des déchets

La politique publique de gestion des déchets tend à séparer de manière croissante les flux de matières collectées pour en améliorer le traitement.

Le dernier exemple est l'obligation faite aux collectivités depuis le premier janvier 2024 de proposer à leurs habitants des solutions de collectes séparées pour les biodéchets.

Ce mouvement de séparation implique, particulièrement pour certains flux, des besoins pour collecter un nombre croissant de points sur des tonnages plus faibles. Les cyclologisticiens sont outillés pour répondre à cette demande et le font déjà. C'est le cas notamment de Carton Plein dont la genèse est à chercher du côté de la collecte et de la valorisation de cartons. Aujourd'hui, la structure d'insertion par

l'activité économique collecte des emballages pour réemploi, des mégots et des biodéchets. Par exemple, un marché novateur a été remporté par Carton Plein et trois autres structures de l'insertion et consiste à faire la collecte préservante des cartons des commerçants du territoire d'Est Ensemble. Une autre force des structures de l'ESS dans la collecte des déchets est de pouvoir s'appuyer sur un riche écosystème d'acteurs déjà existant. C'est ce qui a rendu possible le partenariat entre Cargonauts et Lemon Tri, une structure de l'ESS spécialiste de la collecte et le tri des déchets, pour collecter certains flux en milieu urbain dense à l'aide d'un micro-hub installé sur une place de livraison à Paris :



Lemon Tri n'arrivait plus à faire ses tournées dans le centre de Paris avec la congestion et plein de points à relier. [...] Les Cargonauts ramassent cartons et bouteille d'eau dans deux ou trois arrondissements et vient stocker dans le micro-hub. Au moins une fois par semaine le camion de Lemon Tri vient les chercher pour les acheminer sur leur site. »

Suzanne Friedrich, Chargée de projet R&D innovation à la Sogaris, partenaire de l'initiative.

Les activités d'entrepôt : stockage et préparation de commandes

Disposer d'un entrepôt permet de développer de nouvelles activités et de pouvoir proposer une offre de service logistique dépassant le transport de marchandise en plus de la livraison groupée qui a déjà été abordée précédemment.

Ces activités sont centrales dans l'offre de service de nombreuses structures de l'ESS du transport de marchandises.

Stocker des marchandises est la fonction première d'un entrepôt. C'est aussi une prestation qui peut s'effectuer pour le compte de tiers, elle se facture généralement à la palette. Du point de vue du fournisseur, cette externalisation permet de rapprocher sa marchandise de sa clientèle sans investir dans du foncier, tout en confiant la gestion logistique à des professionnels spécialisés.

La modalité de stockage la plus fréquemment utilisée par les structures du transport de marchandise est le stockage tampon. Il consiste à conserver pour le compte du client une partie de sa marchandise et à les livrer selon les besoins découlant des commandes réalisées.

Une autre prestation est le stockage d'urgence.

Dans ce cas, les biens sont conservés jusqu'au déclenchement de la situation d'urgence. A partir de ce moment, l'acheminement de la marchandise doit démarrer immédiatement. Ces prestations sont mises en œuvre par les acteurs du fret routier. Fastroad le réalise pour des pièces de rechange informatiques et Vif Pantin gère des stocks d'urgence, de l'eau par exemple, à destination d'action humanitaire. Le stock d'urgence est moins roulant que le stock tampon et peut être immobilisé plusieurs années.

Le stockage s'accompagne nécessairement d'opération de préparation de commandes, aussi appelé « Picking, » il vise à collecter dans l'entrepôt l'ensemble des marchandises qui vont être livrées et à les préparer, si besoin, pour l'expédition. Dans les entrepôts des structures de l'échantillon, cette opération

de préparation de commandes n'est pas automatisée. Le picking est également réalisé en lien étroit avec la planification des tournées, puisqu'il faut savoir dans quels véhicules vont être transportées les commandes préparées.

Finalement, le suivi des DLC et du niveau de stock est également une prestation proposée par la plupart des structures de l'ESS disposant d'entrepôt dans le but d'étoffer leur offre de services logistique.

Les services annexes

Certaines structures de l'ESS du transport de marchandise développent des services annexes liés à leur activité de livraison. Elles se regroupent dans quatre principaux ensembles : les services autour du cycle, la production de matériel, le développement d'outils numériques pour correspondre à une vision et une pratique de l'activité et enfin les prestations de conseils.

Les prestations autour du cycle

Les structures de la cyclologistique travaillent continuellement avec des cycles.

ans cette perspective, plusieurs parmi elles ont développé des services à destination des entreprises ou des particuliers. C'est le cas particulièrement de la Cour Cycllette ou de Cargonauts qui sont tous deux distributeurs de certaines marques de cycle orientées cyclologistique. En raison des volumes commandés qui restent assez faibles, les structures de l'ESS du transport de marchandise ne sont pas vraiment prioritaires pour les fabricants de cycles, particulièrement en cas de tension sur l'approvisionnement. Les deux structures pro-

posent également des prestations de réparation de cycle selon des modalités différentes. La Cour Cycllette vend des prestations de réparation, notamment sur les moteurs électriques, à des clients. C'est même devenu l'activité principale de la coopérative depuis que des difficultés à trouver du foncier adapté ont mené à la suspension de ses activités de cyclologistique. Cargonauts est sous-traitant pour la réparation des Véligo dans le cadre du service de location de vélo à assistance électrique de la Région Île-de-France.

Ces prestations de réparations découlent d'une expertise en partie issue de l'activité quotidienne de ces structures qui entretiennent leur flotte pour leur propre besoin. Parfois, cette complémentarité existe avec

des prestations solidaires et non-marchandes. C'est le cas par exemple des Cyclopes, dont la structure porteuse, la régie de quartier de Stains, opère également un atelier d'auto-réparation de vélo.





PORTRAIT – LA COUR CYCLETTE

La Cour Cyclette est une coopérative proposant des services de proximité autour des nouveaux usages du vélo.

C'est aujourd'hui une structure reconnue et implantée dans le paysage des mobilités décarbonées du Val-de-Marne qui a développé une expertise pointue en expérimentant de multiples activités.

L'histoire commence en 2017 sous l'impulsion de Myriam, la fondatrice, qui décide de réorienter l'activité d'un garage de moto d'Alfortville vers la réparation de cycles. Rapidement, les activités s'élargissent et la Cour Cyclette propose également de la location et de la vente de cycles. Souhaitant ouvrir le garage sur le quartier, la Cour Cyclette implante dans les locaux un café et une cantine en circuit court sous forme associative. C'est autour de ces deux briques constitutives de leur projet, le cycle et l'alimentation durable, que la Cour Cyclette va explorer de nombreuses activités.

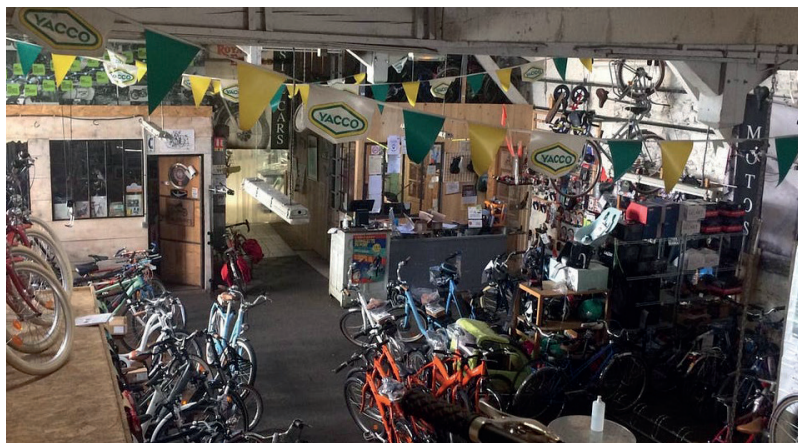
La Cour Cyclette développe dès lors des activités de traiteur et de distribution de produits issus des circuits courts avec une logistique de livraison 100% décarbonée. Parallèlement, un important travail de structuration juridique est mené avec la transformation de l'association en SCIC en 2021. C'est une manière d'ouvrir la gouvernance à l'ensemble des parties prenantes de la Cour Cyclette et d'affirmer son ancrage territorial dans le Val-de-Marne. Cet effort de structuration arrive à son terme en 2023 quand les activités du garage, auparavant réalisées par une SARL, sont intégrées dans la SCIC.

C'est aussi en 2023 que la Cour Cyclette déménage. La coopérative quitte Alfortville pour s'installer à Ivry-sur-Seine. Le rôle actif de la municipalité dans l'animation et la valorisation d'un écosystème du cycle est à souligner :

« Le rôle de la mairie, c'est l'environnement qu'elle crée. Elle ne nous subventionne pas. Mais elle a facilité les relations avec le bailleur, elle communique sur le site, nous fait venir pour la fête du vélo, etc. Elle promeut beaucoup du vélo, et nous, on en bénéficie. Ils achètent un peu de matos. On est en lien avec les autres assos vélos de la ville, Mélocycle, Mieux se Déplacer à Bicyclette, la Cyclofficine. »

**Myriam Goujjane,
fondatrice de la Cour Cyclette**

Dans ce nouveau local, la Cour Cyclette dispose de 130m² en pied d'immeuble. Ce lieu abrite un espace de vente et un atelier de réparation à destination de clients professionnels comme de particuliers. La structure propose en effet de la vente de cycles, avec assistance électrique ou non, et aussi de vélos cargos de plusieurs marques françaises. L'atelier de réparation prend en charge tout type de vélo et intervient même sur les motorisations électriques et devient l'activité centrale de la coopérative.





Les activités de cyclologistique de la coopérative sont tournées vers le conseil et la vente de matériel. Il s'agit d'accompagner les clients, collectivités et entreprises, dans l'intégration de la cyclologistique à leur activité :

»

L'idée est d'accompagner les clients avec une analyse, une perspective. Par exemple, on peut customiser des remorques, les adapter aux usages. Un parc, par exemple, il peut avoir besoin d'une remorque et d'un vélo, mais sûrement d'équipement spécifique sur la remorque pour leur matériel, l'évacuation des déchets verts, etc. La logistique à vélo, c'est plus que des remorques et des caisses ! Il y a plein de matériels spécifiques liés aux différentes spécificités des activités. Là-dessus on tire parti de notre expertise en tant qu'utilisateur et praticien de cyclologistique. »

**Myriam Goujjane,
fondatrice de la Cour Cyclette**

Cette expertise provient des activités menées par les cinq salariés de la Cour Cyclette : livraison de vins, de vélos et d'autres marchandises et, surtout, traiteur à vélo. Depuis plusieurs années, la Cour Cyclette propose de livrer à vélos des plats préparés par la coopérative. Ces années de pratique ont permis à la SCIC de développer une expertise pointue sur la livraison de plats chauds ou froids, notamment auprès des collectivités et des structures de l'enseignement supérieur et de la recherche.



La Cour Cyclette projette son développement dans le renforcement d'activités existantes et le développement de nouvelles. La coopérative ambitionne d'obtenir un second local à vocation logistique pour reprendre les activités opérationnelles de cyclologistique auxquelles elle a dû momentanément renoncer faute de local adapté. Deux nouvelles activités devraient être lancées en 2024. La première est le cyclotourisme en lien avec l'ouverture d'une auberge touristique à Vitry-sur-Seine, la Cour Cyclette souhaite y réaliser de la location de cycle et l'organisation de promenades cyclables le long de la Seine. La deuxième activité consiste à explorer les activités de logistique du premier kilomètre à partir de collectes des biodéchets, si possible en lien avec les méthaniseurs du département.

La production de matériel de cyclologistique

Deux structures ont des activités de création de matériel pour la cyclologistique. Cargonantes conçoit et produit des caisses de vélos cargos.

Développées d'abord pour son propre usage, les caisses sont personnalisables. Ce qui ouvre deux possibilités. La première est de les vendre à d'autres acteurs de la cyclologistique. La deuxième est de proposer une offre d'opérations spéciales qui sont des opérations ponctuelles à visée promotionnelle pour lesquelles des caisses sont créées spécifiquement avec les noms et logos des clients. Cette prestation rare permet de dégager des marges plus importantes que des livraisons classiques.

Ensuite, Cygogne conçoit ses propres caisses de transport en température dirigée. Cette idée est née de la difficulté à trouver du matériel adapté :

« Nous avons réalisé la structure et on commande les bâches qui permettent de faire du froid passif. Il y a une norme ATP, qui est une certification qui permet un transport en froid, qui est testée en usine. Il teste pendant 24 heures les sorties de froid et de chaud. Il certifie qu'avec tant d'ouverture, il reste tant de froid et tant de chaud. Notre objectif, c'est de passer ces tests-là. »

Hugues de Kergorlay,
CEO et co-fondateur de Cygogne.

L'ambition de Cygogne est d'abord d'obtenir une première certification qui autorise l'usage du matériel pour un usage interne. Dans un second temps, se posera la question d'essayer une autre certification qui permette la vente du matériel.

³³Accord sur le transport des denrées périssables.

PORTRAIT – CYGOGNE

Créée en 2021, Cygogne est une entreprise d'insertion spécialiste de la logistique des derniers kilomètres en vélo cargo et véhicules utilitaires légers électriques.

L'histoire avait pourtant commencé différemment, puisque au début, il n'était pas vraiment question de logistique, ni d'insertion. La genèse de Cygogne est à chercher du côté d'un projet entrepreneurial porté par Hugues de Kergorlay. Il souhaitait alors créer une activité de récupération d'invendus alimentaires pour les cuisiner afin de les vendre à des entreprises. Se pose dès lors la question de la logistique. Comment réaliser la livraison sans passer par des plateformes peu regardantes des conditions d'exercices et de la professionnalisation des livreurs ?

C'est devant l'absence de réponses évidentes à cette question qu'Hugues, rejoint par sa femme et son frère, détecte une opportunité de marché et change de braquet. Les entrepreneurs vont alors monter une société de cyclologistique en faisant le choix de l'insertion par l'activité économique :



Je me disais que la cyclo, c'était parfait pour être le dernier maillon de l'insertion. C'est une activité qui développe l'autonomie et qui est très sportive, ça permet de reconnecter plein de choses. Il y a aussi une bonne montée en compétence avec la relation client, le GPS, tout ce qui est manutention et chargement, la logistique pré-livraison. »

**Hugues de Kergorlay,
CEO et co-fondateur de Cygogne.**

Les activités de l'entreprise portent essentiellement sur des prestations de préparation de commandes, de stockage, de collecte et de livraisons. Elle développe rapidement une spécialisation sur l'alimentaire en créant ses propres caisses de transport en froid passif avec l'ambition d'obtenir l'attestation de conformité technique ATP³³.

Cygogne dispose aujourd'hui de trois entrepôts. Le premier se situe à Saint-Augustin dans le 8ème arrondissement et mesure 170m² dont 15m² de chambre froide positive. En 2022, un second entrepôt de 200m² est investi à Gennevilliers. Le troisième à Chaville mesure 400m². Appuyée sur ses trois implantations, l'entreprise d'insertion couvre le territoire de Paris et des villes limitrophes et le département des Hauts-de-Seine.

L'équipe se compose de 15 cyclos-logisticiens en insertion qui réalisent les différentes livraisons avec une flotte de 20 vélos-cargo et 8 remorques. Leur parcours d'insertion est encadré par une conseillère en insertion professionnelle. L'équipe est complétée par un responsable de hub, deux chefs d'équipe/réparateurs/répartiteurs et quatre cyclos-logisticiens professionnels. Les trois associés fondateurs assurent l'encadrement et les fonctions supports, mais eux aussi doivent parfois enfourcher un vélo-cargo si les variations de l'activité le demandent.

L'entreprise a déjà réalisé plus de 102 000 livraisons pour une soixantaine de clients et compte bien poursuivre son développement. Pour y parvenir, l'entreprise identifie deux principaux défis à relever. Le premier est l'image dégradée du métier livreur qui pose un double problème. D'abord pour le recrutement, où la représentation d'un métier précarisé est pénalisante et limite les candidatures. Puis au niveau de la perception des clients potentiels qui peuvent associer à cette précarité du métier un manque de professionnalisme.

Le second défi à relever est lié à l'inertie des organisations, qu'elles soient privées ou publiques. Basculer vers une logistique décarbonée est une décision stratégique importante. Changer les modalités de livraisons peut être considéré comme une prise de risque importante chez les clients et nécessite une forte volonté de changement pour franchir le pas.

Le développement d'outils numériques

Les structures de transport de marchandises utilisent des outils numériques pour répartir les marchandises entre les différents véhicules, organiser les tournées, assurer le suivi en direct, etc.

Des solutions commerciales existent, mais souvent, elles ne correspondent pas au besoin des structures. Ces solutions commerciales ont été produites pour l'activité de fret routier et se révèlent inadaptées aux spécificités de la cyclologistique.

Un exemple éclairant est celui de Cyke, un logiciel développé par Cargonautes en raison de l'inadéquation des solutions commercialisées déjà existantes :

Au-delà d'une adaptation aux réalités opérationnelles des spécificités de la cyclologistique, Cyke intègre aussi un portail numérique pour que les clients puissent directement passer commande dessus. D'abord développé pour des besoins internes, brique par brique à partir de 2019, le projet bénéficie d'un financement structurant de l'ADEME. Trois ans plus tard, Cyke est une solution numérique commercialisée adaptée aux besoins des cyclologisticiens. Aujourd'hui, une trentaine d'entreprises l'utilisent, dont Narvélos et Carton Plein pour évoquer celles qui font partie de notre échantillon. D'autres initiatives de développement d'outils numériques sont portées

par des structures de l'ESS. La coopérative CoopCycle a développé une infrastructure numérique sur le modèle des plateformes numériques de livraison de repas faisant le lien entre des livreurs et des restaurateurs. A une différence majeure, c'est que c'est un service réservé à ses adhérents qui sont tous des coopératives.

Fastroad a rencontré une problématique proche de celle de Cargonaute, les solutions logicielles commercialisées ne correspondaient pas à son activité. C'est bien une structure de fret routier, mais c'est aussi une société de transport de personnes.



Le paradigme de la cyclo n'est pas le même que celui de la logistique thermique motorisée. Tu fais beaucoup plus de tournées par journée. Ici, on part avec 1 à 12 points de livraisons puis on revient pour recharger. Mais pendant la tournée, on va aussi récupérer des colis. On mixe de la logistique du dernier kilomètre et de la course. C'est assez mal pris en compte par ce qui existe sur le marché. »

**Paul Roudaut,
gérant de Cargonaute.**

L'entreprise a travaillé avec une autre structure du STPA, Numérique EA, pour développer une solution prenant en compte les spécificités opérationnelles d'une entreprise de transport de marchandises et de personnes. Cette solution reste pour le moment interne et n'est pas commercialisée.

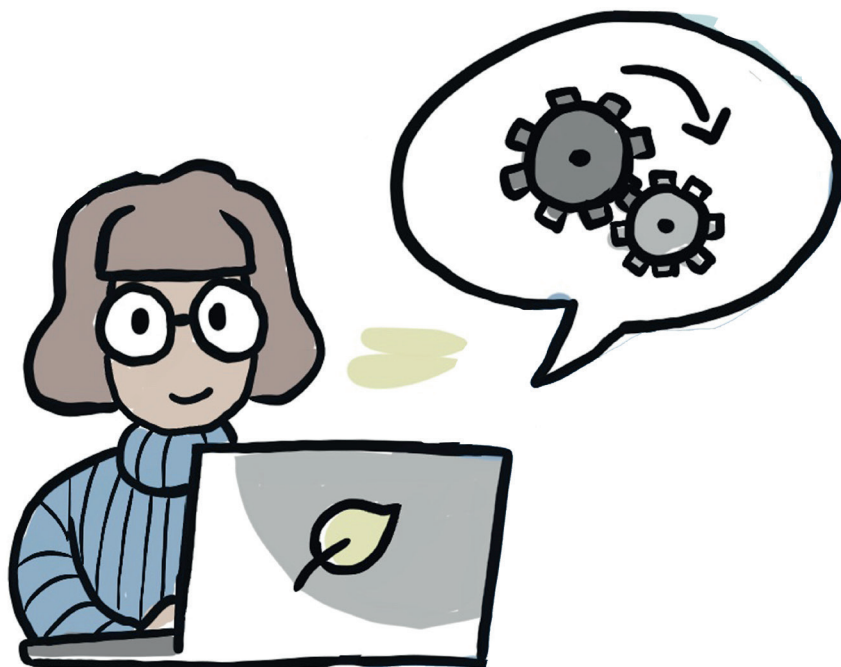
Les activités de conseil

Certaines structures commencent à développer des activités de conseil, particulièrement celles de la cyclologistique.

C'est en effet une activité récente en évolution rapide, le besoin d'expertise et d'accompagnements des acteurs de l'écosystème est donc important. Pour les entreprises de l'ESS, c'est un moyen de valoriser une expertise acquise par la pratique. C'est le cas de la Cour Cycllette qui a expérimenté de multiples usages du vélo-cargo et capitalise cette expérience en proposant

des conseils aux collectivités et aux professionnels souhaitant intégrer de la cyclologistique à ses activités.

Cargonaute aussi tente de valoriser ses connaissances sous forme de conseil. Son offre, désormais structurée sous la marque Big Bike Consulting, s'adresse aux acteurs de la cyclologistique, aux concepteurs d'équipement et aux collectivités. En plus d'un savoir-faire démontré par le développement important de l'entreprise, l'entreprise peut s'appuyer sur une partie des données opérationnelles recueillies via son logiciel Cyke.



Synthèse et perspective

Les structures marquent une différence notable selon qu'elles relèvent du fret routier ou de la cyclologistique.

1 Les premières viennent nicher leur activité dans des segments spécialisés (courses d'urgences, logistique des circuits courts alimentaires, stockage d'urgence).

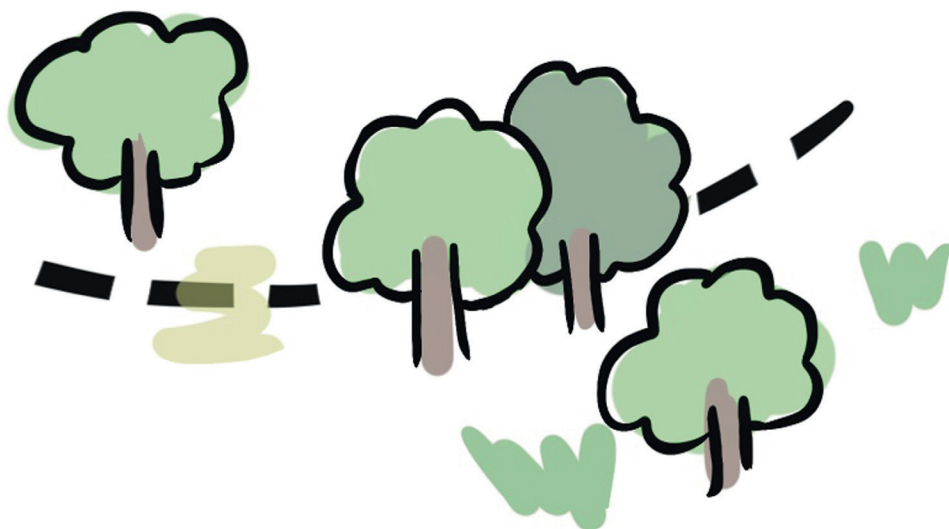
2 Les secondes, au contraire, adoptent un positionnement multiflux (bien alimentaires, de consommations, etc.) et cherchent la diversification de leurs activités.

L'acquisition de locaux est une étape importante vers cette diversification. C'est en effet une nécessité pour étoffer l'offre et l'élargir à un ensemble

de prestations logistiques (stockage, préparation de commandes, etc). Des voies originales sont également tracées par les structures de l'ESS. Confrontées à l'absence de solution satisfaisante à leur activité, elles ont entrepris des processus de conception dans de multiples domaines (outillage informatique, création de matériel, etc.). Certaines d'entre elles, positionnées dans la logistique, développent des activités de conseil pour valoriser une expertise acquise par des années d'expérimentation et de pratiques opérationnelles.

Elles sont des appuis importants pour structurer une activité émergente au-delà des enjeux propres à l'économie sociale et solidaire.

Finalement, la collecte de déchet, dans un contexte réglementaire qui favorise une gestion plus efficace, est un secteur où les structures de la cyclologistique se sont rapidement positionnées. Cette activité est probablement amenée à monter en puissance dans les années à venir, ouvrant des perspectives de diversification des revenus bienvenue.





TRAVAIL ET EMPLOI UN VECTEUR D'AM

Le transport de marchandises est un secteur d'activité accidentogène. Les données de la CNAM indiquent en effet que les accidents du travail y sont plus fréquents que dans le BTP³⁴.

En plus, les contournements du statut salarial, les difficultés de recrutement et l'image dégradée du métier soulignent les enjeux autour de l'amélioration des conditions de travail et d'emploi pour l'avenir du secteur. Cette partie se donne pour objectif de monter en quoi les structures de l'ESS peuvent être porteuses de manière de faire alternatives et vertueuses dans leurs pratiques et leur organisation des activités de transport de marchandises.

Division du travail dans les structures de l'ESS du transport de marchandises

Les activités de transport de marchandises mobilisent un ensemble de métiers et de compétences : chauffeurs-livreurs, cyclologistes, dispatcheurs, préparateurs de commande, fonction support, etc.

La majorité des structures de l'ESS ont mis en place des organisations du travail visant à atténuer les divisions entre les différents métiers.

Pour les structures de la cyclologistique, on peut l'expliquer par la taille des structures qui sont assez modestes (mais c'est la norme dans le transport de marchandise où la plupart des entreprises du secteur en Île-de-France ne sont pas employeuses.) Seules trois d'entre elles mobilisent plus de dix équivalents temps plein

pour les activités de cyclologistique et aucune plus de 40. Certes, dans les entreprises de petite taille, les fonctions métiers sont un peu moins spécialisées. Mais la plus grande d'entre elles, Cargonautes, chaque salarié de la coopérative doit réaliser au moins une demi-journée de livraison (voir portrait p.26).

La conséquence est que chaque salarié a une connaissance et une expérience de la livraison à vélo qui est le cœur opérationnel de la coopé-

rationnelle. Cette expérience partagée est sûrement un facteur favorisant un développement équilibré entre des conditions de travail satisfaisantes et la performance économique. Par exemple, que les personnes en charge du dispatch et de la planification des tournées aient une expérience opérationnelle de la livraison permet de mieux considérer les contraintes et les aléas des métiers de livraisons. Au niveau organisationnel, c'est aussi un moyen d'aller vers

DI: L'ESSE EST-ELLE ÉLIORATION ?

des doubles fonctions qui ouvrent des perspectives d'évolution en interne et limitent le turnover :



On essaye d'hybrider au maximum les postes. T'as très peu de gens qui ne sont que coursiers, il doit y en avoir 4 ou 5. Sinon tout le monde à un deuxième, voir un troisième poste. [...]. C'est important de diversifier parce que c'est intéressant, ça permet de lutter contre la lassitude, c'est aussi lié au profil qu'on a. Ici, les gens sont surqualifiés pour de la course, on a surtout du bac +5 le marché. »

**Paul Roudaut,
gérant de Cargonaute.**

Les innovations organisationnelles dans l'organisation du travail ne sont pas limitées à la cyclologique. Dans le transport routier, Fastroad aussi a su mettre en œuvre une division du travail dont la démarcation entre les métiers de livraison et les fonctions support ne sont pas trop marquées. Ici, c'est au niveau du profil des encadrants techniques de livraison que

Fastroad innove puisqu'ils sont tous d'anciens chauffeurs.

Cette compréhension du métier par l'encadrement est sans doute une des clés pour expliquer qu'après plus de 10 années d'existence et aujourd'hui 200 salariés, dont environ 100 en Île-de-France, l'entreprise de transport n'a aucun accident corporel à déplorer.

³⁴Rapport 2023 de l'observatoire Prospectifs des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique, CPNEFP, 2023, p55-56.

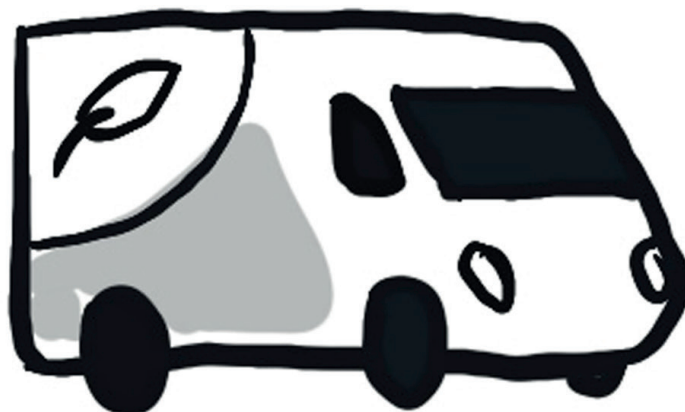
Le fonctionnement propre des structures d'insertion implique une séparation statutaire plus marquée entre le public accueilli en contrat d'insertion (qui sont toujours à durée déterminée) et les encadrants ou fonctions support. Néanmoins, les démarches d'accompagnement et de formation du public en insertion par les encadrants techniques assurent aussi une pratique opérationnelle du transport de marchandise constante de l'encadrement qui prescrit les

tâches de livraison, avec les mêmes bénéfices que ceux qui ont été soulignés précédemment.

Les structures de l'ESS développent pour la plupart d'entre elles des pratiques organisationnelles originales où les prescripteurs et encadrants des activités de livraison en sont aussi des praticiens opérationnels. Les bénéfices en sont une considération accrue pour des conditions de travail dans un secteur d'activité accidentogène et éprouvant physiquement. C'est aussi sans doute un

levier pour dessiner des trajectoires de développement équilibrées.

Mais l'intérêt des postes ou des parcours hybrides mêlant fonctions de livraison et d'autres activités est aussi économique. En effet, cela permet de mobiliser des capacités de livraison supplémentaire pour faire face aux variations de l'activité qui sont importantes dans le transport de marchandises.



Formation au permis poids lourd

Le secteur du transport de marchandise fait face à des difficultés de recrutement qui sont importantes.

Bien que le taux de postes non pourvus soit moins important que dans d'autres segments comme le transport de voyageurs, ce sont 8% des entreprises du transport de marchandise qui n'ont pas réussi à recruter³⁵. La problématique du recrutement risque de s'intensifier puisque les départs à la retraite des conducteurs de poids lourds vont être plus importants ces prochaines années :



Pour la conduite de poids lourd, il y a un vrai sujet démographique. Il y a une grosse cohorte qui va partir à la retraite, la dernière qui a passé son permis dans le cadre du service militaire. »

Pierre Launay, chargé de mission Fret et logistique, Région Île-de-France.

En effet, ce sont 39% des salariés des entreprises du transport routier de marchandise qui ont plus de 50 ans, ils sont trois fois plus nombreux que ceux ayant moins de 30 ans. A ce titre, quelle pourrait être la contribution des acteurs de l'ESS dans le renouvellement des effectifs des conducteurs de poids lourd ?

³⁵Rapport 2023 de l'observatoire Prospectifs des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique, CPNEFP, 2023

Elle semble devoir être assez limitée mais existante. Les structures de l'IAE sont des vecteurs de professionnalisation et de qualification efficaces, mais le transport par poids lourds ne convient pas vraiment à leur cadre d'exercice :



»

Il y a eu des réflexions sur les poids lourds, mais on s'est arrêté parce que, côté insertion, c'est très compliqué d'accompagner des personnes qui peuvent être chauffeurs poids lourds. Le temps de s'inscrire au permis C, ça prend une éternité et les personnes en insertion restent au maximum deux ans et en moyenne, ils restent un peu plus d'un an. Pas le temps d'avoir le permis et de pratiquer. Il faudrait trouver des personnes avec le permis C directement, mais dans ce cas, ils sont très demandés et donc... N'ont pas de difficulté d'insertion. »

**Caroline Morand,
directrice de Transport et Logistique**

Le cadre des structures de l'insertion par l'activité économique ne se prête pas vraiment à la formation de chauffeur routier dédié aux transports de marchandises. C'est une explication complémentaire de l'absence des structures de l'ESS des activités de la grande logistique. En revanche, les entreprises adaptées sont plus propices puisque les salariées en situation de handicap peuvent y res-

ter pour une durée indéterminée. C'est ce qui permet d'envisager de les former et de les faire passer le permis C s'ils le souhaitent. C'est d'ailleurs ce que propose Fastroad, la seule entreprise adaptée de notre échantillon qui est aussi la seule qui propose à ses salariés de passer le permis poids lourds. Pour le transport routier de marchandises en poids lourds, les structures de l'ESS ne semblent pas dis-

poser de nombreuses solutions. Une voie existe pour le moment et elle se situe au niveau des entreprises adaptées. Les structures de la cyclologistique pour le moment n'investissent pas le transport par poids lourds. Leur préoccupation est plutôt la montée en compétences et la professionnalisation de leur cœur de métier.

PORTRAIT – FASTROAD

Fastroad est une entreprise adaptée de transports de personnes et de marchandises. Ses activités ont débuté en 2010 à Montreuil.

Plusieurs exercices bénéficiaires intégralement réinvestis dans l'entreprise ont permis de soutenir le développement de Fastroad qui a essaimé dans quatre autres régions. Depuis 2021, Fastroad a également structuré des entreprises d'insertion dont quatre se situent en Île-de-France.

L'entreprise a la particularité de proposer des prestations de courses dédiées et d'urgence qui peuvent avoir lieu tous les jours et à toute heure. La stratégie de la structure est donc plutôt orientée vers les prestations de fret avec une bonne valeur ajoutée. Chaque mois, ce sont environ 26 000 courses et livraisons qui sont réalisées. La galaxie d'entreprises sous la marque «SOUN by Fastroad» compte plus de 200 personnes sur tous nos métiers.

L'ambition sociale de Fastroad est de faciliter l'accès au marché du travail des personnes en situation de handicap ou en parcours d'insertion par l'activité économique. Dans cette perspective, la formation joue un rôle central dans la vie de l'entreprise. Les salariés ont par exemple la possibilité de passer le permis poids lourd (permis C) ou transport public (permis D). L'un des axes de développement est d'ailleurs l'obtention de l'agrément auto-école inclusive, les personnes en situation de handicap étant malheureusement parfois discriminées dans l'obtention du permis de conduire en auto-école :



Les auto-écoles font très attention à afficher un bon taux de réussite, ce qui fait que les personnes en situation de handicap sont plus difficilement acceptées. »

**Manuel Bonnet,
directeur général de Fastroad.**

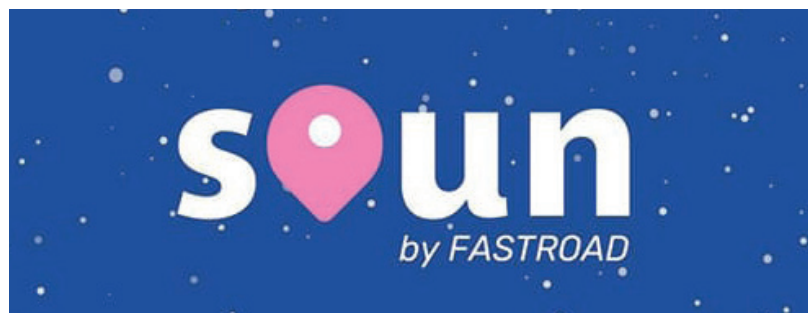
Des modules de formation sont aussi dispensés sur la prévention des risques routiers ou des troubles musculosquelettiques au volant. Cette importance accordée à la prévention et à la formation couplée aux pratiques de gestion de l'entreprise où tous les encadrants techniques sont d'anciens chauffeurs permet à Fastroad de ne comptabiliser aucun accident corporel depuis plus de 10 années d'exercices comme entreprise de transport.



On ne demandera jamais à un salarié d'aller vite, même si on travaille dans l'urgence. Tout est dans l'organisation et l'anticipation. »

**Manuel Bonnet,
directeur général de Fastroad.**

La flotte francilienne de transport de marchandises de Fastroad se compose de quelques vélos cargos et de plus de 160 véhicules, du véhicule léger au poids lourd. Elle est constituée à 46% de véhicules propres. Fastroad avait pour objectif de retrouver l'équilibre économique, puisqu'en raison du Covid, le chiffre d'affaires a diminué de 20% pour s'établir à 4.9 millions en 2021. Cette étape franchie, en tant que Groupe de la mobilité inclusive, Fastroad travaille sur le lancement de nouvelles activités en 2024.



Professionnaliser le secteur de la cyclologistique par la formation

Le programme Ma Cycloentreprise

La cyclologistique est une activité dont la réapparition au cœur des villes peut se situer dans la première partie des années 2010.

En conséquence, c'est une activité relativement récente avec des besoins forts de professionnalisation et de formation. C'est d'autant plus important que, comme vu précédemment, l'entrepreneuriat en cyclologistique comprend peu de barrières à l'entrée. En Île-de-France, le programme « Ma Cycloentreprise », porté par les Boîtes à Vélos a joué un rôle central pour la montée en compétences des porteurs de projets.

Le programme a été ouvert entre 2020 et 2023, il prévoyait de former des professionnels ou futurs professionnels souhaitant utiliser des vélos cargos dans leurs activités quotidiennes. La cible étant donc plus large que les acteurs du transport de marchandise et incorporait par exemple des artisans souhaitant substituer leur VUL par des vélos cargos.

La formation comprenait non seulement un temps d'apprentissage théorique sur les particularités du vélo-cargo, les règles de sécurité, etc. Elle intégrait également des temps d'échange et de conseil avec des praticiens, un moment d'essai du matériel et également des facilités de financement, dont une subvention pour l'acquisition d'un vélo-cargo.

Cette formation était financée par les certificats d'économie d'énergie (CEE), ce qui permettait son accès gratuit d'une part et la rémunération des professionnels intervenant dans le cadre du conseil, des échanges de pratiques et des essais du matériel. Les retours d'expérience de professionnels sont toujours intéressants, mais ils sont d'autant plus cruciaux que la livraison à vélo et la cyclologistique de manière plus générale sont des activités émergentes où beaucoup de pratiques et de procédés innovants sont expérimentés. La moitié des structures de la cyclologistique interrogées ont bénéficié de ce programme ou sont intervenues dans le programme « Ma Cycloentreprise, » dont les retours ont été unanimement positifs :



Parler avec un praticien qui peut faire tester et conseiller sur l'achat d'un vélos cargos c'est vraiment bien. Ça permet d'avoir accès à un petit financement, un prêt plus une prime de 1600 euros qui nous a permis d'acheter notre premier vélo. C'est bien pensé comme programme. »

**Titouen Leroy,
co-fondateur et co-gérant de Samo**

³⁶Le site du programme « cyclo-cargologie » : <http://cyclocargologie.fr/>

En plus de favoriser la création d'entreprise de cyclologistique, le programme avait un autre effet extrêmement positif : il a favorisé l'interconnaissance des acteurs, du moins c'est le cas pour ceux relevant de l'économie sociale et solidaire rencontrés dans le cadre de ce travail. C'est donc aussi la contribution de ce programme à la structuration du secteur qu'il convient de souligner.

Ma Cycloentreprise s'est achevée pour laisser place à un autre programme, « Cyclo-cargologie »³⁶ toujours porté par les Boîtes à Vélos. Son périmètre est plus large avec un volet formation orienté vers la création de parcours de formation autour de trois métiers de la cyclologistique : responsable d'exploitation, organisateur de tournée et livreur.

La formation dans les SIAE

L'ensemble des SIAE rencontrées forment les salariés en insertion à la cyclologistique.

La lumière est mise sur les actions de formation de Carton Plein qui portent fortement ces enjeux de formation à travers une Action de Formation en Situation de Travail (AFSET). Ce type de formation vise à reconnaître les compétences acquises dans le cadre des activités professionnelles par la délivrance d'un certificat de compétences. Elle comprend donc un volet de formalisation et de construction de référentiels particulièrement utile à la structuration et à la transmission des savoirs dans la cyclologistique.

Ce type de programme nécessite un travail de formalisation auquel s'emploie Carton Plein. En effet, l'AFSET nécessite un travail d'observation et d'échanges réflexifs entre les responsables de formations et les salariés en insertion pour objectiver les compétences clé des cyclologisticiens, déterminer des modalités d'évaluation et réaliser les évaluations :



L'action de formation en situation de travail, c'est une méthodologie particulière qui couple observations sur le terrain et entretien réflexif entre formateur et apprenant. L'accompagnement sur le terrain permet de se poser plein de questions et de voir des savoir-faire importants dans l'activité.

Par exemple : faire le tour de son vélo cargo pour checker tous les points de sécurité, le respect des distances de freinage, les voies qui sont empruntées, le contrôle du gabarit, etc. Mais aussi de voir les postures professionnelles, puisque les salariés peuvent interagir avec des typologies de clients très variées.

Il y a des éléments très riches à valoriser, mais il faut les objectiver et en faire prendre conscience au salarié. »

**Pierre Sindicas
(directeur de Carton Plein Cyclo) et Clément Goyot
(responsable commercial de Carton Plein)**

Evidemment, cette démarche innovante s'inscrit pleinement dans les finalités d'insertion de Carton Plein. L'AFSET et le certificat de compétences permettent de faire prendre conscience aux salariés

en insertion de l'ensemble des compétences acquises dans le cadre de leur activité de livreur à vélo.

Mais en plus, ce travail de référentiel de compétences et d'évaluation est

une formalisation qui permettra de faciliter les futures actions de formation de l'ensemble des acteurs de la filière.

Changer les représentations en favorisant des modèles d'emplois vertueux

L'image des métiers du transport de marchandise et plus spécifiquement de la livraison en milieu urbain est assez mauvaise.

Il ne semble pas y avoir de chiffres récents sur les représentations des métiers de la livraison, mais les entretiens permettent d'étayer deux hypothèses distinctes entre les livraisons en VUL et les livraisons à vélo. Pour les livraisons en VUL, plusieurs acteurs soulignent

que le recours généralisé à la sous-traitance génère une représentation dégradée du métier, problématique en termes d'efficacité et d'attractivité. :



En bout de chaîne, la situation de la sous-traitance en cascade distributeurs urbains est plus que préoccupante, avec de la conduite à risque. Dans le meilleur des cas, ils sont auto-entrepreneurs avec très peu de couverture sociale. »

Antoine Beyer,
chargé de recherche, Institut Paris Region.

La mauvaise image de la livraison en VUL serait donc plutôt répandue parmi les professionnels, mais beaucoup moins en dehors des milieux initiés.

En revanche, pour les livraisons à vélo, les représentations d'un métier exercé dans un cadre d'emploi dégradé sont adoptées bien au-delà

des milieux professionnels. Les problèmes d'attractivité et d'efficacité se posent tout autant :



On peut avoir des difficultés de recrutement sur le poste de livreur, aussi parce que c'est identifié à Deliveroo et Uber Eats. C'est l'image du métier qu'on essaye de contrer en ne recrutant que sur des CDI ou des CDDI. On dit à nos clients que le but, c'est que le livreur respecte le délai de livraison sans être trop pressurisés. L'argument, c'est qu'une livraison haut de gamme, c'est un client final qui a une bonne image du livreur. »

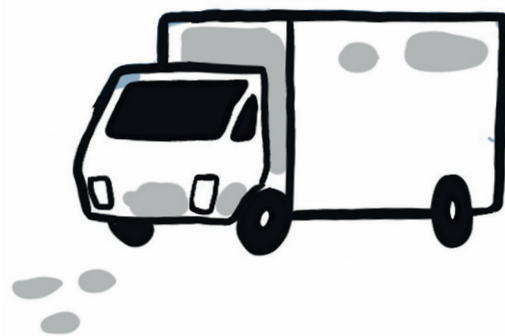
Hugues de Kergorlay,
CEO et co-fondateur de Cygogne.

Mais en plus, pour la livraison à vélo, l'image prépondérante des plateformes d'intermédiation fait planer un doute, dommageable commercialement pour l'image du chargeur, mais aussi pour le développement de la cyclologistique.



source : Cygogne

C'est la fiabilité même de ce mode de livraison qui peut être remise en question. C'est ce qu'explique Carton Plein, titulaire d'un marché à bon de commande pour une collectivité, il est très peu activé :



Pourquoi le marché n'est pas activé ? C'est une question d'image et de connaissances. L'image de la cyclologistique est souvent très réductrice, on va penser aux plateformes de livraison. C'est là qu'il faut montrer qu'on peut faire beaucoup plus que ça. »

**Pierre Sindicas
(directeur de Carton Plein Cyclo) et Clément Goyot
(responsable commercial de Carton Plein)**

Les structures de l'ESS qui s'appuient toutes majoritairement, et la plupart exclusivement, sur des livreurs salariés, promeuvent un modèle basé sur un cadre d'emploi vertueux.

Les modèles de l'économie sociale et solidaire peuvent constituer des vecteurs pertinents pour revaloriser l'image du transport de marchandise en milieu urbain.

³⁷Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée à Paris et en petite couronne, Dablan L. (Dir.), Aguiléra A., Krier C., Cognez A., Chrétien J. et Louvet N., Chaire Logistics City, 2022

L'ESS, une perspective pour les coursiers uberisés ?

Les structures de l'ESS de la cyclologistique ont pour certaines d'entre elles été créées pour apporter un meilleur cadre d'emploi aux activités de livraison à vélo. Quels sont aujourd'hui les liens entre ces livreurs dits « uberisés » et les structures de l'économie sociale et solidaire ?

QUI SONT LES LIVREURS UBERISÉS ?

Les plateformes de livraisons de repas diffusent peu d'information relative à l'activité et aux profils des livreurs qu'elles font travailler.

pas diffusent peu d'information relative à l'activité et aux profils des livreurs qu'elles font travailler. Une enquête³⁷ par questionnaire réalisée en face-à-face en 2022 dans le nord-est de Paris (500 réponses) et à Courbevoie (166 réponses) auprès de livreurs identifiés comme travaillant pour des plateformes par leur équipement (sac) constitue dès lors une très précieuse source d'information.

Concernant les caractéristiques démographiques, l'enquête nous apprend que :

28 ans

L'âge moyen comme médian des livreurs se situe aux alentours de 28 ans.

99%

Les livreurs sont pour 99% des hommes.

91%

91% d'entre eux sont étrangers

33%

33% d'entre eux n'ont pas de diplôme et 27% sont diplômés du supérieur

Une partie du questionnaire porte sur l'activité des livreurs, les données soulignent que :

27%

27% des livreurs exercent une autre activité

53%

53% sont intéressés par un emploi salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique

Concernant le statut d'emploi, les auto-entrepreneurs sont majoritaires avec 38% de l'échantillon, 25% sont salariés (généralement à temps partiel) et 10% travaillent pour des coopératives (à éclaircir).

79%

79% d'entre eux exercent leur activité depuis moins de deux ans

6 jours

Plus de la moitié travaillent 6 jours ou plus par semaine

9 H

Le temps médian travaillé par jour est de 9 heures

< 1500€

82% des livreurs gagnent moins que 1500 euros par mois, suggérant un revenu inférieur au smic horaire.

Coopcycle s'est créée avec plusieurs ambitions initiales, dont celle d'inciter et d'accompagner une partie des livreurs uberisés à créer des coopératives. Plusieurs dizaines de coopératives ont émergé en Europe, montées par les premières générations de livreurs, mais aucune pour les livreurs actuellement sur les plateformes. La raison principale est que le profil de ces travailleurs ne correspond pas vraiment à celui des porteurs de projets de coopératives de cyclologistique :



Ça ne s'est jamais concrétisé. La plupart des coopératives qui se montent, c'est des personnes avec plus de ressource, du chômage ou des économies par exemple. Là, nous, on a des primo-arrivants, même avec des papiers, ils n'ont ni le temps, ni les économies. Certains ne se sentent pas trop légitimes non plus pour monter une entreprise. »

**Circé Lienart,
coordinatrice de la Maison des Coursier.e.s**

Si le projet d'un vaste mouvement de création de coopératives par des travailleurs uberisés les plus précaires ne s'est pas concrétisé, des liens demeurent néanmoins entre ce public et les structures de l'ESS. L'un des premiers est l'accompagnement des travailleurs uberisés dans leurs démarches administratives et la reconnaissance de leur droit. C'est la mission que s'est fixée la Maison des Coursier.e.s portée par CoopCycle à Paris (voir portrait p.73).

Le deuxième lien se situe au niveau des parcours professionnels des travailleurs uberisés. Certains des coursiers des plateformes sont orientés, notamment par la Maison des Coursier.e.s vers les structures de cyclologistique fonctionnant sur le modèle de l'insertion. D'autres, rejoignent les coopératives pour accéder au statut salarial, mais la quantification de ce phénomène est manquante.

Toujours est-il que les structures de l'ESS permettent parfois de construire des parcours professionnels de l'auto-entrepreneuriat vers le salariat en cyclologistique. A noter que certains salariés des structures de l'ESS, en insertion ou non, complètent leur revenu en travaillant pour les plateformes en plus de leur activité salariée.

»

Il y en a qui ont travaillé sur les plateformes, ce n'est pas majoritaire, mais en progression. Certains font les deux, après leur journée avec Carton Plein, ils enchaînent sur des shifts de livraison. Mais c'est une petite minorité. »

**Pierre Sindicas
(directeur de Carton Plein Cyclo) et Clément Goyot
(responsable commercial de Carton Plein)**

Le phénomène demeure marginal, il faut aussi rappeler que pour la majorité des livreurs uberisés, le travail pour les plateformes est l'unique activité (voir encadré Qui sont les livreurs uberisés ?).



Malgré ces possibilités offertes par les structures de l'ESS (accompagnement d'une part et inscription dans le cadre salarial d'autre part), leur action rencontre une contrainte principale qui est que les coursiers des plateformes n'envisagent généralement pas les livraisons à vélo comme une activité qu'ils souhaiteraient exercer durablement :



Faut voir que les livreurs qu'on a, en général, ils veulent faire des formations pas forcément dans la logistique. En fait, ce ne sont pas des fans de vélos. Un des premiers livreurs que j'ai accompagnés, là, il veut être routier, d'autres mécaniciens voiture, d'autres techniciens fibre. La livraison à vélo, c'est plus une nécessité, ils ne sont pas fans de vélos, c'est pas le profil type des boîtes de cyclologistique. »

**Circé Lienart,
coordinatrice de la Maison des Coursier.e.s**

Une évolution majeure vient néanmoins de se produire avec l'accord provisoire sur les premières règles à l'échelle de l'UE pour les personnes travaillant via une plateforme numérique. Cet accord ambitionne de clarifier la relation entre les travailleurs et les plateformes pour lutter contre le détournement du statut d'indépendant. Ce serait désormais à la plateforme de prouver que la relation ne relève pas des caractéristiques d'une relation salariale. Tout dépendra de la transposition dans la législation française. Il reste néanmoins très probable que ces évolutions amènent à reconfigurer les relations entre les structures de l'ESS, les travailleurs des plateformes et les plateformes elles-mêmes.



PORTRAIT – LA MAISON DES COURSIER.E.S

La Maison des Coursier.e.s est un lieu d'accueil ouvert aux livreuses et aux livreurs pour leur fournir un espace de repos et les accompagner dans la reconnaissance de leurs droits.

L'ambition du projet est de contribuer à l'amélioration des conditions de travail et d'emploi dans un secteur où le cadre salarial est majoritairement dégradé ou contourné. Le lieu, ouvert en septembre 2021, accueille essentiellement des livreurs opérant sur les plateformes numériques de livraisons. C'est la mairie du 18ème arrondissement qui a sollicité et qui finance Coopcycle pour porter l'initiative.

L'asymétrie est extrême entre les plateformes et les coursiers uberisés. Elles imposent une gestion de la main d'œuvre unilatérale. Elles décident par exemple des rémunérations ou peuvent encore déconnecter des comptes de manière arbitraire et très difficile à contester par les coursiers, dès lors privés d'activité. Le modèle de ces plateformes est de jouer sur la concurrence entre des travailleurs atomisés. La Maison des Coursier.e.s combat cet isolement des livreurs en les orientant vers des structures adaptées à leurs besoins et en créant du lien et du collectif.

La Maison des Coursier.e.s est animée par deux salariées, Circé et Solène qui a rejoint l'équipe en septembre 2023. Leur travail consiste à réaliser des permanences pour accompagner les coursiers dans leurs démarches administratives (URSAF, déclaration d'impôt, etc.) et à mobiliser des partenaires pouvant soutenir les livreurs sur des thématiques spécifiques.

Plus généralement, elles peuvent appuyer les coursiers dans les démarches de recherche d'emploi en travaillant sur la rédaction de CV et de lettres de motivation, par exemple. Certains sont orientés vers des structures de l'ESS du secteur offrant de meilleures conditions comme Carton Plein ou le Riders Social Club mais c'est assez rare, la majorité des livreurs uberisés ne se projetant pas à long terme dans cette activité. La majorité du public reçu par la Maison des Coursier.e.s étant en situation irrégulière, un travail spécifique a lieu sur les problématiques de régularisation. Des permanences syndicales sont par exemple organisées pour obtenir des régularisations des livreurs. Les coursiers peuvent également être orientés vers la Cimade afin de déposer des demandes d'asile et participer à différentes réunions d'informations comme sur l'Aide Médicale d'Etat par exemple. Le contact au quotidien avec les livreurs uberisés permet à la Maison des Coursier.e.s de recueillir des données sur leur situation et leur activité. La production de ces données, portant sur un secteur méconnu et difficile à documenter, nourrit un travail de plaidoyer. Ce fut par exemple le cas en 2023 quand la Maison des Coursier.e.s a contribué à alerter sur les risques que fait peser sur les livreurs la loi asile et immigration. La revendication principale est la reconnaissance du statut de salarié pour les coursiers :

”

Le but, c'est le passage au salariat. Avec le projet de directive européenne sur la présomption de salariat. J'espère qu'on va y arriver. Le but, ce n'est pas que la Maison des Coursier.e.s se pérennise, mais vraiment faire le tampon sur la période Uber. »

Circé Lienart,
coordinatrice de la Maison des Coursier.e.s

La Maison des Coursier.e.s envisage donc son activité comme limitée dans le temps pour atténuer les conséquences de l'iniquité des rapports au travail sur la vie des livreurs uberisés. En attendant que les plateformes numériques de livraison alimentaire sortent de la zone grise, le modèle inspire et s'essaime avec la création d'une Maison des Livreur.ses à Bordeaux au début de l'année 2023. La récente directive européenne sur les travailleurs des plateformes peut clarifier la situation, mais cela va beaucoup dépendre de la transposition nationale de la directive.



©La maison des coursiers

Synthèse et perspective

Les structures de l'ESS parviennent à créer un cadre d'emploi vertueux dans le transport de marchandises.

Plus encore, elles parviennent à mettre en œuvre des organisations du travail protectrices, pensées pour la satisfaction à long terme des salariés qui produisent en plus de l'efficacité opérationnelle.

Une limite est néanmoins à souligner, c'est la difficulté à attirer les travailleurs les plus précarisés du secteur vers ces cadres d'emploi. Les structures de l'IAE sont mieux outillées pour le faire, mais même elles sont démunies lorsqu'il s'agit de travailleurs sans papiers.

Par ailleurs, un travail complémentaire est à entreprendre pour objectiver ce cadre d'emploi vertueux. En effet, la norme et le CDI, le recours aux

livreurs indépendants ou à la sous-traitance extrêmement limitée, le turnover paraît faible. Mais aujourd'hui, on ne peut pas le mesurer à l'échelle des structures de l'ESS franciliennes.

Pourtant, certains financeurs, comme la Région Île-de-France, intègrent l'amélioration des conditions de travail à l'octroi de subventions :



Notre action à la direction des transports, c'est de garder ce critère des conditions de travail en tête dans l'instruction et le soutien des projets. Il faut que les projets qu'on soutient améliorent les conditions de travail. »

Pierre Launay,
chargé de mission Fret et logistique,
Région Île-de-France.





D'autres collectivités et sans doute des acteurs privés sont probablement prêts à favoriser les structures proposant un cadre d'emploi plus satisfaisant. Reste à créer l'outillage pour l'évaluer et faire des bonnes conditions salariales un levier de développement.

Concernant la formation, les situations entre les structures du fret routier et de la cyclologistique divergent. Dans le fret

routier, les contraintes de l'IAE rendent très difficile l'intégration du passage du permis C dans les parcours d'insertion. Pour le permis C, la seule voie identifiée parmi les structures ESS du transport de marchandises est l'entreprise adaptée. Cependant, des possibilités nombreuses existent sur d'autres volets liés aux métiers d'entrepôt, comme le passage du CACES, etc.

Dans la cyclologistique, les structures de l'ESS sont très actives pour créer des formations et les dispenser. La filière est en émergence et expérimente beaucoup. Les formations et les échanges entre pairs sont en conséquence essentiels pour l'avenir de la filière.

IV. VÉHICULES ET FONCTIONNEMENT DES STRUCTURES. DISPOSENT LES STRUCTURES

Les véhicules utilisés dessinent une frontière nette entre les structures du fret routier et celles de la cyclologistique. Deux structures possèdent néanmoins des vélos cargos et des véhicules de fret routier. Fasstroad, par exemple, est en mesure de réaliser des opérations de cyclologistique avec ces deux vélos cargos, mais ils restent marginaux dans l'exploitation. Cygogne est aujourd'hui la seule entreprise de l'ESS adoptant un modèle mixte en appuyant son activité de logistique des derniers kilomètres sur une flotte de véhicules mêlant 20 vélos cargos et des VUL électriques.

Les véhicules

Pour le fret routier, le défi de la décarbonation

Les structures de l'ESS du fret routier sont confrontées à l'enjeu principal de décarboner leur flotte de véhicules.

Les motivations sont environnementales et commerciales, avec des freins

qui sont techniques et financiers. Le constat n'a rien d'original, mais il reste néanmoins important de montrer comment les structures de l'ESS du fret routier font face au défi de décarboner leur flotte.

Vif Circuits Courts travaille aujourd'hui avec trois camions frigorifiques, deux VUL et un PL. Ce sont des

véhicules fonctionnant au diesel. L'entreprise est confrontée à l'absence de solutions de transport frigorifique décarboné et bon marché. Elle a étudié différentes alternatives dont aucune n'offre des projections satisfaisantes en termes d'équilibre économique ou de vertu écologique dans le raisonnement de la structure :



Les bio-carburants : Vif Circuits courts s'y refuse, l'entreprise prend racine dans les activités d'aide alimentaire et juge cette possibilité incompatible avec son objet social pour la concurrence que font peser les bio-carburants sur les surfaces agricoles à vocation alimentaire.

CIER, DE QUOI RUCTURES DE L'ESS ?



Le Gaz naturel comprimé (GNC) : la charge utile diminue de manière conséquente et avec une estimation d'une journée par semaine d'immobilisation pour faire les deux pleins nécessaires, l'équilibre financier est introuvable.



L'électrique : difficulté de trouver un véhicule frigorifique de 3.5 tonnes avec haillon offrant l'autonomie pour réaliser une tournée de ramassage dans le 77 et le 91, de livrer à Paris et de revenir sans avoir à recharger la batterie.



L'hydrogène : encore au stade expérimental pour le transport frigorifique.

Vif Circuits Courts affiche une forte volonté de décarbonation. Mais les contraintes de l'activité, le transport frigorifique sur environ une centaine de kilomètres à la journée, limitent pour l'instant les solutions techniques per-

tinentes et la concrétisation de ce souhait de décarbonation.

A Vif Pantin, la décarbonation avait commencé. L'activité ne reposait pas sur du transport frigorifique et la moitié de la

flotte avait été électrifiée pour sortir du diesel. La hausse des prix de l'électricité qui a conduit à un doublement de la facture d'électricité, est l'une des difficultés économiques qui a conduit à fermeture définitive en 2024.

Fastroad a également entamé la grande opération de la conversion de sa flotte constituée de 160 véhicules à l'échelle française pour le transport de personnes et de marchandise (VL, VUL, PL) et atteint maintenant le taux de 46% de véhicules propres (électriques, gaz, bioéthanol). C'est le premier poste d'investisse-

ment de l'entreprise. Si la décarbonation de la flotte est déjà bien engagée, le directeur regrette parfois la pression des chargeurs :



Pour les marchandises, on a trois véhicules électriques qui vont tourner pour un nouveau client. C'était une nécessité du cahier des charges. Certains clients, un grand groupe que je ne nommerai pas, veulent du propre au même tarif. Du coup, on fait quoi ? On perd 4 salariés ? On perd le contrat et les salariés ? On garde le contrat en perdant de l'argent ? Ça, c'est la pression des acheteurs. »

**Manuel Bonnet,
Directeur et fondateur de Fastroad**

Décarboner le fret routier est une nécessité qui a un coût. Le risque pour les structures de l'ESS du transport de marchandise est qu'elles en supportent une partie trop importante en raison d'une re-

lation déséquilibrée avec les chargeurs. C'est d'autant plus vrai que ces structures relèvent du STPA ou de l'IAE. L'une de leurs missions est de maintenir un niveau d'activité élevé pour mener

à bien leur finalité d'inclusion par l'emploi, leur capacité de négociation avec leurs clients chargeurs est limitée.

La cyclologistique : la standardisation recherchée des flottes et équipements

Les structures de l'ESS de la cyclologistique rencontrées utilisent presque exclusivement des biporteurs électriques (avec remorque ou non) ou des VAE avec remorques.

Il est difficile de donner un prix moyen d'achat pour ces équipements puisqu'ils ont considérablement augmenté au fil des années. Pour donner un ordre d'idée quand même, les biporteurs électriques utilisés par les structures s'acquièrent entre 4 000 et 6 500 euros. Les VAE utilisées sont eux généralement acquis dans une fourchette de 2 500 à 3 500 euros. Pour les remorques et autres attelages, la diversité est telle dans les typologies (motorisés ou non, apte au transport de palettes) et les caractéristiques (charge utile et volume) que les prix peuvent varier d'un facteur de un à quinze³⁸.

L'échantillon de structures interrogées est diversifié du point de vue de la maturité et permet donc d'avoir un aperçu des différentes étapes de la constitution d'une flotte de véhicules. Deux structures se démarquent par la taille de leur parc et leur antériorité dans l'activité. La première, Cargonautes, s'est constituée une flotte rationalisée de 30 vélos cargos auxquels peuvent s'ajouter des remorques standardisées :



On a une trentaine de Douze Cycles, avant on avait une flotte hétéroclite mais c'est plus simple de négocier qu'une marque, tu fais des commandes de pièces en gros, tu as une expertise sur le modèle. »

**Paul Roudaut,
gérant de Cargonautes**

³⁸Les Boîtes à Vélo tiennent à jour un catalogue du matériel dédié à la cyclologistique, hors VAE : <https://lesboitesavelo.org/velos-cargos/>

L'uniformisation d'une flotte comporte des intérêts évidents pour une structure de cyclologistique en termes d'entretien et de maintenance. La gestion opérationnelle est aussi simplifiée et les habitudes de conduite se maintiennent.

La deuxième structure qui sort du lot en termes de parc est Carton Plein. Son choix a été un peu différent. La structure s'appuie à la fois sur des VAE avec remorques et sur des biporteurs. La flotte compte aujourd'hui une vingtaine de VAE issus d'un même

fabricant et une dizaine de biporteurs, eux aussi d'un même fabricant. L'effort de rationalisation porte plutôt sur la vingtaine de remorques qu'utilise l'association :



Les plus vieilles remorques datent de 2018 ou 2019 et en quatre ans, porté par le dynamisme du secteur et l'innovation chez les fabricants, ça bouge énormément. C'est aussi au gré des nouveautés qu'on se positionne. Mais du coup, ce n'est pas standardisé du tout. On a des remorques caissons qui ont été faites sur mesure pour les plus anciennes avec la patte de plusieurs intervenants. »

Pierre Sindicas
(directeur de Carton Plein Cyclo) et **Clément Goyot**
(responsable commercial de Carton Plein)

Pour des enjeux de normalisation, Carton Plein travaille à réduire la diversité de ses attelages. Néanmoins, la dynamique d'innovation, forte ces dernières années, complique la stabilisation autour d'un nombre limité de modèles.

Ces deux exemples portent sur les structures les plus matures en ma-

tière de cyclologistique. Dans les autres, le parc de véhicules est souvent plus diversifié. En effet, les flottes se sont constituées progressivement en s'appuyant sur des financements mêlant les subventions (principalement celles de l'ADEME, de la Région Île-de-France et du fonds départemental d'insertion pour les SIAE).

Or, la disponibilité des vélos-cargos varie dans le temps et les épisodes de ruptures d'approvisionnement sont assez fréquents. Dès qu'il s'agit de répondre à un besoin rapidement, obtenir un modèle spécifique n'est pas toujours garanti.

Le foncier

Le foncier est au cœur des enjeux de développement des structures de transport de marchandise. Parmi les structures composant notre échantillon, dix disposent de foncier logistique. Les trois qui n’y ont pas accès font essentiellement reposer leur modèle sur les activités de courses.

ont pas accès font essentiellement reposer leur modèle sur les activités de courses.

Les surfaces disponibles sont extrêmement variables. Les plus importantes sont celles gérées par les structures de Vif Transport et logistique.

Vif Pantin a opéré 6000 m², puis 3000m² avant de fermer définitivement ses portes en 2024. Leurs collègues de Vif Circuits Courts disposent pour leur part de 2200 m² en grande couronne. Les entrepôts opérés par les structures de cyclologis-

tique sont de plus petite taille, allant de 75m² à 750m² pour une moyenne qui s’établit à 230m².

Sans surprise, c’est donc le modèle d’entrepôt urbain de modeste dimension pour la cyclologistique. Voici leur répartition plus précise :

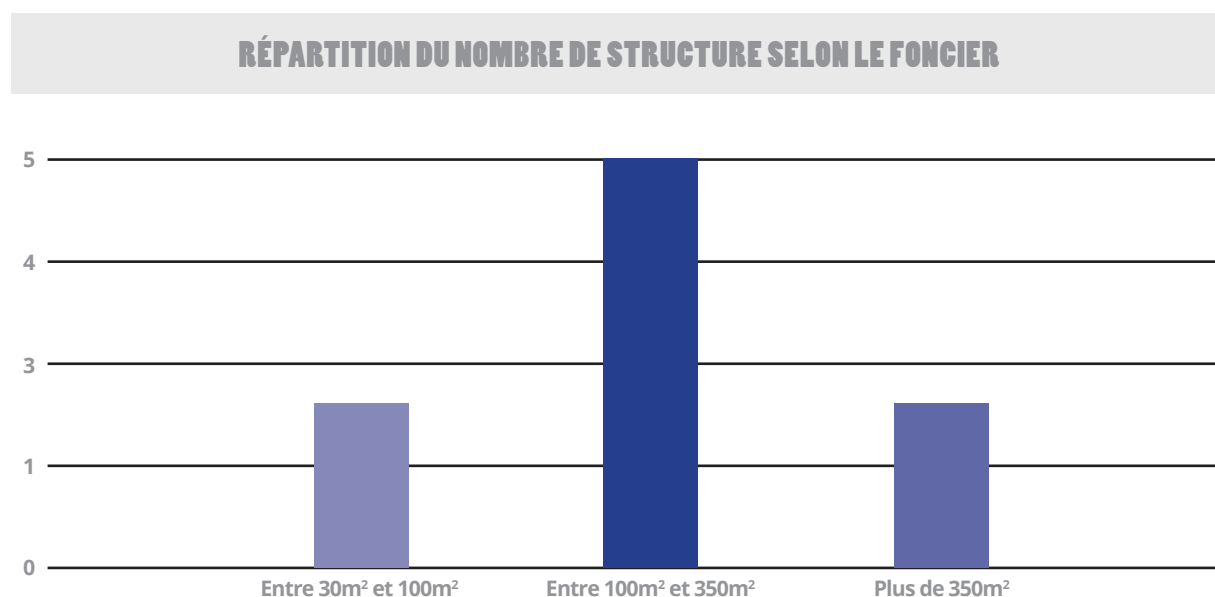


Figure 2 : Figure 1 Données issues des entretiens, sur les structures de cyclologistique opérant du foncier logistique



La grande majorité des structures opèrent donc dans des petits entrepôts de moins de 350m². L'élément limitant est avant tout le prix de marché des surfaces logistiques. Comme déjà évoqué, la sphère d'efficacité de la cyclologistique est limitée à une dizaine de kilomètres autour de l'entrepôt. Ces entreprises doivent donc s'implanter où le milieu urbain est dense et où les clients et chargeurs sont suffisamment nombreux. Mais c'est aussi là où le foncier est le plus cher. Les chiffres suivants visent à donner un ordre d'idée des prix mensuels payés par les entreprises de l'ESS pour accéder au foncier. Ils sont bien sûr à prendre avec beaucoup de recul puisque les entrepôts sont plus ou moins modernes, faciles d'accès et adaptée aux activités logistiques. De surcroît, ces informations sont déclaratives et il existe plusieurs manières

de calculer le prix d'un mètre carré. Ces précautions importantes notées, les structures parisiennes payent mensuellement entre 17.5 et 22.5 euros par mètre carré. Assez logiquement, le prix mensuel diminue considérablement en petite couronne pour atteindre 12 euros et parfois beaucoup moins, une part importante des structures ayant trouvé des formes de mises à disposition ou de sous-location. Avant d'illustrer ce point, un mot sur la grande couronne où la seule structure de notre échantillon qui y officie, la Vif Circuits Courts paye environ 5.5 euros par mois par mètre carré. Dans la petite couronne, plusieurs structures de l'ESS du transport de marchandise sont parvenues à disposer de foncier à des conditions plus avantageuses que le prix de marché. Le cas de Samo est éclairant pour montrer comment

les collectivités peuvent soutenir l'émergence de structures. La mairie est propriétaire d'un local de 100m² qui servait à entreposer des équipements et des objets issus d'une fouille archéologique. Une fois libre, la mairie l'a mis à disposition gratuitement pour une durée de trois ans. Trois années qui ont permis à l'entreprise de développer son activité et ses relations commerciales pour trouver un équilibre économique et qui permet maintenant à Samo de payer un loyer sans compromettre la pérennité du projet. Cet exemple illustre une modalité selon laquelle une collectivité peut soutenir de l'activité locale et non délocalisable pour avancer dans la décarbonation du transport de marchandise.

PORTRAIT – DE VIF PANTIN À VIF TRANSPORT ET LOGISTIQUE

Vif Pantin, une entreprise d’insertion de transport de marchandises opérant de 2016 à 2024, s’était démarquée par un positionnement original en proposant des services logistiques pour les acteurs de l’humanitaire et de l’économie circulaire.

Basée à Pantin et ayant disposé de 6000m² d’entrepôt, elle a dû fermer ses portes en avril 2024 en raison d’une série de défis économiques.

Tout d’abord, sur le plan commercial, certaines activités lancées pendant la crise sanitaire de 2020-2021, telles que la préparation et la livraison de kits d’hygiène, n’ont pas été renouvelées par les clients après la fin de la crise, entraînant une diminution de revenus pour l’entreprise.

Ensuite, l’augmentation considérable des prix de l’énergie a conduit à un doublement des factures d’électricité pour Vif Pantin, ce qui a été particulièrement difficile à supporter alors que l’entreprise avait déjà investi dans l’électrification de sa flotte de véhicules de livraison.

C’est finalement la perspective de travaux nécessaires de remises aux normes de l’entrepôt qui a contraint l’entreprise à prendre la décision de fermer l’établissement en avril 2024.

Malgré sa fermeture, Vif Pantin laisse un héritage significatif. Pendant ses huit années d’activité, elle a permis à plusieurs salariés de réussir leur réinsertion professionnelle à la fin de leur contrat, en accord avec sa mission d’insertion par l’activité économique.

Son héritage est également organisationnel, puisque c’est à partir des activités de Vif Pantin que la Croix Rouge Insertion a structuré ses activités de logistique sous le nom de Vif Transport et Logistique. Cette filiale, entièrement détenue par la Croix Rouge Insertion, compte désormais huit établissements en France qui poursuivent leurs activités (voir portrait de Vif Circuits Courts).

Synthèse et perspective

Sur les sujets des véhicules, les structures de l'ESS ne semblent pas se distinguer des entreprises à but lucratif.

Les structures de cyclologique connaissent généralement une diversification des modèles utilisés lors de leur phase de croissance initiale, puis sont confrontées dans un second temps à une problématique d'optimisation par la rationalisation. Les structures du fret routier rencontrent des obstacles classiques de coûts et d'absence d'alternatives adaptées pour certains types de véhi-

cules et notamment ceux disposant d'un groupe froid. Une question ressort néanmoins, qui est celle de la répartition du coût de la décarbonation du fret routier. En cela, les structures de l'ESS du fret routier ont une particularité qui leur est défavorable. Toutes étant des structures de l'inclusion, le maintien des contrats et du volume d'activité est une nécessité de leur mission inclusive. L'acti-

té à une valeur en soi, ce qui peut les désavantager dans les négociations avec les chargeurs.

Le foncier est bien évidemment un enjeu majeur. Conserver et développer des surfaces logistiques dans le milieu dense pour favoriser l'essor de la logistique urbaine est un objectif partagé par la plupart des acteurs institutionnels rencontrés :



Si on veut réintégrer la logistique en milieu urbain très dense, ce qui est essentielle si on veut décarboner la logistique, il faut du foncier en milieu urbain dense. Mais si on veut qu'il soit acceptable, on ne peut pas faire un entrepôt de 3000m² fermé qui n'apporterait rien. Enfin rien de plus que de la logistique pour livrer les gens. »

**Suzanne Friedrich,
Chargée de projet R&D innovation à la Sogaris.**

D'où l'ambition des aménageurs de développer de nouveaux objets logistique : petits espaces logistique urbain de 400 à 500 mètres carrés ou encore des hôtels logis-

tiques, plus grands, mais intégrant une mixité des usages, comme un terrain de sport sur le toit ou un jardin partagé par exemple. L'idée est de mieux intégrer les sur-

faces logistiques dans le milieu urbain pour rapprocher les entrepôts des consommateurs afin de décarboner la livraison.

Pour le moment, les structures de l'ESS ont du mal à investir ce type de foncier. Dans les faits, elles ont du mal à acquérir des capacités foncières et quand c'est le cas, c'est généralement dans des locaux

vétustes, à quelques exceptions près.

Elles orientent plutôt leur stratégie foncière vers des projets de stockage déporté chez les clients, rejoignant, en quelque

sorte, le modèle de la course ou alors vers des micro-hubs, parfois temporaires, de quelques mètres carrés (des places de parking par exemple) pour disposer de relais et d'appuis fonciers.



V. RESSOURCES FINAN QUELS MODÈLES ÉCO

Après avoir examiné dans le détail les activités qu'elles réalisent et les moyens, humains et matériels, qu'elles mobilisent pour les mettre en œuvre, cette partie s'intéressera aux clients des structures de l'ESS du transport de marchandises. Avec qui travaillent-elles et selon quelles modalités ? Ces précisions permettront de progresser vers une compréhension plus fine de leur activité et de leurs perspectives de développement.

Les clients et les produits d'activité

Les clients des structures de l'ESS du transport de marchandises relèvent essentiellement de quatre catégories : les collectivités et autres acteurs publics, les commerces locaux, les transporteurs et les grandes entreprises.

Les collectivités et autres acteurs publics

Les collectivités et les institutions publiques plus largement sont des financeurs importants pour les structures de l'ESS du transport de marchandise, particulièrement pour l'acquisition de véhicules.

Mais elles peuvent également contribuer au développement des entreprises de l'ESS du transport de marchandise en recourant à leur service. Une majorité des structures interrogées, plus de 60% d'entre elles, trans-

portent des marchandises pour les collectivités. Le transport de denrées alimentaires est le plus courant. Il peut s'agir de livraison de paniers repas à domicile en lien avec les services d'aides sociales ou de denrées alimentaires pour l'approvisionnement des cantines scolaires.

Ensuite, le sujet a déjà été évoqué, la collecte de déchets occupe une place grandissante dans les relations entre les acteurs publics et les structures de l'ESS. La valorisation des biodéchets a connu une accélération en 2024 et de nouvelles perspectives s'ouvrent pour les structures de l'ESS. D'une

part, c'est le besoin de collecte pour lequel les acteurs de l'ESS sont équipés et savent être innovants (Voir p.26 expé Car-gonautes mairie de Paris). Mais d'autre part, le développement des différentes solutions de compostage entraîne aussi un besoin d'approvisionnement en matière sèche dont les volumes peuvent correspondre aux capacités des vélos cargos. Les premiers partenariats ont été créés entre les structures de l'ESS du transport de marchandise et certaines collectivités motrices sur ce sujet, comme Paris ou Est Ensemble.

CIÈRES, NOMIQUES ?

Plus rarement, les collectivités sollicitent les structures de l'ESS pour de la distribution de supports de communication dans les installations sportives ou culturelles, ou encore pour de la distribution de colis. Ce type de prestation reste assez marginal et leur développement pourrait consolider le modèle économique des

structures, particulièrement pour celles de la cyclologistique.

Les prestations de transports de marchandises entre les structures de l'ESS et les collectivités sont précieuses à double titre. Premièrement, elles sont le cadre d'innovations et d'expérimentation qui permettent de tester des solutions, dont

celles qui seront éprouvées constitueront une partie du fret décarboné de demain. Deuxièmement, ces prestations peuvent s'installer dans la durée et donner aux structures un volume d'activité stable et prévisible sur lequel asseoir leur développement :



Les collectivités, ça fait de l'activité régulière et ça, c'est super important. Parce qu'un client privé, il peut nous lâcher du jour au lendemain, avec les collectivités, on peut prévoir l'activité sur un an, parfois plus. »

Pierre Sindicas
(directeur de Carton Plein Cyclo) et **Clément Goyot**
(responsable commercial de Carton Plein)

Sur le transport alimentaire ou la collecte de déchets, les marges de progression restent importantes, mais les structures de l'ESS sont désormais bien implantées dans ces activités. En revanche, sur certains

aspects, il reste beaucoup à construire. C'est notamment le cas de la commande publique et des marchés de fournitures. Les structures de l'ESS, pour l'instant, y accèdent très peu. La raison principale est que le

transport fait rarement l'objet d'un lot spécifique et l'ensemble de l'organisation logistique est généralement laissé à la main des attributaires des marchés.

Les commerces locaux

Pour les structures de cyclologistique, les commerces locaux constituent souvent la première clientèle.

Ce sont des fleuristes, cavistes, restaurants, épiceries, supermarchés, magasins d'ameublement, producteurs locaux et tout type de commerces et magasins qui souhaitent proposer un service de livraison à leurs clients à proximité de leur établissement. Les prestations peuvent donc s'effectuer

par des courses de points à points ou en tournée avec un chargement chez le commerçant pour livrer ensuite plusieurs clients. La préparation de commandes est souvent réalisée par le commerçant. Ce sont des prestations qui sont prépondérantes dans le modèle économique des structures qui n'ont pas de foncier disponible pour entreposer elles-mêmes des marchandises.

Presque toutes les structures ESS de la cyclologistique proposent ce service de livraison depuis les commerces locaux. En revanche, ce n'est pas le

cas de celle du fret routier dont les véhicules sont moins adaptés à ces courtes distances. Ce type de prestation est plébiscité par les municipalités qui y voient la possibilité d'apaiser la circulation, de limiter la pollution et de soutenir l'activité des commerces locaux. Lors de la crise épidémique de la COVID-19, deux mairies ont même porté des projets de développer des Market Place numérique pour permettre aux commerçants de poursuivre une partie de l'activité malgré les restrictions sanitaires :



La volonté vient de l'élu au commerce de la mairie, il voulait redynamiser le centre-ville et offrir une alternative à Uber et Delirvoo tout en diminuant la circulation des scooters ».

**Morgane Landel,
responsable de Dring !**

Bien que ces initiatives municipales fussent contrariées, l'une des Market Place n'a pas vu le jour et l'autre n'existe plus, elles ont contribué à l'émergence de projet dont l'un a connu un développement important (voir portrait Samo p.101) et l'autre est en cours de redéfinition.

Si la livraison à vélo pour les commerces locaux est une activité avec peu de barrières à l'entrée et comporte des avantages multiples pour apaiser les centres-villes, la difficulté réside dans les faibles marges de certains d'entre eux (boulangerie et traiteur par exemple).

Pour réussir à rentabiliser l'activité, les deux voix sont d'augmenter le volume pour parvenir à occuper un coursier toute la journée ou bien de se positionner sur des flux marchands générant des marges plus confortables.

Les circuits courts et de proximités

Les structures de l'ESS se positionnent comme des opérateurs de transport dans les démarches de circuits courts ou de proximités alimentaire.

Plus de la moitié des structures de notre échantillon sont, ou ont été, engagées dans ce type de démarches. C'est évidemment le cas de la Vif Circuits Courts dont le cœur du modèle porte sur une offre de commercialisation des produits des agriculteurs franciliens en circuits courts pour approvisionner la restauration collective. Mais l'entreprise s'insère aussi dans de nombreuses autres démarches, comme avec VRAC (vers un réseau d'achats en commun) ou CoopBio Île-de-France. Les acteurs de la cyclologistique eux aussi sont mobilisés sur ce segment.

C'est le cas de Narvélos qui travaille également en partenariat avec CoopBio Île-de-France pour l'approvisionnement des cantines scolaires de Paris en produit bio issus des circuits courts. La coopérative assure également

le transport de plantes produites en agriculture urbaine à Bobigny.

Si des partenariats existent encore, la dynamique de développement a été freinée par le coup de frein que connaît la consommation issue de l'agriculture biologique, largement distribué au sein des circuits courts ou de proximités. Entre 2021 et 2023, la part des Français déclarant consommer des produits biologiques au moins une fois par semaine est passée de 52% à 30%³⁹. Ce recul de la consommation a entraîné des difficultés économiques pour certains acteurs du secteur, comme Kelbongoo par exemple, amenant à une remise en cause des partenariats noués jusqu'alors avec les structures de l'ESS du transport de marchandise.

³⁹Baromètre des produits biologiques en France, 2024, L'Observatoire Société et & Consommation, l'Agence Bio, 2024, p18.

⁴⁰Bilan du e-commerce en France : les Français ont dépensé près de 147 milliards d'euros sur internet en 2022, communiqué de presse, Fevad, 2023

⁴¹La sous-traitance, face noire de la livraison de colis, Mediapart, Mélanie Mermoz, 2022.

Les grands transporteurs de colis

Le transport de colis est un marché qui a connu une forte croissance ces dernières années à la faveur de l'explosion du commerce en ligne et des livraisons à domicile.

La vente de produits sur internet a par exemple connu une hausse de 33% entre 2019 et 2022⁴⁰. Les livraisons sont confiées par les vendeurs à quelques opérateurs bien identifiés des consommateurs comme les filiales du groupe La Poste (DPD, Colissimo, Chronopost), Colis Privé (détenu depuis 2023 par CMA CGM), DHL etc. Les livraisons sont ensuite majoritairement sous-traitées à des entreprises de plus petites tailles entraînant parfois de la sous-traitance en cascade. Ces configurations sont propices à l'établissement de relations déséquilibrées et aux contournements du droit du travail que certaines enquêtes journalistiques renseignent⁴¹.

Pour le moment, aucune structure de l'ESS du transport de marchandises interrogées ne s'insère dans

les chaînes logistiques des grands transporteurs de colis issus du commerce en ligne, bien que plusieurs se posent la question et évaluent la pertinence de le faire ou non. Il y a deux obstacles majeurs. Le premier est évidemment d'ordre économique, il y a une interrogation forte quant à la possibilité de maintenir un cadre d'emploi salarié protecteur et exigeant dans les conditions contractuelles proposées par ces transporteurs. Le deuxième obstacle est celui de l'organisation opérationnelle. Pour travailler avec les grands transporteurs de colis, c'est généralement à l'opérateur de la livraison finale d'aller le chercher aux entrepôts de dégroupage des transporteurs. Ce qui n'est pas réalisable pour les structures opérant exclusivement des vélos-cargos :

« On voit certains qui vont au transport routier monter de la livraison en cyclisme avec des transporteurs, ce qu'ils feraient avec moins un camion pour un seul transporteur, puis de revenir à vélo pour répartir dans les villes »

Titouen Leroy,
co-fondateur et co-gérant de Samo

En Île-de-France, la relation entre les transporteurs de colis et les structures de l'ESS sont encore à construire. C'est sans doute l'une des voies de la montée en puissance de l'ESS dans la logistique urbaine. Les structures de l'ESS sont en mesure de faire une contribution utile pour décarboner la logistique du dernier kilomètre en garantissant des conditions d'emplois stables à même de professionnaliser la filière. Encore faut-il trouver un cadre contractuel satisfaisant pour les structures

de l'ESS d'une part, et trouver un schéma opérationnel compatible avec celui des transporteurs d'autre part.

Certaines structures de l'ESS sont parvenues à nouer des relations partenariales avec des transporteurs, mais il ne porte pas sur de la livraison de petits colis. C'est par exemple le cas de Samo qui reçoit des marchandises volumineuses de DB Schenker (filiale de la Deutsche Bahn) à son entrepôt de Saint-Maur-des-Fossés pour les livrer dans

la ville ou dans les communes limitrophes. C'est paradoxal puisque c'est plutôt pour de la livraison en tournée de multiples points rapprochés que la cyclologistique exprime le plus clairement son efficacité opérationnelle. Ce qui souligne sans doute la pertinence de travailler à l'établissement de partenariat équilibré entre les structures de l'ESS de la cyclologistique et les grands transporteurs de colis.

*viennent du monde du
ter des boites qui font
o. Pour bosser avec les
font, c'est de trouver au
aller ramasser chez le
retourner à leur entrepôt
élos-cargos. »*



Les grandes entreprises et autres

Les grandes entreprises et les organisations internationales sont des clientes pour toutes les structures de l'ESS du fret routier.

Fastroad réalise des courses d'urgences et dédiées pour de nombreuses grandes entreprises et sa clientèle comporte plusieurs grandes entreprises comme Air France, Total ou BNP. Vif Circuits Courts livre des marchandises pour Sodexo afin d'alimenter

des sites de restauration collective qu'elle gère. Finalement, Vif Pantin travaillait étroitement avec des acteurs de l'humanitaire pour gérer les stocks de crises et préparer parfois des affrètements internationaux.

En revanche, pour les structures de la cyclologie, ces partenariats sont beaucoup moins courants et moins structurants dans leur activité. Ce sont surtout les structures les plus importantes en termes de salariés qui ont développé des partenariats avec les grandes entreprises. Deux raisons expliquent cela :

La première est que les plus grandes structures de l'ESS de cyclologie ont davantage d'antériorité, de références et de capacité opérationnelles pouvant faciliter ces partenariats. La deuxième est que les structures de l'ESS les plus grandes ont davantage diversifié leurs activités et que les partenariats avec les grandes entreprises portent régulièrement sur des activités de maintenance, de collecte de déchets, déménagement, etc.



Les autres produits

A côté de ces produits d'activités, les structures de l'ESS du transport de marchandises financent leur activité par des subventions d'investissement d'origine privée et publique. Le financement du fonctionnement par les pouvoirs publics est cantonné aux structures de l'inclusion. Certaines fondations financent des projets sans forcément distinguer le fonctionnement de l'investissement dans leur condition d'attribution, permettant de fait de financer du temps de travail. Le dispositif ColisActiv', pour l'instant cantonné à deux territoires franciliens, s'inscrit aussi dans cette logique de soutien à l'activité globale, mais il est réservé aux livraisons en cyclologistique.

Les aides à l'investissement

Les structures du transport de marchandise ont deux besoins principaux d'investissement : le foncier et les véhicules.

Pour le foncier, aucune des structures rencontrées n'est propriétaire de ses locaux. Néanmoins, l'aménagement des entrepôts peut être relativement coûteux. Il semblerait pour le moment que seules les structures du frets routiers aient pu en bénéficier, soit par le fonds de développement pour l'insertion, soit par des fondations. C'est ainsi grâce au soutien de la fondation Véolia que Vif Circuits Courts a pu acquérir une de ses deux chambres froides.

Pour la cyclologistique, les financeurs semblent plus réticents à financer l'aménagement de locaux

pour une activité émergente souvent portée par de jeunes structures dont la pérennité est parfois vue comme incertaine. Ce point de vue, bien que compréhensible, ne va pas dans le sens de la stabilisation de l'activité des structures de la cyclologistique de l'ESS en Île-de-France. La mairie de Saint-Maur-des-Fossés a trouvé une voie alternative particulièrement intéressante dans la mise à disposition gratuite et limitée dans le temps de foncier.

Pour les véhicules, les dispositifs de financement sont foisonnants. C'est le cas pour l'acquisition des vélos-cargos. Subvention par l'ADEME avec le dispositif Tremplin, l'Adie dans le cadre de « Ma Cycloentreprise, » participation des collectivités de la ville à la Région, les possibilités sont nombreuses pour les structures de l'ESS d'acquérir du ma-

tériel de cyclologistique. Certaines structures de l'insertion par l'activité économique ont également pu faire financer le matériel par le fond départemental pour l'insertion. Les dispositifs sont nombreux et les structures n'ont pas de mal à les solliciter.

Concernant le fret routier, la situation est plus difficile à observer puisque les flottes comprennent des véhicules achetés et des véhicules loués avec option d'achat ou non. Pour l'achat de VUL roulant au gaz ou à l'électrique, le FDI à là aussi pu être mis à contribution limitant ainsi le reste à charge pour la structure. En dehors des dispositifs liés à l'insertion, elles mobilisent également ceux de droit commun comme le bonus écologique ou les primes à la conversion.



Les aides au fonctionnement

Les aides au fonctionnement directes sont rares dans le transport de marchandises.

Les plus courantes sont les aides aux postes versées par les services préfectoraux aux SIAE au titre de la politique public en faveur de l'emploi. En effet, ces aides visent à favoriser l'insertion socioprofessionnelle de personnes éloignées de

l'emploi, qu'il faudra former, encadrer et accompagner. Le montant de l'aide au poste est décidé chaque année par arrêté et est, pour les entreprises d'insertion qui sont majoritaires dans les SIAE de l'échantillon, d'environ 12 000 euros par an. Ce dispositif comporte de nombreuses contraintes en termes de suivi des salariés. Il est d'autre part limité dans le temps puisque la durée maximale est de deux années, mais en moyenne, c'est

souvent moins. Ce qui renforce les efforts de formations et d'accompagnement à fournir, c'est aussi cette forte rotation des salariés en insertion qui en fait un vecteur important de formation au transport de marchandise pour les personnes éloignées de l'emploi. D'autant plus que le transport de marchandise se prête particulièrement bien à l'insertion par l'activité économique (voir encadré 7).

LE TRANSPORT DE MARCHANDISE, UN SUPPORT PERTINENT D'ACTIVITÉ ADAPTÉ À L'IAE

Les démarches d'IAE s'appuient sur une activité économique, parfois appelée activité support, pour mener leur mission d'insertion.

Les secteurs d'activités font de plus ou moins bon support aux missions d'insertion. L'adéquation entre un secteur d'activité et l'IAE dépend de plusieurs critères parmi lesquels :

- La facilité d'accès : destiné à un public éloigné de l'emploi, l'activité doit pouvoir s'exercer sans qualifications ni diplômes spécifiques

- L'amélioration de l'employabilité : l'objectif de l'IAE est de favoriser l'accès au marché du travail classique à l'issue du parcours en insertion.

Les structures du transport de marchandise remplissent très bien ces deux critères. Activité non réglementée, la cyclologistique est simple d'accès. Elle permet de surcroît une montée en compétence progressive pour gagner en autonomie au fil du temps (voir portrait Carton Plein p.37,). Cette autonomisation est gratifiante pour les salariés en insertion, ce qui facilite leur maintien et leur implication dans le dispositif. Les structures d'insertion qui se sont investies dans la cyclologistique en tout cas font le constat que l'activité constitue un excellent support d'insertion qui permet d'améliorer l'employabilité sur de nombreux points : respect des délais, relations clients, mécanique cycle etc.

L'exemple de Dring est éclairant pour souligner la pertinence de la cyclologistique en insertion. Partie d'une demande de leur partenaire municipal historique, la structure s'est lancée par opportunisme dans la cyclologistique avec un modèle économique qui s'est avéré déséquilibré. Cette expérimentation a néanmoins permis de valider la pertinence de la cyclologistique comme support d'insertion. La structure réfléchit à présent à la manière de maintenir une activité de cyclologistique avec un modèle économique plus adapté.

⁴²L'insertion par l'activité économique en 2021, Forte hausse des entrées, Dares, 2023.

La popularité de la cyclologistique va probablement continuer à croître parmi les structures de l'IAE, d'autant plus que plusieurs travaux en cours (voir P.16) convergent vers l'instauration de certification professionnelle ce qui favorisera l'employabilité des salariés en insertion.

Concernant les structures du fret routier, les structures de l'ESS peuvent appuyer leur parcours d'insertion sur deux grands groupes d'activités. Le premier est le transport de marchandise en VUL qui peut tout à fait être adapté à l'IAE si le salarié en insertion possède déjà le permis B. Le deuxième est l'ensemble des activités liées à la logistique en entrepôt. Pour les entreprises d'insertion, le secteur logistique et transport est le deuxième qui emploie le plus de salarié en insertion, derrière les services aux personnes et collectivités⁴² qui regroupe notamment l'entretien des espaces verts et les services de nettoyages.

Les métiers d'entrepôt sont particulièrement intéressants du point de vue de l'IAE puisqu'une personne éloignée de l'emploi peut y commencer son parcours sur des tâches comme de la préparation de commandes puis passer différents types de certifications recherchées sur le marché de l'emploi comme le CACES.

Les aides à l'activité

Pour l'ensemble des structures, les fondations peuvent octroyer des subventions visant à financer l'activité en général ou des projets spécifiques.

Dans les deux cas, c'est une voie pour équilibrer ou rentabiliser l'activité. Trois structures de l'échantillon sont parvenues à obtenir des financements des fondations. Les fondations n'investissent pour l'instant pas frontalement le transport de marchandise durable. Les structures qui ont réussi à faire financer leurs activités de transport de marchandise par les fondations sont, en effet, plutôt passées par d'autres entrées thématiques : inclusion, vélo ou aide alimentaire. Cette pénétration limitée des financements issus de fondations parmi les structures de l'ESS du transport de marchandise peut aussi s'expliquer par leur difficulté à obtenir l'information. En effet, chaque fondation a des règlements et des

thématiques d'intervention qui leur sont propres et peuvent évoluer d'une année sur l'autre.

Enfin, deux intercommunalités de la région (Paris Est Marne et Bois ainsi que Cergy-Pontoise) se sont inscrites dans un programme spécifique de développement de la cyclologistique, ColisActiv'. Porté par Sofub (Une joint-venture incluant la Fédération des Usagers de la Bicyclette) et financé par des Certificats d'Économie d'Énergie, ColisActiv' ambitionne de soutenir le développement de la cyclologistique par des soutiens à l'activité.

Le cœur du dispositif est une prime variable de 2 euros maximum par point livré en cyclologistique plafonné à dix euros par heure. Le montant de la prime est ensuite partagé à part égal entre le donneur d'ordre et l'opérateur de cyclologistique. Le programme s'étale sur cinq années. La première année, la prime est financée à 100% par Sofub puis chaque année, les collectivités prennent en charge une tranche de 25% du

financement jusqu'à le financer à 100% la dernière année.

Les intérêts du dispositif sont multiples. D'abord, il incite les donneurs d'ordre (chargeurs et transporteurs) à confier des livraisons aux opérateurs de la cyclologistique. C'est un moyen de favoriser la création de partenariat avec les acteurs de la cyclologistique qui ont dès lors une chance de prouver leur efficacité. Il est possible d'envisager un effet d'entraînement au profit de la cyclologistique au-delà du cadre de ColisActiv'. Ensuite, pour les structures de la cyclologistique, c'est un soutien qui peut favoriser le développement du volume d'activité leur permettant d'atteindre l'équilibre économique. Finalement, c'est aussi un outil visant à favoriser l'interconnaissance entre les donneurs d'ordre et les acteurs de la cyclologistique pour favoriser les partenariats futurs.

Malgré les qualités précé- dentes, c'est un dispositif qui peine pour le moment à convaincre les collectivité. Elles ne sont en effet que deux en Île-de-France à s'inscrire dans le cadre de ColisActiv'. Elles n'ont pas toujours connaissance du dispositif. Lorsqu'il est connu, elles manquent peut-être de visibilité sur le montant coût total à leur charge. Et bien sûr, une part d'entre elles souhaite allouer ses budgets autrement. Il n'y a qu'une seule structure de l'ESS sur les territoires franciliens où ColisActiv' est déployé : Samo,

qui a contractualisé avec un transporteur dans le cadre de ce dispositif qui est bien accueilli par la structure. La contractualisation est néanmoins complexe et le suivi des livraisons et leur reporting impliquent de travailler avec les outils numériques du transporteur, ce qui est une contrainte importante en termes d'organisation de l'activité de la structure.

Certains acteurs pointent aussi le risque de captation du dispositif par les opérateurs de la livraison les plus implantés et possédant déjà des habitudes

de travail avec des grands transporteurs, pénalisant la compétitivité des nouveaux entrants et particulièrement des structures de l'ESS. Pour le moment, ces inquiétudes ne se sont pas concrétisées en Île-de-France.



Source : Les coursiers Saint-mauriens

PORTRAIT – SAMO

Basée à Saint-Maur-des-Fossés dans le Val-de-Marne, Samo est une structure de cyclologistique créée en décembre 2020.

Montée sous une forme associative pour préfigurer la création d'une coopérative, le projet émerge au croisement de deux dynamiques. La première d'entre elles est la volonté de Titouan et de son associé de proposer une activité de coursier socialement vertueuse. Ils n'ont pas d'expérience particulière de la logistique. L'envie naît d'un reportage vidéo soulignant les conditions de travail et de rémunération dégradées des livreurs des grandes plateformes numériques avec comme contrepoint les solutions portées par le modèle coopératif.

La deuxième dynamique émane de la municipalité. Recontextualisons : fin 2020, à la suite de deux confinements, la mairie cherche des pistes pour soutenir les 1300 commerçants de la ville et envisage la création d'une marketplace locale dont la logistique serait assurée par un prestataire de livraison écologique. Finalement la marketplace ne verra jamais le jour, mais la ville a facilité la mise en relation entre Samo et les commerçants du territoire. Ces derniers avaient souvent instauré des services de livraison aux particuliers pendant les confinements qu'ils opéraient eux-mêmes. Ils voyaient d'un très bon œil une solution de livraison externalisée, locale et décarbonée.

Le projet entrepreneurial et les besoins territoriaux convergent. Dès la fin du mois de mars 2021, Samo réalise ses premières livraisons pour le compte de clients locaux, des cavistes ou des fleuristes par exemple, en utilisant l'application de CoopCycle (voir encadré). Les petits commerces constituent un terrain d'expérimentation et de professionnalisation pour la jeune structure de livraison. Néanmoins, les volumes sont trop faibles pour structurer durablement l'activité.

C'est pourquoi Samo se tourne vers la livraison de courses alimentaires. À partir de septembre 2021, ils assurent la livraison aux particuliers depuis des magasins de Biocoop et Carrefour.

L'engagement de la mairie s'est prolongé au-delà de la facilitation avec les commerçants Saint-Mauriens. Désireuse de décarboner une livraison de colis en forte croissance tout en décongestionnant le trafic, la ville a mis à disposition de l'entreprise un local doté d'une surface de stockage d'environ 150m². Ainsi, la future coopérative peut compléter son offre de logistique avec de l'entreposage et de la livraison depuis son entrepôt. Cette mise à disposition a été déterminante pour développer rapidement l'activité de la structure. La mise à disposition s'achèvera à la fin de l'année de 2023 pour peut-être devenir une location. Entre-temps, Samo a pu trouver son modèle économique et sa rentabilité en dégagant les marges nécessaires au développement serein de son activité.

Ces nouvelles capacités d'entrepôts ont permis à Samo de tisser un partenariat au printemps 2022 avec DB Schenker. Chaque jour, le transporteur livre à l'entrepôt de Saint-Maur entre une tonne et une tonne et demie de marchandise que les cyclologistes vont dispatcher au cours de la journée. A ce jour, DB Schenker est le client qui contribue le plus au chiffre d'affaires de Samo avec un volume de fret stable et régulier permettant de structurer durablement l'activité. Ce partenariat est d'autant plus remarquable qu'il est le seul en Île-de-France permettant à une structure de l'ESS de s'inscrire dans le cadre du dispositif ColisActiv (voir encadré).

En moins de deux ans Samo est parvenu à constituer une offre complète de cyclologistique se déployant à Saint-Maur-des-Fossés et dans les communes avoisinantes, assurant des livraisons à destination des professionnels et de particuliers pour le compte de multiples clients. Aujourd'hui, SAMO réunit 7 salariés qui ont réalisé plus de 10 000 livraisons décarbonées. Ces livraisons, réalisées avec une flotte de 5 bi-porteurs électriques et 4 remorques, ont permis d'éviter l'émission de plus de 500 tonnes de CO₂.

Au-delà de l'investissement de l'équipe dans le projet, quelques facteurs peuvent expliquer ce développement rapide. Tout d'abord, l'appui de la mairie, comme cela a déjà été souligné, a été un soutien précieux pour la facilitation commerciale au début ainsi que pour le foncier. Un deuxième élément clé est aussi l'intégration de la structure dans l'écosystème dynamique de la cyclologistique francilienne. La structure a pu bénéficier du dispositif de formation « Ma cyclo-entreprise » (voir encadré) à son démarrage. Les échanges sont aussi réguliers avec les autres structures franciliennes de la cyclologistique. Samo est également adhérent de la fédération CoopCycle qui permet de bénéficier d'échanges entre pairs et de partage des bonnes pratiques. C'est d'ailleurs par ces initiatives fédératives que les structures de cyclologistique sociale et solidaire pourront faire valoir leurs spécificités face aux acteurs à but lucratif du transport de marchandises :



La logistique, c'est vraiment le nouveau monde ouvrier. Notre ambition, c'est de faire de la transition écologique aussi une transition sociale. C'est aussi pour redorer l'image du transport et de la logistique. Si on ne se fédère pas maintenant, demain, ce sont des gros acteurs qui vont venir en remplaçant leurs camionnettes par des vélos, mais sans changer leur modèle salarial avec des contrats précaires et une pénibilité du travail insupportable. »

**Titouen Leroy,
co-fondateur et co-gérant de Samo**

Les perspectives de développement de Samo sont nombreuses. D'abord, sur le plan de la structuration interne, l'association vise à concrétiser sa transformation en coopérative d'ici la fin de l'année 2023. Parallèlement, elle deviendra selon toute vraisemblance la première freechise de Tout En Vélo en Île-de-France sous l'appellation Tout En Vélo Créteil. Pour les activités, Samo espère pouvoir poursuivre la consolidation de son activité en contractualisant un autre accord structurant avec un deuxième transporteur. Le développement de nouvelles activités est également prévu en investissant le segment de la collecte des biodéchets pour laquelle les bi-porteurs avec remorques peuvent être particulièrement efficaces. Finalement, la coopérative en devenir ambitionne de renforcer son équipe de maintenance en accueillant un réparateur de vélo dans son local. Ce sera également un moyen de proposer des services de réparations au grand public et d'ouvrir davantage le lieu aux habitants du territoire.



**LES COURSIERS
SAINT-MAURIENS**

⊗ **Coopérative** ⊗

© Les coursiers Saint-mauriens

Synthèse et perspective


Les ressources des structures s'appuient sur une clientèle assez diversifiée entre les structures du fret routier et celle de la cyclologistique.

Celles du fret routier ont une orientation plus forte vers les grandes entreprises qu'elles approvisionnent ou pour lesquelles elles réalisent des courses.

Pour la cyclologistique, les commerces locaux sont les premiers clients, à qui elle offre des solutions de livraison décarbonées. Le travail avec les collectivités offre une stabilité recherchée et permet dans certains cas des expérimentations. Elles constituent à ce titre

des clients indispensables aux structures de la cyclologistique. Ces dernières rencontrent néanmoins des difficultés à s'insérer dans la distribution des colis issus du commerce en ligne. La raison est sans doute une combinaison de schémas opérationnels divergeant et de conditions contractuelles difficiles. Trouver un cadre de travail avec ces transporteurs est une voie potentielle pour faire progresser l'ESS dans la logistique urbaine.

Des dispositifs de financements originaux mais complexes existent. D'autres, plus communs, sont adaptés au financement des véhicules. C'est néanmoins au niveau du foncier que se situe le point de blocage majeur pour lequel les solutions d'aide sont pour le moment très limitées.

A person wearing a blue jacket and dark pants is riding a bicycle on a paved path. The path is covered with fallen yellow and orange leaves, suggesting an autumn setting. The bicycle has a rear rack and a rear light. The person is wearing white sneakers. The background is a blurred green field and trees.

PARTIE II

MODELE D'AC

ET PERSPECT



CTEURS TIVES

VI. QUELS SONT LES M... ET COMPOSENT-IL

La diversité des modèles d'activité est frappante. Cette variété interroge et le point de départ de cette section sera d'essayer de la caractériser et de l'expliquer. Puis c'est à partir de là que les forces, les faiblesses et les perspectives de développement des structures de l'ESS francilienne du transport de marchandise seront dégagées au niveau de la filière et non du point de vue individuel des structures.

La diversité des modèles : tentative de classification

Comment comprendre le foisonnement de modèle qui divergent sur des points aussi essentiels que le mode de livraison, l'appartenance dans le champ de l'inclusion, la place du transport de marchandise dans les activités de la structure ?

Pour y voir plus clair, la première étape est d'essayer de reprendre quelques lignes de démarcation utilisées jusqu'ici et voir si elles permettent de construire une typologie. Une ligne de partage fondamentale se situe sur les modalités de livraison, entre les structures du fret routier et les structures de la cyclologique. Ce sont pour le moment deux mondes qui n'ont pas de relations fortes entre eux. Leurs enjeux relatifs à la transition écologique du transport de marchandise diffèrent également. Pour les struc-

tures du fret routier, le défi principal est celui de dégager les moyens financiers pour poursuivre les efforts, déjà bien engagés, d'une décarbonation de la flotte. Pour les structures de la cyclologique dont les livraisons sont déjà décarbonées, la transition écologique est au fondement de leur activité et constitue un argument valorisable auprès de leurs partenaires. Une autre divergence entre les structures du fret routier et de la cyclologique est la zone de chalandise. Avec un rayon d'action beaucoup plus

limité, l'ancrage territorial des structures de la cyclologique est beaucoup plus local, là où les structures du fret routier ont plus de latitude pour développer des partenariats. Par exemple, Vif Circuits Courts, implanté en Seine-et-Marne, livre à des cantines parisiennes pour la mairie. Les structures de l'ESS de la cyclologique ont pour leur part une contrainte spatiale pesant beaucoup plus fortement sur leurs opportunités de développement.

MODÈLES D'ACTEURS UN ÉCOSYSTÈME ?

Les structures du fret routier et de l'ESS constituent pour l'instant deux groupes bien distincts, mais il faut souligner l'aspect contingent de cet état de fait. En effet, les structures du fret routier s'intéressent fortement à la cyclologistique. Déjà, Fastroad utilise des vélos-cargos de manière ponctuelle sur cer-

taines prestations (collecte de masques usagés par exemple). Vif Pantin, avant sa fermeture, voyait dans la cyclologistique un des axes prioritaires de son développement. Et Cygogne, l'entreprise d'insertion spécialisée dans la logistique des derniers kilomètres, a récemment acquis des VUL électriques. Un autre axe de

décloisonnement de ces deux mondes est aussi à chercher dans la coopération économique entre les structures ESS du fret routier et celles de la cyclologistique, puisque ces deux activités sont finalement complémentaires. Mais pour le moment, il ne semble pas exister de réalisation allant dans ce sens.

Le fret routier, des structures de l'ESS mais pas d'écosystème

Avec seulement trois structures dans l'échantillon, dont deux seulement sont encore actives, il n'est pas possible de parler d'écosystème francilien social et solidaire du fret routier en Île-de-France.

Ces structures ont de surcroît toutes des spécialisations importantes : courses d'urgences pour Fastroad, logistique des circuits courts alimentaires pour Vif Circuits Courts, logistique pour l'économie circulaire et

stockage d'urgence humanitaire pour Vif Pantin. L'écosystème de l'ESS du transport de marchandise n'a pas véritablement de consistance pour l'instant. Les deux structures en activité sont des exemples de développe-

ment inspirant et ayant trouvé des positionnements originaux.

L'ESS et la cyclologistique : deux modèles principaux en Île-de-France

Peut-on construire des types idéaux permettant de dégager des modèles parmi la dizaine d'entreprises de l'ESS de cyclologistique en Île-de-France ?

En partant des pratiques des structures, deux groupes de structures peuvent être identifiés. Le premier groupe est celui des spécialistes. Il regroupe des structures dont la cyclologistique est l'activité ayant présidée à la création de l'entreprise. L'ensemble des activités a été développé à partir de la cyclologistique. On y retrouve Cargonautes, Samo, Cygogne, Narvélos et le Riders Social Club (aujourd'hui fermé).

Le deuxième groupe de structures investit la cyclologistique à partir d'activités antérieures dans une logique de diversification des activités. Ces structures multisectorielles comprennent Carton Plein, Emmaüs Val de Brie, Dring ! et la Cour Cycllette, ces deux dernières n'exerçant plus d'activité opérationnelle de cyclologistique pour le moment.

Les Cyclopes, marque de cyclologistique partagée entre les régies de quartier de Stains et de Saint-Denis, se rapprochent aussi plutôt de ce groupe.

Cette partition entre les entreprises spécialistes et multisectorielles recoupe relativement bien celle entre les coopératives et les SIAE (quatre des cinq structures multisectorielles). Cette relation entre insertion et multi activités est assez logique. Les structures de l'IAE ont cherché à développer des activités de cyclologistique avec une double volonté : diversifier les parcours d'insertion pertinents en trouvant des complémentarités opérationnelles avec les autres supports d'insertion préexistants. Dans cette perspective la multi activité à une valeur en soit et s'intègre parfaitement aux objets sociaux des SIAE.

Quatre des cinq structures de l'ESS spécialistes de la cyclologistique sont des coopératives de salariés. Deux éléments permettent d'expliquer cette forte représentation. Le premier est l'ambition sociale des porteurs de projets qui cherchent à prendre à rebours le modèle du livreur uberisé en donnant le plus de pouvoir possible dans la gouvernance aux livreurs. À ce titre, la coopérative de salariés est la forme la plus adaptée. De plus, il y a un effet d'écosystème avec des coopératives qui ont su prouver la viabilité du modèle, particulièrement Cargonautes en Île-de-France, et des acteurs dont la mission est de faciliter la création de coopérative de livreur comme Tout en Vélo et Coopcycle. Outre la promotion et la valorisation d'un modèle d'entreprise mettant au



cœur de son projet la gouvernance démocratique, les coopératives de spécialiste sont portées par des personnes qui s'inscrivent dans la pratique et dans la culture des mobilités cyclables. Les objectifs des porteurs de ces projets dépassent l'ambition de créer une entreprise démocratique, écologique et socialement performante. Ils s'inscrivent aussi dans la volonté de développer et de promouvoir le vélo comme l'un des moyens de transport les plus adaptés aux environnements urbains contemporains. Bref, ce sont des passionnés de vélo. C'est ce qui octroie à ces entreprises une capacité d'attraction

de salariés surqualifiés pour le métier de livreur mais qui partagent une passion suffisamment intense pour le vélo pour engager une reconversion professionnelle.

Cette force d'attraction permet aux coopératives de spécialistes d'intégrer sans cesse de nouveaux salariés très qualifiés venus d'horizon extrêmement différents dont les compétences vont parfois pouvoir s'intégrer aux projets des coopératives et nourrir le développement de nouvelles activités.

Deux modèles de cyclologistique coexistent, celui de SIAE multisectorielles et celui des coopératives spécialisées.

Bien sûr, cette typologie assez grossière n'épuise pas l'étendue des configurations existantes qui est plus ouverte, ne serait-ce qu'en Île-de-France où existe une entreprise d'insertion spécialiste de la cyclologistique qui développe des activités de fret routier avec des VUL électrique ainsi qu'une coopérative multisectorielle.

PORTRAIT – LES CYCLOPES

« Les Cyclopes » constitue une marque de cyclologistique partagée entre deux associations, la Régie de quartier de Stains et la Régie de quartier de Saint-Denis.

L'idée du projet émerge en 2018 à partir du constat de la forte précarisation des métiers de la livraison à vélo. Cette activité de cyclologistique, à la fois accessible et permettant de gagner progressivement en autonomie, est considérée comme un support d'insertion par l'activité économique prometteur. C'est en 2020 que le projet se formalise et que les deux régies orientent des salariés en insertion sur de la cyclologistique.

La création d'une marque partagée entre régies de quartier est une initiative originale. Elle répond au besoin de trouver de nouveaux relais de développement au-delà des activités de services aux habitants et de prestations aux collectivités qui sont les cibles historiques des régies de quartier :



On voulait viser une autre clientèle que celle qu'on adresse habituellement et travailler [beaucoup] plus avec le secteur privé. On voulait aussi créer une marque qui, une fois bien développée à Stains et Saint-Denis, pourrait rallier les autres régies du 93. »

**Félix Nizard,
Encadrant Cycle et Chargé de développement, les Cyclopes.**

Les Cyclopes opèrent depuis l'atelier d'auto-réparation de la régie de quartier de Stains, Les Rayons.

Au cœur de cet écosystème, les Cyclopes proposent de la livraison en vélo cargo accompagné d'une remorque si nécessaire. La clientèle est essentiellement privée. Les Cyclopes livrent pour leur partenaire Au Bon Transit, Les Marmites Volantes, Serendip Livres et bien d'autres encore. Les Cyclopes réalisent aussi des livraisons pour les mairies de Saint-Denis et de Stains pour de la presse municipale. Ces différentes missions sont réalisées par 5 livreurs en insertion.

Si l'emplacement au cœur de la régie de quartier de Stains est un atout, l'éloignement de Paris est une difficulté puisqu'une partie significative des livraisons ont lieu dans la capitale. Ce qui n'empêche pas Les Cyclopes de réaliser avec succès leurs prestations et d'avoir des perspectives de développement ambitieuses.

Deux modèles complémentaires qui constituent un atout pour la filière

Aucun des deux modèles n'est meilleur qu'un autre, chacun à ses forces qui s'avèrent collectivement complémentaires. Les SIAE par exemple, dont l'une des missions est l'amélioration de l'employabilité de personnes éloignées de l'emploi, disposent d'atouts considérables en matière de formation.

De plus, comme les contrats d'insertion ont une durée courte (deux ans maximums mais souvent les salariés restent moins longtemps), cet effort de formation doit être maintenu en continu. C'est un terrain extrêmement fertile pour expérimenter différentes approches de formations comme l'illustre bien l'exemple de Carton Plein avec l'AFSET. En termes de positionnement de l'activité de cyclologistique, les SIAE en l'investissant avec succès démontrent également que la transition écologique du transport de marchandise peut

être aussi une transition sociale laissant une place importante à l'intégration socio-professionnelle d'un public en difficulté.

L'IAE apporte une aide aux postes qui permet de financer ces efforts de formations et de suivi, mais elle engage aussi des contraintes, notamment en termes de gestion salariale. Les deux plus importantes impliquent de travailler en continu avec des salariés non qualifiés qui n'ont pas vocation à rester dans les effectifs de l'entreprise, ce qui peut limiter la capacité des SIAE à se positionner sur des prestations requérant des

habitudes de travail et une expérience pointue. De plus, le nombre de salariés en insertion qu'une SIAE peut accueillir dépend du nombre d'agrément dont elles disposent. Or, ils sont délivrés par la préfecture et subissent les aléas de la politique pour l'emploi. Les SIAE voient donc la variation de leurs effectifs être contrainte par des éléments complètement extérieurs à la cyclologistique et ne pas avoir en conséquence les possibilités de recruter quand bien même elles auraient le volume d'activité nécessaire.

À l'inverse, les coopératives disposent de plus de liberté dans leur développement puisqu'elles ne sont pas astreintes aux contraintes de l'IAE. Les coopératives de salariés ont aussi pour spécificité d'avoir un capital majoritairement détenu par les salariés de l'entreprise (51% des parts sociales et 65% des droits de vote généralement) ce qui se traduit par la possibilité pour les salariés qui le souhaitent de devenir associés en acquérant une part sociale de la coopérative selon les conditions prévues dans les statuts de l'entreprise. Les coopératives sont donc bien outillées pour associer les salariés dans le projet de la structure et dans les prises de décisions ce qui facilite leur implication dans le long terme. L'un des effets du fonctionnement coopératif est de limiter le turn-over et de favoriser la montée en compétences et l'expertise des salariés. Le fonctionnement coopératif permet donc de capitaliser sur l'expérience des salariés pour développer des projets à long terme. L'enjeu des coopératives de salariés est de parvenir

à conserver une implication forte des salariés et à susciter leur entrée et leur maintien au sein du sociétariat de l'entreprise. C'est pour cette raison qu'elles sont particulièrement attentives à l'organisation du travail et à la satisfaction qu'en retirent les salariés. Dans le cadre d'activités qui comme le transport de marchandise sont accidentogènes et éprouvantes physiquement, à fortiori dans la cyclologistique où les cyclologistes travaillent en extérieur et sont soumis aux conditions climatiques qui peuvent être éprouvantes (chaleur, froid, pluie, neige, etc.), le modèle coopératif est particulièrement pertinent. Outre une insistance forte sur l'amélioration des conditions de travail, elles sont aussi sources d'innovations organisationnelles importantes comme le montre Cargonauts où l'instauration d'une demi-journée de livraison par semaine pour chaque salarié permet à l'entreprise de mobiliser davantage de salariés pour faire face aux variations du volume d'activité de livraison.

Les structures multisectorielles intègrent la cyclologistique dans un cadre d'activité préexistant en recherchant des complémentarités pertinentes. C'est le cas par exemple de Carton Plein qui, à partir d'une activité de collecte et de revalorisation de cartons a construit une offre de service pour les déménagements associant la fourniture de carton, leur préparation et la réalisation du déménagement à vélo-cargo. C'est donc dans la combinaison d'activités avec la cyclologistique selon des logiques de complémentarité que les structures multisectorielles trouvent une capacité de développement et d'innovation.



Le positionnement multi-sectoriel confère aussi une résilience aux entreprises portant les activités de cyclologistique. C'est le cas par exemple de Dring et de la Cour Cyclette qui ont suspendu leurs activités opérationnelles de cyclologistique pour des raisons de modèles économiques pour l'une et d'accès au foncier pour l'autre (voir portrait la Cour Cyclette P.45). Les effectifs et les moyens ont été réaffectés sur d'autres activités le temps de retrouver des conditions d'exploitation de la cyclologistique satisfaisantes du point de vue de ces deux entreprises. La multisectorialité permet donc de pouvoir re-

mettre en question les activités de cyclologistique, ou plus précisément les conditions d'exploitation de la cyclologistique ce qui est d'autant plus utile qu'il s'agit d'un secteur d'activité récent où il reste beaucoup de chose à essayer et à expérimenter.

Les structures de spécialistes peuvent pour leur part s'appuyer sur une forte expertise des activités de cyclologistiques et développer des activités ou des produits en synergie. C'est le cas par exemple de Cargonauts qui développe de la production de caisses, du conseil en cyclologistique et même un logiciel d'organisation de tournées. Toutes ces

activités visent à capitaliser sur l'acquisition par les salariés de la coopérative d'un savoir sur le fonctionnement opérationnel des activités de cyclologistique et une connaissance des besoins des différentes parties prenantes. Mais évidemment, elles sont beaucoup plus exposées que les structures multisectorielles aux variations de conjoncture du transport de marchandise.



Un écosystème marqué par les dynamiques de coopération

Les structures de l'ESS de la cyclologistique forme un écosystème dans le sens où les acteurs se connaissent, s'échangent des informations sur leurs différents partenaires et mènent de nombreux projets en coopération.

Plusieurs facteurs favorisent ces dynamiques de coopération et restreignent les risques d'une concurrence tous azimuts qui, d'une part, ne correspond aux projets, pratiques et valeurs des acteurs de l'ESS mais d'autre part serait surtout extrêmement dommageable à la vitalité d'un écosystème en structuration.

Le premier facteur est intrinsèque à la cyclologistique dont la zone d'efficacité est géographiquement limitée. L'efficacité de la cyclologistique étant spatialement située, une entreprise installée à Montreuil ne fera pas concurrence de manière efficace à une autre située à Gennevilliers. Pour le moment, l'absence d'un maillage dense de structure de l'ESS restreint les possibilités de concurrence entre elles. Une structure qui d'ailleurs souhaite-

rait attaquer le marché d'une autre ferait face à une structure implantée localement et ayant développé de nombreux partenariats avec les acteurs du territoire, que ce soient des collectivités ou des commerçants.

Le deuxième facteur favorisant la coopération est la capacité opérationnelle restreinte des structures. Elle découle d'une part du point précédent, c'est-à-dire une efficacité spatialement circonscrite, mais également de la taille des structures en termes de nombre de salariés. Il en résulte que pour faire face à certaines demandes, comme ce fut le cas lors de la distribution de panier repas pour le compte de la mairie de Paris durant l'épidémie de COVID 19, aucune structure ne pouvant répondre seule à la demande, elles ont engagé une dynamique de

coopération pour prendre en charge collectivement l'exécution de la prestation.


Le troisième facteur favorisant la coopération est l'interconnaissance des acteurs. Elle a été favorisée, comme déjà évoquée, par le programme « Ma Cycloentreprise » qui a permis la rencontre et l'échange entre des porteurs de projets, qui s'engageront d'ailleurs dans le modèle de la coopérative spécialisée, et des structures déjà bien installée dans le paysage. De plus, plusieurs journées thématiques, parfois avec une focale sur les acteurs de l'ESS mais pas nécessairement, ont été organisées par les collectivités ou des fédérations d'acteurs pour maintenir cette interconnaissance et faire vivre l'écosystème.

Le quatrième et dernier facteur favorisant la coopération qui sera évoqué ici est un projet commun de développement de la cyclologistique par des entreprises qui s'appuient sur un cadre salarial exigeant. Que ce soient les SIAE multisectorielles, les coopératives spécialistes ou encore les structures qui s'insèrent mal dans

l'un de ces deux modèles, toutes ont construites plus ou moins explicitement leur projet comme un contre modèle aux livreurs uberisés et aux livreurs de colis indépendants inscrits dans des chaînes de sous-traitances. Elles partagent le sentiment d'être engagées dans une compétition inéquitable vis-à-vis de ces acteurs ce qui

rapproche les structures de l'ESS et jette les bases d'une identité collective autour de l'importance du statut salarial pour le développement et la professionnalisation de la cyclologistique.

Ma Cyclo entreprise



© Ma cyclo entreprise

PORTRAIT - NARVÉLOS

Narvélos est une toute jeune coopérative de cyclologistique, ses statuts ont été déposés en 2023.

L'émergence de cette entreprise est éclairante pour comprendre que la structuration de l'écosystème de la cyclologistique sociale et solidaire a beaucoup progressé ces dernières années. Au début, il y a une envie, celle d'un des cofondateurs, Adrien, qui après 10 années passées chez Enercoop et deux confinements, souhaite se réorienter vers une activité plus proche du terrain. Il conserve de la coopérative de fourniture d'électricité renouvelable le projet coopératif et la vocation écologique de l'activité. Sa passion du vélo l'amène à arrêter un projet de coopérative de cyclologistique à Montreuil.

N'ayant pas d'expérience particulière de cyclologistique, c'est d'abord vers la formation « ma cyclo-entreprise » des Boîtes à Vélos qu'il se tourne et passera, dans ce cadre, une journée d'immersion chez Carton Plein. Ensuite, plutôt que de partir d'une feuille blanche, le projet s'amarre dans un premier temps, en septembre 2021, au Riders Social Club via sa coopérative d'activité et d'emploi. Jusqu'à fin 2022, Adrien va donc développer un portefeuille de clients autour de Montreuil et réaliser ses premières livraisons qui seront facturées via la CAE du Riders Social Club. C'est sur cette base que les statuts de la coopérative Narvélos sont déposés en février 2023 par Adrien, alors rejoint par deux associés.

La coopérative intègre une dimension coopérative d'activités et d'emplois sur le modèle expérimenté par le Riders Social Club. C'est une option pour salarier au besoin des livreurs indépendants souhaitant conserver leur autonomie et leur clientèle, tout en bénéficiant de la couverture sociale du salariat, en étant accompagnés et en confiant la gestion administrative à Narvélos. Les activités logistiques de la coopérative sont principalement de la course et de la livraison. Une part importante des marchandises prises en charge sont alimentaires : pains, repas de traiteurs, bières, pâtisseries, etc. Les clients de Narvélos sont essentiellement des producteurs et commerces du territoire Est Ensemble et de l'Est Parisien.

Cette stratégie de développement orientée vers les circuits courts locaux a permis à la coopérative de réaliser en juin un chiffre d'affaires de 7 000 euros.

Narvélos a pu bénéficier des conseils des salariés de CoopCycle et de leurs adhérents, comme Samo ou Dring. Adhérent à CoopCycle, Narvélos utilise aussi Cyke, le logiciel de dispatch développé par Cargonauts qui a également conseillé la coopérative. Bien intégré dans l'écosystème francilien des structures de l'ESS de cyclologistique, Narvélos a pu bénéficier de précieux retours d'expérience.

Aujourd'hui, la coopérative dispose de deux vélos cargos et cherche à en acquérir deux nouveaux à brèves échéances. Elle peut aussi s'appuyer sur un petit espace logistique d'une trentaine de mètres carrés. Sa localisation n'est pas idéale, puisqu'il se situe à Romainville alors que la plupart des clients de Narvélos sont à Montreuil. En cyclologistique, chaque kilomètre compte.

Aujourd'hui, la coopérative tourne grâce à l'engagement des trois associés fondateurs et d'un premier salarié très récemment recruté. Les perspectives de développement de la coopérative à courts termes sont de trouver un local adapté mieux situé vis-à-vis des clients de la coopérative. Mais peut-être surtout, de réussir à développer des partenariats durables qui permettront à la coopérative de maintenir ses ambitions sociales et écologiques en phase de croissance :



Un de nos objectifs, c'est de diversifier l'activité pour faire du colis ou du dernier km pour des transporteurs. Pour l'instant on ne le fait pas. Et aussi, on doit trouver des marchés publics. Il faut travailler le moins possible sur du one shot et des activités imprévisibles. C'est moins compatible avec le modèle salarial qu'on vise. »

Adrien Thébault,
co-fondateur de Narvélos

Les fédérations et les acteurs de représentation de la filière

La coalition d'acteurs au sein de fédération ainsi que l'existence de structures visant à outiller les entreprises sont un indicateur important pour apprécier l'état de structuration d'une filière.

Les structures de l'ESS du transport de marchandise ne disposent pas d'acteur représentatif sectoriel, que ce soit à l'échelle nationale ou régionale. Pour la cyclologistique plus particulièrement, plusieurs initiatives participent à l'organisation de la filière en se superposant plus ou moins, mais jamais totalement, avec le périmètre de l'ESS.

Coopcycle est une société coopérative d'intérêt collectif qui a pour objectif de faciliter la création de coopératives de cyclologistique par le conseil, l'échange de pratiques et l'outillage. La coopérative porte l'ambition explicite de lutter contre l'uberisation de la livraison à vélo. Elle met à disposition de ses sociétaires une Market Place numérique qui permet de créer des in-

terfaces personnalisées et de référencer des commerçants pour réaliser la prise de commande. C'est un service qui permet à de jeunes coopératives d'avoir accès à des outils numériques performants dès les premiers moments de leur activité.

Par ailleurs, la coopérative facilite les échanges entre pairs et accompagne ses adhérents dans le développement de la coopérative. Puis, conformément à son projet, c'est aussi Coopcycle qui porte des initiatives locales de travail avec les livreurs des plateformes comme la Maison des Coursier.e.s de Paris ou la Maison des livreurs de Bordeaux. Son périmètre est international et Coopcycle compte des adhérents sur plusieurs continents. En Île-

de-France, ce sont 4 structures qui s'intègrent dans les dynamiques portées par CoopCycle. Essentiellement réservé aux coopératives, certaines associations portant des projets de cyclologistique se rattachent aussi au projet (comme Dring par exemple).

Les Boîtes à Vélo est une association visant à développer l'usage du vélo comme mode de déplacements professionnels. Son action s'adresse bien sûr aux professionnels de la cyclologistique, qu'ils relèvent ou non de l'ESS, mais plus largement à l'ensemble des professionnels qui intègrent le vélo à son activité professionnelle, par exemple un artisan qui se déplacerait lui et son matériel à vélo-cargo.



Les actions de l'association sont diversifiées, mais on peut relever par exemple un important travail de référencement et de caractérisation du matériel utilisé en cyclologistique. La formation occupe aussi une place importante, ce sont les Boîtes à vélos qui ont conçu et porté le programme «Ma Cycloentreprise», aujourd'hui achevé et continué par le programme «Cyclo-cargologie».

Enfin, la fédération des professionnels de cyclologistique est une fédé-

ration professionnelle récente née en 2022 sous l'impulsion des Boîtes à Vélo et de professionnels du secteur. Ses adhérents, plus de 60 aujourd'hui dont plusieurs dizaines sont des entreprises de l'ESS, se réunissent autour d'une charte d'engagement déclinant les multiples objectifs de la fédération : défense des vertus environnementales de la cyclologistique, mise en œuvre d'un modèle social exigeant principalement fondé sur le statut salarial, amélioration de l'efficaci-

té de la cyclologistique et organisation du dialogue avec les pouvoirs publics. L'engouement suscité par la création de cette fédération parmi les structures de l'ESS franciliennes de la cyclologistique est important, tout comme leur implication puisque parmi les 12 membres du comité de direction, trois sont des structures de la cyclologistique sociale et solidaire francilienne.

VII. TRANSPORT DE MARCHANDISE : EST L'ESSE ET OÙ

Cette partie conclusive ambitionne de formaliser l'état des lieux et d'esquisser quelques perspectives possibles pour l'avenir de la filière en rassemblant quelques éléments et réflexions dispersés dans les parties précédentes. Plus précisément, il s'agira de donner quelques clés de compréhension de l'état présent des choses : où en est le développement de la filière ? Quelles sont les forces et les fragilités des structures ? Cette partie identifiera aussi quelques fils qu'il semble important de tirer pour appuyer le développement de la filière.

Les structures de l'ESS et le transport de marchandise : une phase de consolidation

Les structures de l'ESS de la filière connaissent une phase de consolidation. En effet, après une période d'émergence qui a vu se créer de nombreuses entreprises de l'ESS dans le transport de marchandise depuis le milieu des années 2010, la fermeture ou la suspension des activités de transport de marchandises de cinq d'entre elles au cours de ces deux dernières années interrogent.

D'abord, ces difficultés semblent concerner l'ensemble du secteur du transport de marchandises en France. Par exemple, les créations d'entreprises de transports routiers ont ralenti au niveau national de plus de 16% et de plus de 47%⁴³ pour celles de poste et de courriers⁴⁴ (hors micro-entreprises). Les défaillances d'entreprises sur ces deux segments ont aussi explosé au niveau national sur la

même période avec des augmentations de 56% pour le fret routier⁴⁵ et de 70% pour les activités de postes et courriers.

Pour les entreprises de l'ESS, les raisons ayant mené à l'arrêt de ces activités varient d'un cas à l'autre. Sans les lister, il faut souligner le double effet de la crise épidémique et des mesures sanitaires qui en ont découlé entre les années 2020 et 2022. Le premier effet a été celui de re-

modeler profondément la demande de transport de marchandise : la demande pour certains types de prestation s'est effondrée quand d'autres ont explosé (notamment distribution de paniers repas, de kits sanitaires, etc.) Les structures de l'ESS ont donc dû s'adapter très rapidement à cette nouvelle donne pour poursuivre leur activité. Mais au sortir de la crise, cette demande de transport de marchandises contextuelle a dispa-

MARCHANDISES, OÙ EN POURRAIT-ELLE ALLER ?

ru aussi vite qu'elle était apparue, demandant un nouvel effort d'adaptation et de recherche commerciale pour équilibrer les comptes.

Le deuxième effet des mesures sanitaires a été de susciter des créations de structures ou d'activités, parfois en lien avec des sollicitations de collectivités. Il s'est avéré que certaines de ces activités nées dans un contexte spécifique n'ont pas trouvé leur modèle en dehors de celui-ci amenant là aussi à un arrêt, au moins temporaire, des activités de transports de marchandise. D'autres facteurs plus génériques, particulièrement la hausse du coût de l'énergie et la forte inflation ont aussi joué un rôle dans la fragilisation de certaines structures.

C'est aussi pendant cette période que les structures ont commencé à aborder de nouveaux marchés, notamment la collecte de déchets et le transport de denrées alimentaires pour la restauration col-

lective. Les entreprises de l'ESS ont aussi diversifié les activités en direction notamment du conseil et de la formation. Certaines entreprises créées après 2020 ont connu une forte croissance et la filière a par ailleurs beaucoup gagné en structuration sur le segment de la cyclologistique. C'est en raison de ces éléments qu'il convient de parler de consolidation plutôt que de reflux de l'ESS dans le transport de marchandise.

⁴³Bilan annuel des transports en 2022, Datalab, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, statistique publique, 2023.

⁴⁴Dans les classifications NAF, cette catégorie comprend notamment la livraison de colis.

⁴⁵ibid

Après la consolidation, un potentiel de développement à réaliser

La phase de consolidation est-elle terminée ou faut-il anticiper que d'autres entreprises de l'ESS cessent leurs activités de transport de marchandise en Île-de-France ? Une réponse tranchée serait présomptueuse mais certains indices laissent penser que le plus gros des arrêts d'activités de transport de marchandise est derrière nous : diversification des clients et des activités, création de nouvelles structures qui se portent bien et connaissent un développement rapide, etc. Mais au-delà de savoir si la consolidation est d'ores et déjà terminée ou si elle le sera prochainement, que peut-on prévoir pour les structures de l'ESS du fret routier et de la cyclologistique ?

Pour la cyclologistique, un maillage territorial encore très parcellaire en milieudense

Les structures de l'ESS de la cyclologistique sont inégalement réparties. Elles sont regroupées dans les zones de forte densité à Paris et aux alentours pour des raisons déjà évoquées.

Mais en plus, elles se concentrent particulièrement au nord et à l'est. Plus précisément, aucune structure de l'ESS de cyclologistique n'est implantée dans les arrondissements

sud et ouest de Paris. De même, aucune de ces structures n'est implantée au sud ou à l'ouest de la petite couronne depuis que la Cour Cyclette ne réalise plus de cyclologistique opérationnelle, exception faite de Carton Plein qui opère un microhub à Nanterre avec un petit volume de livraison en comparaison avec son implantation parisienne.

Le maillage des structures de cyclologistique sociale et solidaire est donc lacunaire, particulièrement dans le sud et l'ouest. C'est un enjeu déterminant pour faire progresser ce segment de la filière

puisque le rayon d'action de ces entreprises est de l'ordre de 5 à 10 km autour de leur lieu d'implantation dans la plupart des cas. En plus de ces vastes territoires d'implantation potentielle, le maillage du territoire à Paris et dans le nord et l'est pourrait être densifié.

La cyclologistique sociale et solidaire, un modèle à trouver en grande couronne

Aucune structure de l'ESS ne porte une activité de cyclologistique en grande couronne. A l'évidence, les modèles économiques y sont plus difficiles à construire.

La question de la viabilité et de la pertinence de la cyclologistique dans les territoires moins denses et notamment en grande couronne se pose. Trois éléments compliquent l'émergence de structure de l'ESS de cyclologistique.

D'abord, avec moins d'aménagement cyclables, une moindre congestion et plus de facilité de stationnement pour les véhicules à quatre roues, l'avantage opérationnel de la cyclologistique, même sur des

distances réduites, n'est pas aussi évident qu'en milieu urbain dense. Puis, avec des densités plus faibles d'habitations et de commerce de proximité, c'est la taille du marché potentiel qui est réduite avec des conséquences sur le volume d'activité. Finalement, le commerce en grande couronne est davantage concentré autour de zone commerciale structurellement organisée autour des infrastructures routières et de la venue des clients en voiture.

Les freins au déploiement d'une cyclologistique sociale et solidaire en grande couronne sont donc importants. Néanmoins, ses avantages sur les plans de la pollution de l'air, du bruit, de la limitation de la congestion, etc., existent bel et bien. Par ailleurs, la cyclologistique peut faire valoir des arguments spécifiques, notamment le soutien au

maintien des commerces de centre-ville en leur permettant de disposer de solutions de livraison. Et finalement, la contrainte foncière est aussi moins importante en grande couronne avec un prix du mètre carré inférieur.

Les retours d'expérience manquent pour le moment mais c'est une piste qui mérite d'être explorée afin d'essayer d'ouvrir la cyclologistique à des territoires urbains moins denses. Les structures d'insertion multisectorielles déjà implantées dans ces territoires sont sûrement les plus à même de porter ce type de projets. Elles peuvent effectivement tirer parti de la possibilité de répartir des ETP entre la cyclologistique et d'autres activités si le volume d'activité n'est pas suffisant.

Le fret routier, un écosystème à constituer

Les structures du fret routier sont trop peu nombreuses pour affirmer l'existence d'une phase de consolidation sur la base de la fermeture d'une entreprise.

Pour le fret routier, l'enjeu principal est celui de l'émergence de nouvelles structures et de la structuration d'un écosystème. En effet, les structures de l'ESS du fret routier en

Île-de-France ont deux caractéristiques principales : elles sont très peu nombreuses et celles qui existent partagent peu de points communs. Le développement de l'ESS dans le fret routier passera nécessairement par la création de nouvelles structures. La possibilité d'émergence de nouvelles structures est donc une question de première importance. Néanmoins, c'est un marché qui comporte des barrières à l'entrée financières et réglementaires assez importantes, c'est d'ailleurs

l'une des principales explications au nombre très réduits de structures de l'ESS sur le segment du fret routier.

En conséquence, le développement d'activités de fret routier par une structure de l'ESS déjà existante apparaît plus envisageable que la création de nouvelles structures spécialisées dans le fret routier. Plusieurs types de structures sont bien positionnés pour le faire :





1

Les structures de la logistique : elles disposent déjà de foncier adapté et peuvent donc s'appuyer sur des capacités déjà existantes. Elles connaissent également les métiers d'entrepôt indispensables aux structures de l'ESS du fret routier.

2

Les structures de la gestion des déchets : elles gèrent déjà du foncier, des chauffeurs et une flotte de véhicules. Le transport de marchandise et la collecte de déchets sont des activités différentes mais elles partagent beaucoup en termes de compétences et de savoir-faire. C'est d'ailleurs pour cette raison que plusieurs structures de la cyclologistique investissent les activités de collecte de déchets.

3

Les structures de la cyclologistique possédant du foncier : ce sont techniquement et opérationnellement les candidats les plus naturels pour se positionner sur le secteur du fret routier en termes de complémentarité d'activités. Néanmoins, les mobilités cyclables sont généralement des moteurs essentiels de ces projets et le fret routier semble éloigné de leur projet de développement.

L'enjeu prioritaire semble être l'émergence de nouveaux acteurs. Le plus envisageable pour progresser dans cette direction est probablement le développement d'activité de fret routier par des structures déjà existante

opérant des activités complémentaires. Pour le moment, l'ESS n'a pas trouvé de modèle stabilisé d'activité du fret routier. Mais le secteur du transport de marchandises connaît des évolutions rapides qui ouvriront sans

doute des espaces, tant pour l'émergence de nouveaux acteurs du fret routier que pour la montée en puissance de la cyclologistique sociale et solidaire.

⁴⁶La logistique urbaine face aux défis économiques et environnementaux, Roland Berger, FM Logistic, 2020.

Quelques ventes favorables pour les structures du transport de marchandise durable

Les structures de l'ESS de la filière entretiennent un rapport de réciprocité avec le développement du transport de marchandise durable. Elles peuvent contribuer à faire advenir un transport de marchandise plus vertueux. Mais en même temps, le potentiel d'expansion de l'ESS dans le transport de marchandise dépend de l'ampleur qu'aura le mouvement de transition vers des activités de fret durable.

Une logistique urbaine en développement

La logistique urbaine est un marché qui a déjà vu son volume augmenter et la tendance semble être celle d'une hausse continue ces prochaines années.

Une estimation de 2020 misait par exemple sur une croissance de 8% par an jusqu'en 2030⁴⁶. Sans s'engager sur l'aspect réaliste ou non de cette estimation, trois arguments viennent consolider la prévision d'une augmentation des flux de marchandises opérés dans les villes.

Le premier d'entre eux est évidemment la croissance du commerce en ligne qui engendre une forte demande de livraison dans des points relais ou directement aux domiciles des personnes. Le deuxième est l'engagement de plus en plus fréquent des commerces de proximité dans des services de livraisons. Certes, ce n'est pas là une nouveauté, mais une intensification qui a eu lieu à la faveur des confinements. Que ce soient les implantations urbaines des enseignes de la grande distribution, les commerces de bouches en centre-ville ou tout autre type de commerces de proximité,

nombre d'entre eux ont créé ou accentué leurs services de livraisons en direct aux particuliers et rien n'indique que cette tendance doive s'inverser. Un nombre croissant de commerces de proximité devient des chargeurs. Finalement, c'est aussi une logistique du premier kilomètre, liée par exemple à la collecte de déchets ou d'emballage consignés qui sont en train de s'affirmer au cœur des territoires franciliens.

Les JO de 2024 constituent un élément conjoncturel de première importance. L'évènement olympique va en effet générer d'importants besoins en logistique urbaine entre le 26 juillet et le 11 août, puis entre le 28 août et le 8 septembre. Les dates importent puisque le mois d'août est une période de plus faible activité pour les acteurs de la logistique urbaine, au moins pour

ceux de l'ESS rencontrés dans le cadre de ce travail. C'est donc une belle opportunité qui permet aux acteurs de la filière d'envisager de beaux résultats pour l'année 2024.

La décarbonation du transport de marchandise : une orientation des politiques publiques à confirmer

Le transport de marchandises charrie un ensemble d'externalités négatives qui ont été précisées précédemment.

Pour limiter ses externalités qui ont valu à la France deux condamnations de la Cour de Justice de l'Union Européenne, et sans doute aussi pour répondre aux aspirations d'une partie des citoyens, une série de politiques publiques ont été mises

en place pour verdir le transport, tant des personnes que des marchandises.

Sans rentrer dans le détail de ces nombreuses politiques initiées par une multiplicité d'acteurs publics (de la commune à l'Union Européenne en passant par collectivités et l'état), des actions et des financements ont été engagés pour développer les aménagements cyclables et la pratique du vélo, des aides financières (prime à la conversion et bonus écologique) sont disponibles pour verdir les véhicules et des restrictions de circulation ont été instaurées pour limiter ou interdire l'accès des métropoles à certains véhicules considérés comme étant les plus polluants. En Île-de-France, ces restrictions s'incarnent dans le dispositif de la Zone Faible Emission métropolitaine (voir encadré).

⁴⁷Bilan 2022 de la qualité de l'air et enjeux, AirParif, 2023.

Ces politiques publiques ne permettent toujours pas à l'agglomération parisienne de respecter les seuils limites de pollutions fixés. Elles obtiennent néanmoins des résultats indéniables puisque les concentrations des différents polluants liés au trafic routier affectant la qualité de l'air (oxydes d'azote et particules fines) sont bien en diminution⁴⁷. Les évolutions du cadre réglementaire et les orientations des politiques publiques récentes ancreraient la perspective d'une prise en compte

croissante des enjeux environnementaux et sanitaires pour le transport de marchandise, aussi bien sur les segments du fret routier que de la cyclologique. Malgré des avancées réelles, plusieurs indices suggèrent que la direction paraît peut-être moins certaines aujourd'hui. Sur la conversion électrique de la flotte de VUL roulant au diesel, sujet majeur de la décarbonation de la logistique urbaine, des reculs s'observent à tout niveau :



Recul de certaines échéances de l'application des restrictions de circulation de la ZFE-m (voir encadré)



Diminution du bonus écologique pour l'achat de VUL électrique



Remise en cause du consensus européen sur la fin de la vente des véhicules thermiques neufs en 2035

Pour résumer, malgré des avancées indéniables des politiques publiques en matière d'aménagement, d'incitations financières, réglementations, etc., ces dernières années pour

progresser dans la décarbonation du transport de marchandise, l'horizon politique qui paraissait clair s'est considérablement obscurci et chargé d'incertitudes.

LA ZONE FAIBLE EMISSION MÉTROPOLITAINE (ZFE-M)

La ZFE-m est une obligation légale imposée par la loi Climat et Résilience de 2021 qui s'impose à 37 agglomérations françaises dont la qualité de l'air contrevient aux valeurs de qualité de l'air de l'OMS.

Néanmoins, pour le cas de l'agglomération parisienne, elle s'inscrit dans la continuité de la zone faible émission parisienne de 2015 qui, dès 2019, a été étendue. Son portage a été confié à la Métropole du Grand Paris⁴⁸.

La ZFE-m prévoit des restrictions de circulation dans une zone comprenant l'ensemble des villes situées à l'intérieur de l'autoroute 86 (A86) et les villes limitrophes qui ont le choix de l'intégrer ou non (voir carte). Les véhicules dont la circulation est restreinte n'ont le droit de circuler dans la ZFE-m que les jours fériés ou le week-end.

C'est sur la base de la vignette Crit'Air que s'établissent les restrictions. Cette classification s'établit selon trois critères : le type de véhicules, le type de motorisation et l'année d'entrée en circulation. Voici par exemple le tableau de correspondance valable pour les voitures et les VUL (à la seule différence que les VUL non classés sont ceux immatriculés avant le 30 septembre 97) :








ESSENCE	DIESEL
 EURO 5 et 6 à partir du 1 ^{er} janvier 2011	
 EURO 4 Du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010 inclus	EURO 5 et 6 A partir du 1 ^{er} janvier 2011
 EURO 2 et 3 Du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2005 inclus	EURO 4 Du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010 inclus
	EURO 3 Du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005 inclus
	EURO 2 Du 1 ^{er} juillet 1997 au 31 décembre 2000 inclus
 EURO 1 ET AVANT Véhicules non classés pour lesquels il n'y a pas de délivrance de vignettes Jusqu'au 31 décembre 1996	

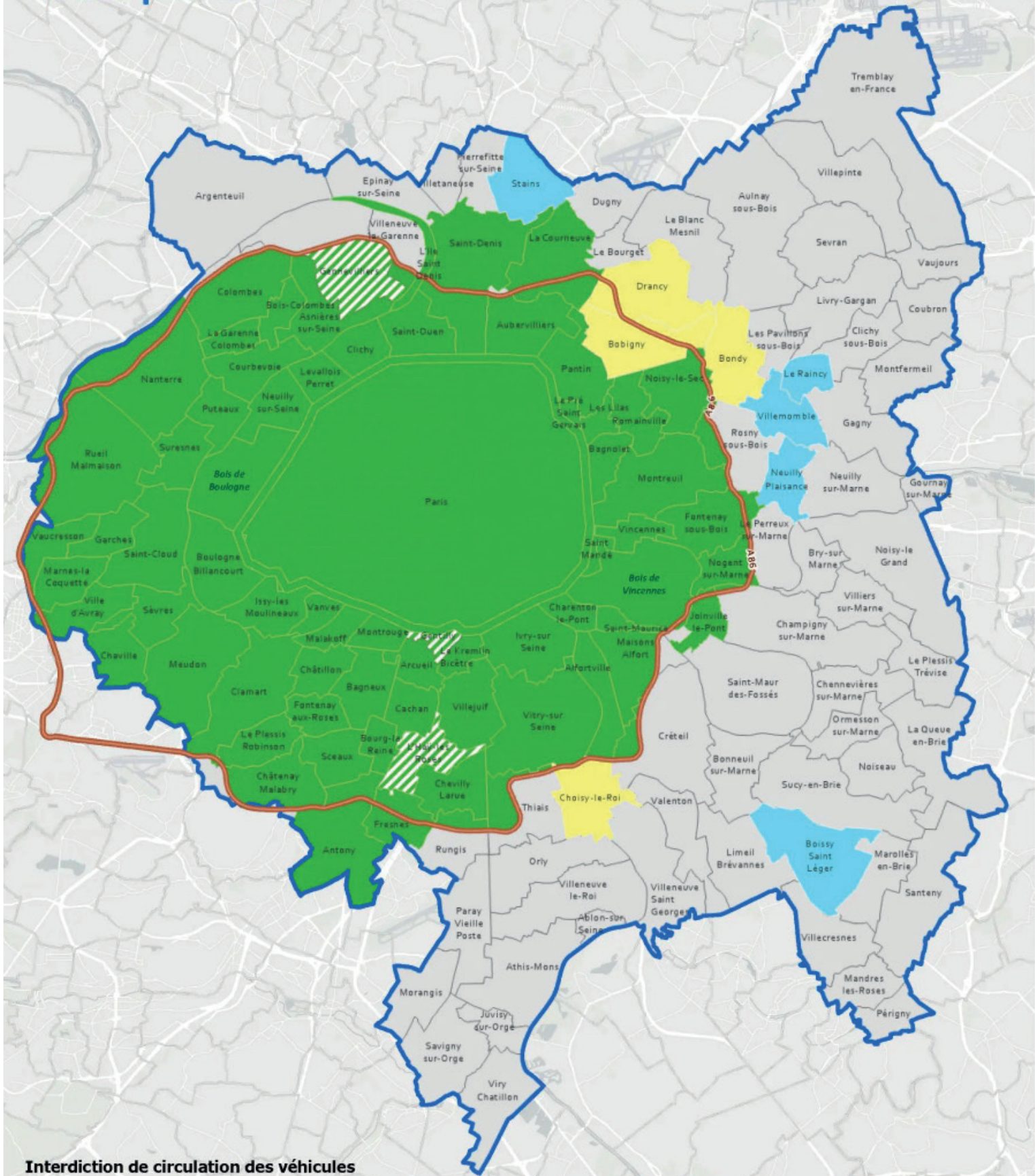
Figure 3 : Vignettes Crit'Air d'après le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

⁴⁸Pour l'essentiel des informations sur la ZFE-m données par la MPG voir : <https://www.zonefaiblesemissionsmetropolitaine.fr/>



Les premières restrictions de circulation ont été appliquées à partir du premier juin 2021 et concernent les véhicules non classés, Crit'air 4 et Crit'Air 5. Pour le moment, les voitures et VUL à essence immatriculés avant 1997 et ceux immatriculés avant 2006 et roulant au diesel sont concernés par les restrictions. Initialement prévue pour juillet 2023, l'application des restrictions au véhicules Crit'Air 3 a été reportée au premier janvier 2025. Aucune date ne semble avoir été annoncée pour l'extension des restrictions à la vignette Crit'Air 2, initialement prévue pour 2024. L'objectif de 100% de véhicule propre à horizon 2030 est lui toujours affiché.

Mise en place de la Zone à Faibles Émissions métropolitaine



Interdiction de circulation des véhicules

- Crit'Air 5 et non classé ou Crit'Air 4, 5 et non classé
- Mise en place différée
- Communes hors périmètre défini souhaitant rejoindre la ZFE
- Communes du périmètre défini non engagées à ce jour dans la ZFE



Une implication croissante des citoyens dans le transport de marchandise

Le transport de marchandise, l'organisation des chaînes logistiques et leurs implications environnementales et sociales sont longtemps restés des boîtes noires réservées aux spécialistes et aux professionnels du domaine.

Plusieurs éléments ont changé la donne ces dernières années. Par exemple, la crise épidémique de la COVID 19 a mis en lumière l'organisation complexe des chaînes logistiques, leur fragilité parfois et surtout les conséquences pratiques que peuvent avoir les ruptures d'approvisionnement sur notre quotidien. Mais il s'agit là d'un événement conjoncturel, bien que mondial et aux implications dont on peine encore à mesurer l'étendue des impacts. L'un de ces impacts est d'ailleurs d'avoir renforcé une tendance qui existait déjà et qui porte une transformation structurelle du transport de marchandise.

Le plus déterminant dans l'implication des citoyens est sûrement l'émergence du commerce en ligne. C'est lui qui fait du citoyen un acteur direct du transport de marchandise en choisissant son mode de livraison et la date, en pouvant parfois suivre son colis, en donnant des indications aux livreurs et en réceptionnant la marchandise ou en allant la chercher à un point relais. Devenu acteur du transport de marchandise, un nombre croissant de citoyens se familiarisent avec le secteur.

De surcroît, le commerce en ligne a fait exploser la visibilité du transport de marchandise, particulièrement en ville. Livreurs déchargeant des colis de son VUL l'air pressé, travailleurs uberisés attendant des commandes avec leur sac de transport floqué et cyclistes tirant sa remorque logotype le long des pistes sont des figures qui se sont durablement installés dans nos environnements urbains ces dix dernières années. Cette implication des citoyens dans le transport de marchandise et la visibilité grandissante du transport de marchandise jouent sans nul doute un rôle dans l'affirmation progressive d'une politique publique du

transport de marchandise autonome de celle du transport des personnes. Cette implication citoyenne porte des aspirations à un renouvellement profond du transport de marchandise, particulièrement pour ce qui est de la logistique urbaine. Leur intégration et leur participation croissante au transport de marchandise contribuent à un mouvement favorable aux développements d'une logistique durable.

Le développement du commerce en ligne demeure paradoxal du point de vue environnementale. Il a entraîné une multiplication des flux urbains atomisés essentiellement acheminés par une flotte de VUL diésélisés générant de nombreuses externalités négatives. Mais dans le même temps, le commerce en ligne dévoile et visibilise le segment urbain du transport de marchandise. De plus en plus impliqués dans la gestion de ces flux, les citoyens tentent en partie d'y infuser leurs aspirations à un transport de marchandise plus vertueux.routier. Plusieurs types de structures sont bien positionnés pour le faire :

LES FRANÇAIS ET LE E-COMMERCE

Une enquête d'opinion réalisée en 2021 par Star Service et l'IFOP⁴⁹ sur un échantillon de 1004 personnes fournit des données intéressantes sur les préférences des Français en matière E-commerce :

16pt

La modalité de livraison privilégiée, indépendamment du prix, est le lendemain de la commande sur un créneau de deux heures, devant de 16 points ceux privilégiant la livraison le jour même ;

73%

Les livraisons éco-responsables intéressent 73% des personnes interrogées, les plus jeunes y sont les plus sensibles. Ils sont plus de la moitié à être prêt à une livraison moins rapide pour qu'elles soient plus écologique alors qu'un quart serait prêt à payer plus.

67%

67% déclarent bien connaître le modèle social des plateformes numérique de livraisons et ne sont que 20% à l'approuver

Une autre enquête d'opinion, réalisée par DCbrain⁵⁰ en 2022 sur un panel de 1500 personnes réparties entre la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni produit des résultats convergents :

60%

60% aimeraient que l'impact environnemental de la livraison des produits soit plus transparent

66%

66% sont prêts à attendre de 2 à 5 jours supplémentaires pour une livraison plus écologique

70%

70% souhaitent être informés des modes de livraisons utilisés pour privilégier les modalités de livraison décarbonée (notamment à 58% pour la livraison des 5 derniers kilomètres.)

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, les utilisateurs du e-commerce ne sont pas si pressés d'être livré et serait prêt à attendre plusieurs jours pour favoriser des modes de livraisons moins carbonés. Par ailleurs, ils expriment un besoin de transparence et de pouvoir de décision sur les modes de livraisons utilisés.

⁴⁹Baromètre : attentes des e-consommateurs en matière de livraison, résultat 2021, IFOP, Star Service, 2021

⁵⁰Vers une livraison plus transparente et décarbonée, DCbrain, 2022.

Quelques voies pour favoriser le développement des structures de l'ESS

Le transport de marchandise durable a sans doute de belles années devant lui. Comment l'ESS peut contribuer à ce mouvement ? Quels sont les facteurs qui pourraient favoriser que le développement d'une logistique durable soit un vecteur de progression de l'ESS dans les activités de transport de marchandise ? C'est à ces questions que cette partie finale souhaite apporter une réponse.

Connaître et faire connaître l'ambition sociale élevée des structures de l'ESS

Les structures de l'ESS partagent une ambition sociale élevée qui se concrétise dans leurs pratiques.

Coopératives spécialistes, structures d'insertion multi-sectorielles, entreprises inclusives du fret routier, toutes fondent leur activité sur un modèle salarial exigeant traduit dans quelques principes :

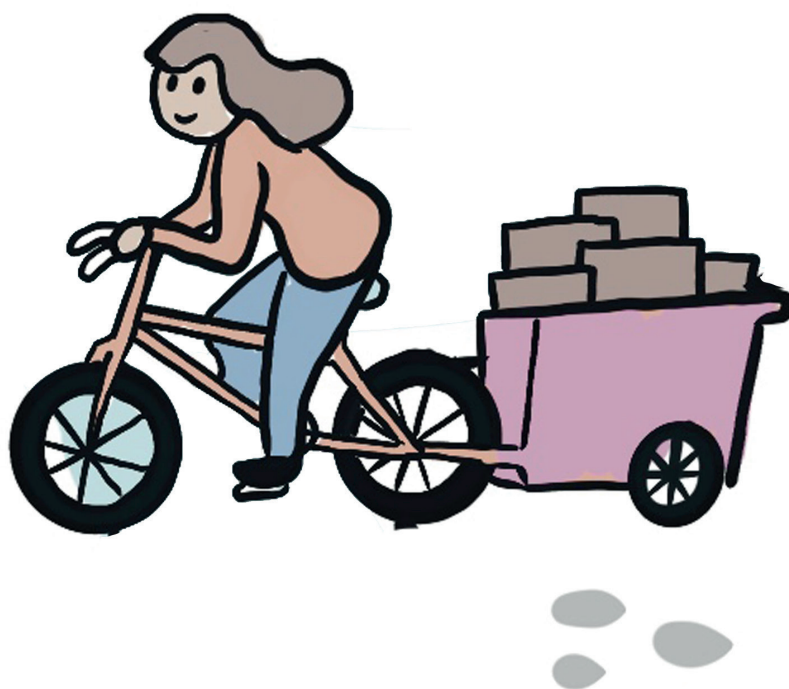
-Une priorité absolue donnée au salariat avec un recours à la sous-traitance et à l'intérim nul ou très limité dans les activités de transport de marchandises

-Une exigence élevée quant aux conditions de travail et un effort continu de formation

-L'encadrement de l'activité par des praticiens ayant une expérience opérationnelle

Ces principes s'incarnent dans des réalisations concrètes différentes selon les structures et certaines des plus significatives ont été mises en lumière dans la partie 1. Ils travaillent dans

une même direction pour construire un cadre d'exercice de l'activité socialement vertueux qui peut inspirer tous les acteurs de la filière. Reste à en objectiver les résultats pour convaincre. C'est là un chantier urgent et nécessitant des ressources limitées. Nous proposons la réalisation, en lien étroit avec les structures de l'ESS, d'un travail de quantification de quelques indicateurs clés comme le pourcentage de livraison réalisé en propre, le taux d'emploi en CDI, l'accidentologie et le turn-over, en l'adaptant aux spécificités des différents acteurs comme ceux de l'insertion.



Connaitre et faire connaître ce cadre vertueux d'exercice porté par les structures de l'ESS est un levier pour adresser conjointement les problématiques environnementales et sociales du transport de marchandise. Mais c'est aussi un vecteur de développement pour faciliter les partenariats avec les entreprises et collectivités qui souhaiterait soutenir l'affirmation d'un transport de marchandise socialement exigeant.

Objectiver et valoriser le cadre salarial exigeant promu par les structures de l'ESS est aussi un moyen de se distinguer des acteurs lucratifs et de se prémunir face aux risques concurrentiels qu'ils représentent. En effet, des acteurs importants du transport de marchandises se positionnent sur des enjeux de logistique urbaine décarbonée en s'appuyant sur des modèles de sous-traitance en cascade voire d'uberisation. Rem-

placer les VUL diésels par des VUL électriques ou même des vélos-cargos serait certes un progrès écologique. Mais pour faire du verdissement du transport de marchandise une transition juste et désirable, il doit s'inscrire dans un cadre d'emploi exigeant et vertueux.

Cultiver ses forces, palier ses faiblesses

UNE FACILITÉ D'INSERTION DANS LES FLUX D'ÉCHANGES LOCAUX

Les structures de l'ESS ont des atouts à faire valoir pour figurer parmi des acteurs majeurs du transport de marchandises de demain et gagner en importance. L'une de ses forces est leur ancrage local. Que ce soient les structures de la cyclologique ou celle du fret routier, les entreprises de l'ESS du transport de marchandise s'insèrent dans des circuits d'échange de proximité, favorisant un lien fort entre les producteurs ou commerçant et les clients dans un espace rapproché. A ce titre, les structures de l'ESS du transport de marchandise constituent des acteurs de la valorisation des commerçants et producteurs locaux.

Cet ancrage facilite aussi les partenariats avec les collectivités sur un ensemble de prestations qui a été détaillé précédemment (voir partie 1) comme la distribution de communications institutionnelles, la livraison de paniers repas et de den-

rée alimentaire ou encore la gestion des déchets. Leurs liens, souvent étroits, avec les collectivités et les commerces locaux positionnent donc très favorablement les structures de l'ESS comme des partenaires pertinents dans la gestion des flux de marchandises locaux.

ENJEU DÉTERMINANT : TROUVER UNE PLACE DANS LE TRANSPORT DE COLIS ISSUS DU COMMERCE EN LIGNE

En revanche, elles ont plus de difficultés à se positionner dans des chaînes logistiques plus longues. La rareté des partenariats entre les structures de l'ESS et les grands transporteurs de colis issus du commerce en ligne. Schémas opérationnels difficilement compatibles, manque d'accès à du foncier adapté, conditions contractuelles trop défavorables, volonté des transporteurs de traiter avec des entreprises de grande taille (qui sous-traiteront elle mêmes sans doute), les obstacles sont difficiles à hiérarchiser à généraliser à l'ensemble des acteurs. La croissance de la demande pour la livraison

de colis issus du commerce en ligne est, selon toutes prévisions, amenée à se poursuivre à un niveau élevé. Pour que l'ESS devienne un acteur majeur du transport de marchandise, particulièrement sur le segment du dernier kilomètre, et parviennent à changer profondément les pratiques sociales et environnementales, elle doit parvenir à s'insérer dans l'acheminement de ces colis. Un travail est donc à mener pour identifier les conditions partenariales qui pourraient permettre aux structures de l'ESS du transport de marchandise en Île-de-France de nouer des partenariats avec les grands transporteurs de colis issus du commerce en ligne sans remettre en cause leurs ambitions sociales élevées.

BEAUCOUP D'INNOVATIONS ET MAIS PEU D'IMPLANTATION

Les structures de l'ESS du transport de marchandises innovent beaucoup sur le plan organisationnel et sur celui des activités. Elles savent créer des organisations du travail à la fois satisfaisantes pour les salariés et pertinentes opérationnellement.





Se positionner sur des activités en émergence et des démarches expérimentales est aussi dans leurs habitudes (voir partie 1). Elles ont fait preuve de souplesse et de réactivité dans les réorientations successives impliquées par les bouleversements qu'ont connus leurs activités durant le COVID. Ces signes de résilience sont rassurants pour la capacité des structures de l'ESS à s'adapter aux changements futurs.

En revanche, elles développent peu de nouvelles implantations, ce qui limite leur possibilité de croissance. C'est parfois une décision réfléchie justifiée par la volonté de demeurer un acteur local avec une seule implantation. Mais souvent c'est simplement la conséquence d'une difficulté d'accès au foncier comme cela a été souligné à de nombreuses reprises tout au long de cette étude. Finalement, le sujet est celui de l'implantation de nouvelles activités de transport de marchandises opérées par des acteurs de l'ESS, qu'il s'agisse de créations d'entreprises ou d'entreprises déjà existante qui ouvrent de nouveaux établissements.

Il s'agit à notre sens du principal frein au développement des structures de l'ESS dans le secteur du transport de marchandise. Mais sur les questions foncières, récurrentes à tous les secteurs d'activité qui demandent un peu d'espace en Île-de-France, aucune solution clé en main n'existe. Les collectivités peuvent actionner quelques leviers (voir partie 1), reste peut-être alors à capitaliser ces retours d'expérience et à convaincre d'autres collectivités de l'intérêt de ces démarches.

POUR LA CYCLOGISTIQUE, UN POTENTIEL IMPORTANT POUR PROFESSIONNALISER LA FILIÈRE ET LA RENDRE PLUS ATTRAYANTE

Pour la cyclologistique, les structures de l'ESS francilienne s'investissent dans la professionnalisation de l'activité : formalisation de référentiels de formation, réalisation de formations destinées à différents publics, développement d'outils numériques dédiés, création d'activités de conseil, création de matériel respectueux des contraintes de transport alimentaire, etc. Filière en émergence, l'écosystème de la cyclologistique

de demain se construit sur ces initiatives qui crédibilisent l'ensemble de la filière. D'ailleurs, les structures rencontrées s'impliquent activement pour une bonne part d'entre elles dans la structuration nationale de la filière au sein de la fédération des professionnels de la cyclologistique.

Par ailleurs, les personnes interrogées attachent beaucoup d'importance à l'image du métier. Cette dernière, qui leur paraît dégradée par les représentations des livreurs uberisés, pourrait faire obstacle au développement de la cyclologistique. Le risque est en effet d'associer à la cyclologistique deux représentations : celle d'un manque de professionnalisme qui ferait fuir les clients et celle d'un travail aliénant, mal rémunéré et avec des conditions de travail difficiles qui seraient décourageantes pour d'éventuelles recrues.

La mise en œuvre d'un cadre salariale vertueux d'une part et l'investissement dans la professionnalisation constituent des réponses pour faire émerger d'autres représentations de la cyclologistique et les structures de l'ESS y jouent un rôle de premier plan.

Echanger, structurer, converger

Les acteurs sont engagés dans différentes initiatives de structuration (voir partie 1). Néanmoins, il n’y a pas d’espace de concertation et de coordination dédié aux structures de l’ESS du transport de marchandises en Île-de-France.

C’est sans doute un manque vu l’importance de l’ancrage local qui a été souligné tout au long des pages précédentes. La création d’un tel espace nous semble souhaitable pour faire progresser l’ESS dans le transport de marchandise de la région. Les dynamiques de coopérations et d’interconnaissance observées méritent d’être entretenues.

Néanmoins, si la plupart des acteurs louent les multiples initiatives de structuration, ils soulignent également qu’elles sont chronophages et, parfois, coûteuses financièrement. Pour ne pas surcharger des structures déjà bien occupées, notre proposition est d’organiser la réunion des acteurs

qui le souhaitent autour de trois sujets dont l’avancement nécessite un traitement collectif :

-La valorisation du modèle sociale des structures de l’ESS du transport de marchandise,

-L’identification d’éventuelles modalités partenariales pour mieux insérer l’ESS dans les chaînes logistiques des transporteurs de colis issus du commerce en ligne,

-L’accès à la commande publique en Île-de-France. Pour favoriser la coopération et l’organisation collective, le plus simple est sans doute la réalisation de projets communs. C’est pourquoi les sujets suggérés se veulent traitables rapidement et nécessitant assez peu de moyens financiers.

Leur vocation est de servir le développement des structures qui souhaitent s’impliquer dans une telle entreprise collective mais aussi de favoriser la progression de l’économie sociale et solidaire dans le champ du transport de marchandise durable.



Ce travail s'achève sur trois propositions :

n°1

Objectiver et valoriser le modèle social ambitieux porté par les structures de l'ESS

n°2

Evaluer les possibilités de réalisation des partenariats avec les transporteurs de colis issus du commerce du numérique

n°3

Animer un espace de coopération entre les acteurs pour traiter notamment les deux points précédents et contribuer à maintenir une dynamique de coopération.

Mais le développement de l'ESS dans le transport de marchandise dépendra évidemment aussi du volontarisme des politiques publiques dans l'attribution des financements, le soutien à toute action de sensibilisation du grand public aux sujets des impacts environnementaux et sociaux du transport de marchandise, l'appui des collectivités et l'affirmation d'une réglementation favorable à un transport de marchandise aussi exigeant sur le plan environnemental que sur le plan social.

BIBLIOGRAPHIE

Assurer le fret dans un monde fini, The Shift Project, 2022.

Atlas commenté de l'économie sociale et solidaire, édition 2023, ESS France, 2023.

Baromètre des produits biologiques en France, 2024, L'Observatoire Société et & Consommation, l'Agence Bio, 2024.

Baromètre : attentes des e-consommateurs en matière de livraison, résultat 2021, IFOP, Star Service, 2021.

Bilan 2022 de la qualité de l'air et enjeux, AirParif, 2023.

Bilan annuel des transports en 2022, Datalab, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, statistique publique, 2023.

Bilan du e-commerce en France : les Français ont dépensé près de 147 milliards d'euros sur internet en 2022, communiqué de presse, Fevad, 2023.

Chiffres-clés de la Région Île-de-France 2020, Institut Paris Region, INSEE, CCI Paris Île-de-France, 2020.

Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée à Paris et en petite couronne, Dablanc L. (Dir.), Aguiléra A., Krier C., Cognez A., Chrétien J. et Louvet N., Chaire Logistics City, 2022.

Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la Région Île-de-France, BruitParif, 2019.

L'insertion par l'activité économique en 2021, Forte hausse des entrées, Dares, 2023.

La cyclo-logistique, un accélérateur de la ville durable, Sogaris, 2022.

La logistique urbaine face aux défis économiques et environnementaux, Roland Berger, FM Logistic, 2020.

La sous-traitance, face noire de la livraison de colis, Mediapart, Mélanie Mermoz, 2022.

Les mobilités du e-commerce, quels impacts sur la ville ? Welcome to Logistics City, N° 1 2021 – 2022, Sogaris et Logistics City, 2022.

Les structures de l'économie sociale et solidaire en Île-de-France, des acteurs de la transition écologique, CRESS, 2020.

Mortalité attribuable à la pollution atmosphérique en Île-de-France, quelle évolution depuis 10 ans et quels bénéfices d'une amélioration de la qualité de l'air dans les territoires ?, AIRPARIF et ORS, 2022.

Pacte pour une logistique métropolitaine, Métropole du Grand Paris, 2018.

Panorama de la cyclologistique en France, Etat des lieux, enjeux et recommandation pour la filière cyclologistique, Rapport final, Les boîtes à vélo, ADEME, 2023.

Pour une filière logistique innovante, compétitive et durable, programme d'action de l'état pour le fret et la logistique en Île-de-France, DRIEAT, 2021.

Rapport 2023 de l'observatoire Prospectifs des métiers et des qualifications dans les transports et la logistiques, CPNEFP, 2023.

Redresser le cap, relancer la transition, rapport annuel 2020 du haut conseil pour le climat, haut conseil pour le climat, 2020.

Sécurité routière, bilan 2022, DRIEAT Île-de-France, décembre 2023.

Transport de marchandises faces aux impératifs environnementaux, rapport d'information n°604, Sénat, 2021.

Vers une livraison plus transparente et décarbonée, DCbrain, 2022.

Welcome to Logistics City, Livre blanc de la nouvelle logistique urbaine, N°Zéro, Sogaris et Logistics City, 2019.

ANNEXE 1 – LISTE DES INTERVIEWS RÉALISÉES

Appro 77
Guittard Flavien
P.31

Cargonautes
Roudot Paul
P.26

Carton Pein
Goyot Clément,
Sindicas Pierre
P.37

Cygogne
De Kergolay Hugues
P.50

FastRoad
Bonnet Manuel
P.61

**Initiatives
Emploi - Dring !**
Landel Morgane,
Barincou Julie
P.90

La Cour Cyclette
Poux Félicien,
Goujjane Myriam
P.45

**La Maison
des Coursier.e.s**
Lienart Circé
P.73

Les Boîtes à Vélo
Dugué Mélanie
P.121

Les Canaliens
Delepine Vincent
P.22

Les Cyclopes
Nizard Félix
P.112

Narvélos
Thébaud Adrien
P.118

Riders Social Club
Marciset Mamadou
P.118

Samo
Titouan Leroy
P.101

**Vif Transport
et Logistique**
Morand Caroline
P.60

Institut Paris Region
Beyer Antoine
P.7, P.66

Mairie de Paris
Morin Laurence
P.26

**Métropole
du Grand Paris**
Vasquez Martine
P.131

Région Île-de-France
Launay Pierre
P.13, P.59, P.76

Sogaris
Friedrich Suzanne
P.42, P.86



Publication de la chambre régionale de l'économie sociale et solidaire d'Île-de-France 2024

DIRECTEUR DE PUBLICATION : Youssef Achour • AUTEUR : Steve Lewis

GRAPHISME : Robin Dacquin



www.cressidf.org



Avec la participation de



Avec le soutien financier et opérationnel
de l'ADEME Île-de-France