



Guide pour les collectivités

Enjeux fonciers pour les applications cyclologistiques

Accompagner les entreprises dans l'accès à des locaux adaptés

Soutenu par :





SOMMAIRE

5 | Introduction

1 IDENTIFIER LES LOCAUX DISPONIBLES ET ADAPTÉS AUX BESOINS DES CYCLO-ENTREPRISES

8 | Évaluer la maturité cyclologistique du territoire

9 | Identifier les espaces potentiels

10 | Déterminer les zones de pertinence de la cyclologistique

12 | Connaître les critères de compatibilité des espaces



Soutenu par :



2 ESTIMER LE POTENTIEL CYCLOGISTIQUE LOCAL

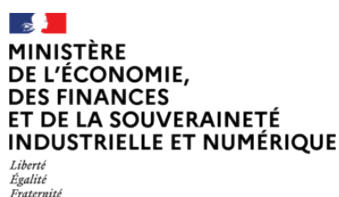
- 16 | Construire un modèle d'estimation à partir de données accessibles
- 18 | Appliquer la méthode sur un territoire-pilote

3 CONNAÎTRE LES OUTILS DISPONIBLES POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DU FONCIER CYCLOGISTIQUE

- 20 | Planifier le territoire
- 22 | Accompagner les cyclo-entreprises
- 25 | Favoriser l'expérimentation

ANNEXE : MÉTHODOLOGIES D'ÉTUDES

En partenariat avec :





INTRODUCTION

Ce guide vise à conférer aux communes et aux Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) des outils et des axes de réflexion leur permettant d'accompagner les entreprises de cyclologistique dans l'identification de locaux adaptés et bien localisés, indispensables à leur bon fonctionnement.

Il met en exergue les enjeux propres aux applications cyclologistiques, traduits dans des outils et des initiatives attachés à la favorisation de la logistique urbaine durable.

MOTS DES PARTENAIRES

L'accès au foncier est un levier essentiel pour développer la cyclologistique. C'est pourquoi l'ADEME a décidé de soutenir cette excellente étude des Boîtes à Vélo : les collectivités ont à présent toutes les cartes en main pour accompagner au mieux l'essor de cette filière pour réussir la transition écologique de leur territoire.

— **Tristan Bourvon, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)**



Dans un contexte de raréfaction du foncier et de fortes tensions sur les usages du sol, il devient essentiel d'identifier, de préserver et de valoriser les emplacements utiles à la logistique de proximité. C'est à cette condition que les territoires pourront concilier performance économique, qualité de vie, réduction des nuisances et transition écologique, tout en donnant à la cyclologistique les moyens de changer réellement d'échelle.

— **Antoine Robichet, Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)**



UNE ÉTUDE PORTÉE PAR LES BOÎTES À VÉLO

L'association des Boîtes à Vélo, France poursuit, depuis plus de 10 ans, un objectif non partisan, d'utilité sociale et d'intérêt général visant à promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement professionnel principal.





IDENTIFIER LES LOCAUX DISPONIBLES ET ADAPTÉS AUX BESOINS DES CYCLO-ENTREPRISES

Analyser les éléments permettant de déterminer les opportunités foncières pour les entreprises de cyclologistique :

- **ÉVALUER LA MATURITÉ CYCLOLOGISTIQUE DU TERRITOIRE**
- **IDENTIFIER DES ESPACES FONCIERS/IMMOBILIERS LOGISTIQUES POTENTIELS**
- **DÉTERMINER LA ZONE D'INTERVENTION OPTIMALE POUR LA CYCLOLOGISTIQUE**
- **CONNAÎTRE LES CRITÈRES DE COMPATIBILITÉ DES ESPACES**

ÉVALUER LA MATURITÉ CYCLOGOLOGISTIQUE DU TERRITOIRE

Pour conduire cette évaluation, plusieurs critères sont importants.



VOLONTÉ POLITIQUE FORTE

QUE PERMET-ELLE ?

- **Promouvoir la cyclologistique** comme axe prioritaire de l'agenda politique.
- **Afficher un soutien fort** pour encourager les projets afférents.



DIALOGUE AVEC LES ENTREPRISES DU TERRITOIRE

QUE PERMET-IL ?

- S'assurer de mettre en place des projets qui répondent à des **besoins concrets et concertés avec les acteurs locaux**.



DOCUMENTS DE PLANIFICATION AMBITIEUX

QUE PERMETTENT-ILS ?

- **Élaborer un cadre d'aménagement** du territoire favorable à la cyclologistique.
- **Garantir une cohérence et une capacité d'action** aux différentes échelles territoriales (régionale, départementale, intercommunale, municipale).



RESSOURCES HUMAINES ET FINANCIÈRES DÉDIÉES

QUE PERMETTENT-ELLES ?

- **Assurer les capacités nécessaires** pour développer et implémenter durablement le projet (personnel dédié, groupes de travail, outils de diagnostic territoriaux préexistants...).
- **Permettre des synergies entre les compétences complémentaires** (mobilités, stratégie foncière, développement économique, urbanisme, planification, voirie...).

Les documents de planification pertinents : SRADDET, SCoT, PLU(i), Plan de Mobilité, Schéma Directeur Cyclable, Schéma Logistique, PCAET...

Bonne pratique : cultiver la communication interservices pour partager les besoins fonciers respectifs et identifier les synergies potentielles (réunions, outils de communication...).



RÈGLEMENTATION FAVORABLE AUX MODES VERTUEUX

QUE PERMET-ELLE ?

- **Prioriser l'accès aux centres-villes** en faveur des véhicules les plus vertueux et notamment les vélos-cargos.
- **Encourager les professionnelles à diversifier** leurs modes de mobilité.



CONTRIBUTION À DES INITIATIVES FAVORABLES À LA LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

QUE PERMET-ELLE ?

- **Capitaliser sur les programmes existants et les ressources afférentes** permettant d'encourager la logistique urbaine durable et la cyclologistique.

IDENTIFIER LES ESPACES POTENTIELS

Différents types de foncier ou de bâti peuvent accueillir des entreprises de cyclologistique.

Parkings

Publics, privés, relais, en plein air, en silo ou en sous-sol en fonction de leur accessibilité

Zones d'activités périphériques

Existantes ou potentielles

Friches

Commerces automobiles ou locaux techniques

Concessionnaires, garages, stations-services, centres de contrôle techniques

Espaces de logistique urbaine (ELU)

Hôtels de logistique urbaine, centres de distribution urbaine, établissements de livraison de proximité

Micro-hub

Stockage temporaire de marchandises sur la voirie, sur des espaces privés ou publics (places de stationnement, parkings, garages, friches, stations-services, ports)

Hubs mobiles

Utilisation d'un mode motorisé pour la traction* jusqu'aux vélos. Rupture de charge sur l'espace public ou un emplacement réservé

Intermodalité fluvial-cyclo

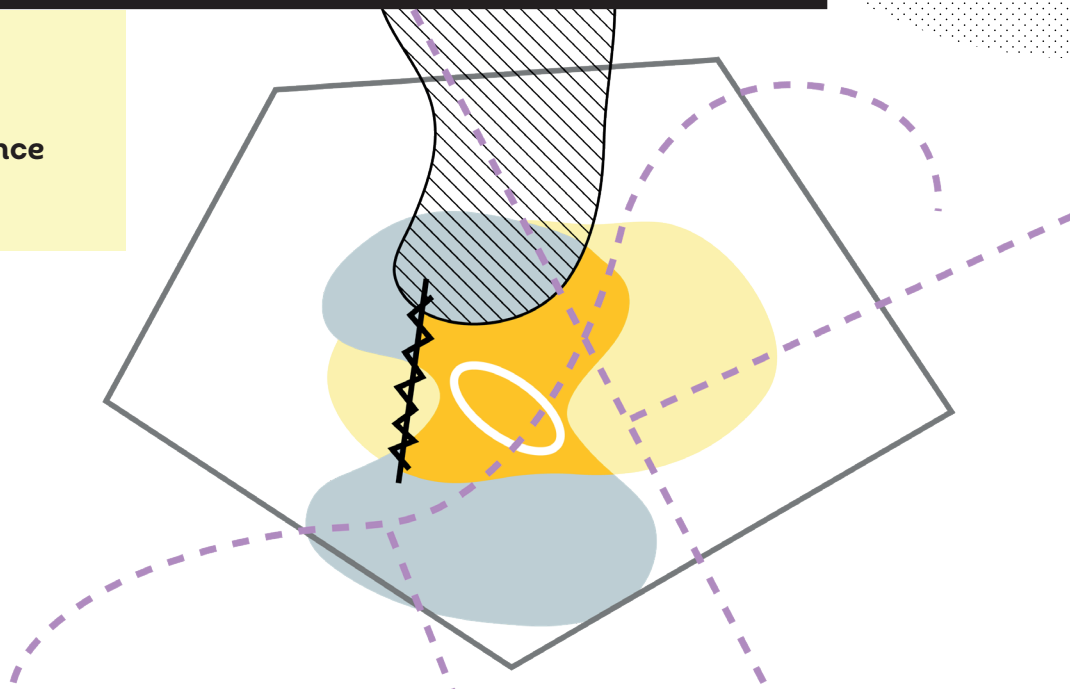
Traction* assurée par des péniches depuis lesquelles rayonnent les vélos-cargos

Des locaux adaptés aux besoins des entreprises de cyclologistique dans les zones pertinentes ne sont pas toujours disponibles à court terme. Dans ce cas, **des solutions intermédiaires pour la rupture de charge, qui requièrent une moindre emprise foncière**, peuvent être envisagées à proximité ou au sein même des zones de pertinence de la cyclologistique. Elles sont aussi **favorables aux entreprises souhaitant étendre leur zone d'intervention**.

* Transport de marchandises entre des points donnés.

DÉTERMINER LES ZONES DE PERTINENCE DE LA CYCLOLOGISTIQUE

Illustration des facteurs de la zone de pertinence cyclologistique



La zone de pertinence

Les zones de pertinence de la cyclologistique apparaissent en croisant les différents facteurs favorables à l'usage professionnel du vélo-cargo en excluant les zones les plus difficilement accessibles.



Densité de population

La densité de population traduit un potentiel de clientèle pour les livraisons e-commerce.



Densité de commerces

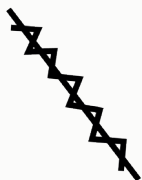
La densité de commerces illustre la clientèle B2B potentielle. Les petits commerces, les CHR (cafés, hôtels, restaurants), les bureaux (entre autres) sont des cibles intéressantes du fait de leur approvisionnement régulier en marchandises transportables à vélo-cargo (y compris des palettes et/ou du frais).



Relief / topographie

Un niveau de pente trop important peut être un obstacle considérable à la circulation des vélos-cargos, en particulier ceux transportant une forte charge. Dans d'autres secteurs d'activité (services, bâtiment), les charges transportées peuvent être relativement faibles, ce qui facilite la circulation des professionnelles dans des zones pentues.





Barrières géographiques

Des barrières urbaines, naturelles ou artificielles (cours d'eau, chemin de fer, pont...) peuvent limiter la fluidité de circulation des cyclologisticien·nes et les obliger à emprunter des détours. Elles peuvent être plus ou moins contraignantes, il est donc nécessaire de s'imprégner du terrain et de tester une circulation à vélo-cargo avec un·e cyclo-professionnel·le ou de collecter leur expérience.



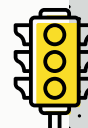
Réseau cyclable

Un réseau dense, continu, sécurisé et signalisé favorise la fluidité de circulation des vélos-cargos et donc la compétitivité et l'efficacité des entreprises de cyclologie. Les infrastructures cyclables doivent être pensées en adéquation avec le gabarit des vélos-cargos (largeur suffisante des pistes cyclables, intégration de la giration des vélos-cargos sur les axes structurants et absence de dispositifs anti-intrusion).



Réglementation de la circulation

Un hub situé à proximité d'une zone où la circulation des véhicules de livraison motorisés est réglementée constitue un avantage concurrentiel pour les cyclologisticien·nes. Il faut cependant s'assurer que le hub en tant que tel est implanté dans une zone où la réglementation permet l'approche des poids lourds.



BONNE PRATIQUE

Il est important de confronter ce travail de cartographie théorique avec le regard des cyclo-entreprises et professionnel·les de la logistique du terrain, qui connaissent les spécificités et les besoins de circulation et d'opération de leur activité. Il importe également de connaître la localisation des donneurs d'ordre, certain·es cyclologisticien·nes devant récupérer sur place la marchandise à livrer.

À Rouen par exemple, des échanges avec les acteurs locaux ont permis d'identifier des failles dans le réseau cyclable, contraignant le déplacement des cyclologisticien·nes dont :

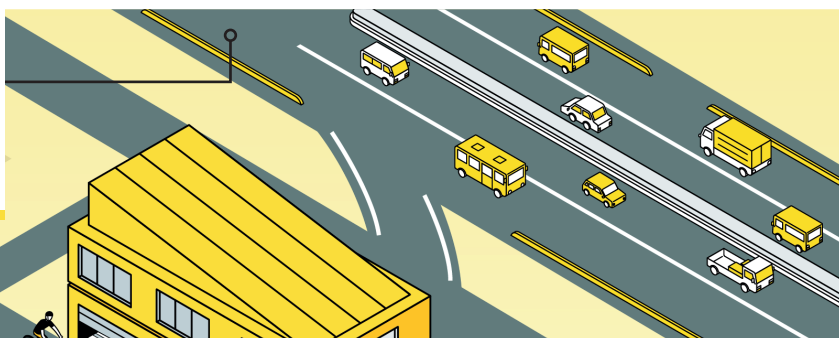
- **Des dispositifs anti-intrusion de véhicules motorisés** qui bloquent l'accès des vélos-cargos pour accéder au Marché d'Intérêt National de Rouen.
- **Des doubles-sens cyclables** trop étroits.
- **La présence d'un arrêt de bus qui croise une voie cyclable** et qui rend dangereuse la circulation pour les vélos.
- **Une piste cyclable rendue impraticable** par la présence de racines pour accéder au sud-ouest de la zone de pertinence.

CONNAÎTRE LES CRITÈRES DE COMPATIBILITÉ DES ESPACES

Une fois les zones de pertinence de la cyclologistique identifiées, il convient d'analyser avec précision les espaces logistiques mobilisables dans les secteurs environnants.

Desserte amont

L'espace doit se situer à proximité des axes routiers structurants facilitant l'approche des véhicules de traction et dans un espace où la réglementation permet la circulation de tous types de véhicules motorisés.



Accessibilité du bâtiment

Le bâtiment doit permettre le stationnement de Poids Lourds (hauteur minimale de 3,2 m) et prévoir des espaces suffisants pour sécuriser leurs manœuvres.

Desserte aval cycles

Il est préférable d'avoir un accès direct à un réseau cyclable adapté aux gabarits des vélos-cargos et desservant les axes principaux du territoire. Aussi, un niveau de rampe inférieur à 5 % est souhaitable pour ne pas desservir la circulation des vélos-cargos, chargés de marchandises de surcroît.



POINTS ADDITIONNELS

Le [Guide Hub de la Fédération de Cyclologistique](#) rappelle que les critères de localisation, prix et surface sont primordiaux et que :

- les opérateurs estiment qu'un prix raisonnable se trouverait entre 30 et 80 €/m² par an pour une surface de 200 à 500 m² en dehors de Paris, et autour de 100-150 €/m² par an à Paris,
- la surface moyenne des hubs cyclologistiques principaux est de 230 m². Dans des hubs secondaires (micro-hubs), les besoins en surface sont moindres car ils n'ont pour but que d'accueillir le stockage ponctuel de marchandises, et éventuellement de vélos-cargos.

Acceptabilité du projet d'implantation : il est essentiel de veiller à ce que le hub soit installé dans un environnement où l'activité limite au maximum les nuisances pour les riverain-es.

Respect du code du travail : le travail en sous-sol est réglementé, il est indispensable de prendre les précautions nécessaires pour garantir la santé et la sécurité des employé-es.

FONCTIONNALITÉS INTERNES

LOCAUX ADMINISTRATIFS ET SOCIAUX

- Bureaux
- Salle de réunion
- Connexion internet
- Espace de repos
- Toilettes
- Vestiaires avec douches
- Rangements EPI
- Casier avec séchage des vêtements
- Chauffage
- Espace cuisine



La lumière naturelle

est un facteur important de bien-être pour les salarié-es.

RECHARGE DE BATTERIE DES VÉLOS-CARGOS

Sécurisation contre le risque incendie

ESPACE DE STOCKAGE DES VÉHICULES

ESPACE DE MAINTENANCE DES VÉHICULES

CHAMBRE FROIDE

ESPACE DE STOCKAGE TAMPON

ESPACE DE STOCKAGE DÉPORTÉ DES MARCHANDISES

ESPACE DE STOCKAGE DES DÉCHETS

ESPACE DE CHARGEMENT - DÉCHARGEMENT

POINT DE RETRAIT DES MARCHANDISES

ESPACE DE PRÉPARATION DES COMMANDES



Sécurisation de l'espace contre les intempéries et le vol

(alarmes, caméras, accès limités et sécurisés)





ESTIMER LE POTENTIEL CYCLOGISTIQUE LOCAL

Évaluer les flux transférables à la cyclologistique sur le territoire et les surfaces de hubs nécessaires :

■ **CONSTRUIRE UN MODÈLE D'ESTIMATION À PARTIR DE DONNÉES ACCESSIBLES**

■ **APPLIQUER LA MÉTHODE SUR UN TERRITOIRE-PILOTE**



CONSTRUIRE UN MODÈLE D'ESTIMATION À PARTIR DE DONNÉES ACCESSIBLES

Cette partie propose un exercice de calcul du potentiel de la cyclologistique sur les territoires pour estimer les surfaces nécessaires pour absorber les flux logistiques existants transférables à vélo-cargo.

Les données présentées ici ont été privilégiées dans l'étude pour leur niveau de disponibilité perçue, afin de permettre au plus grand nombre de collectivités de s'essayer à l'exercice.

Cela étant, des données plus précises et propres à chaque territoire peuvent être mobilisées pour construire un modèle suivant la logique de celui présenté sur les prochaines pages.

1

ESTIMATION DU NOMBRE DE VÉHICULES LÉGERS DE LIVRAISON OPÉRANT DANS LES ZONES DE PERTINENCE



Les données à mobiliser :

Nombre de VUL

Parc des camionnettes détenues par une entreprise de transport (hors La Poste) à l'échelle des unités urbaines en 2025.

Source potentielle : Service des données et études et de statistiques (SDES)

Modèles des flux logistiques

Modélisation des mouvements de marchandises à l'échelle intercommunale.

- Dont générés par les établissements économiques.
- Dont générés par les livraisons aux particuliers.

Source potentielle : Silogues



Définition de la part de VUL sur la zone de pertinence en fonction du ratio des flux aux particuliers et des flux aux entreprises :

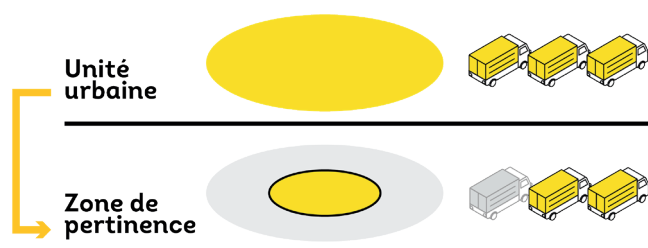
Nombre d'habitant·es

Population (à l'échelle des unités urbaines et des zones de pertinence).

Nombre d'établissements économiques

Nombre de commerces de gros et de détail, transports, hébergement et restauration (à l'échelle des unités urbaines et des zones de pertinence).

Source potentielle : Insee



2

ESTIMATION DU NOMBRE DE COLIS LIVRÉS AUX PROFESSIONNEL·LES ET AUX PARTICULIERS PAR VUL PAR JOUR

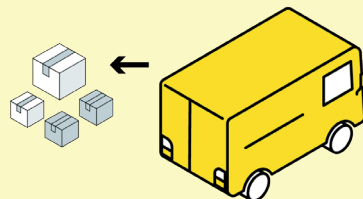


Les données à mobiliser :

Performance de livraison

Nombre de colis livrés en moyenne par VUL par jour.

Sources potentielles : Kale AI / Université Gustave Eiffel / ADEME



3

ESTIMATION DU NOMBRE DE COLIS POUVANT ÊTRE LIVRÉS À VÉLO-CARGO ET AU NOMBRE DE VÉLOS-CARGOS AFFÉRENTS



Les données à mobiliser :

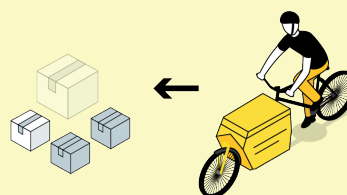
Hypothèses de transférabilité des flux à la cyclologistique

Des articles académiques (Gruber et al, 2014 ; Llorca et al, 2021) **estiment la part de flux de marchandises circulant actuellement en véhicules motorisés dans les centres urbains denses pouvant être attribués à des livraisons à vélo-cargo** selon les distances parcourues et les poids des colis, dans des périmètres d'études spécifiques.

Performance de livraison

Nombre de colis livrés en moyenne par vélo-cargo par jour.

Sources potentielles : Kale AI / Université Gustave Eiffel / ADEME



4

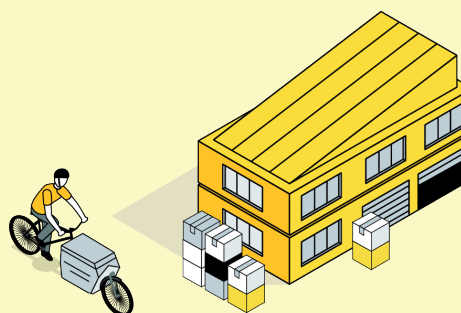
ESTIMATION DE LA SURFACE DE HUB NÉCESSAIRE POUR ABSORBER LES FLUX CYCLOLOGISTIQUES



Les données à mobiliser :

Surface moyenne des hubs cyclologistiques

Le [Panorama National de la Cyclologistique](#) estime que pour chaque vélo-cargo actif stocké par une entreprise de cyclologistique, **19 m² de hub sont nécessaires** en moyenne.

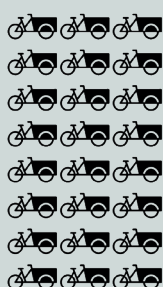


APPLIQUER LA MÉTHODE SUR UN TERRITOIRE-PILOTE

LE CAS PRATIQUE DE ROUEN

NOMBRE DE VÉLOS-CARGOS

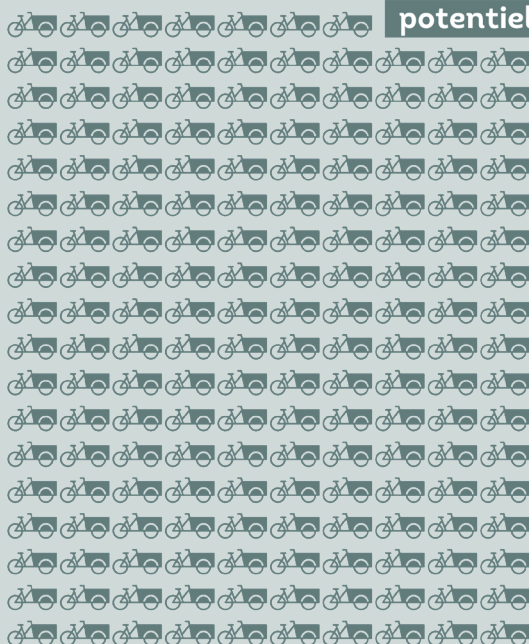
actuels



30

≈
x6

potentiels



177

SURFACE DES HUBS CYCLOGOLOGISTIQUES

actuelle

730 m²

≈
x4.5

potentielle

3 572 m²

L'estimation de la surface potentielle des hubs cyclologistiques permet d'envisager des actions pour **soutenir l'extension de l'activité des entreprises existantes** avec l'installation de micro-hubs par exemple ou pour **encourager l'implantation de nouvelles entreprises** sur le territoire.

Cet exercice de pensée permet d'estimer un ordre de grandeur du potentiel de la livraison de colis à vélo-cargo. Il pourrait être affiné en utilisant des données collectées directement sur les territoires, par le biais de **diagnostics de flux, d'enquêtes de consommation, de performance de livraison** des entreprises locales...



CONNAÎTRE LES OUTILS DISPONIBLES POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DU FONCIER CYCLOGOLOGISTIQUE

Rendre disponibles les locaux identifiés aux entreprises de cyclogologique :

- **PLANIFIER LE TERRITOIRE**
- **ACCOMPAGNER LES CYCLO-ENTREPRISES**
- **FAVORISER L'EXPÉRIMENTATION**



PLANIFIER LE TERRITOIRE

Les collectivités ont des compétences structurantes de planification, de maîtrise et de gestion du foncier qui leur confèrent des leviers importants pour accompagner le développement de la cyclologistique à long terme.

ÉCHELLE

Territoire



Temps

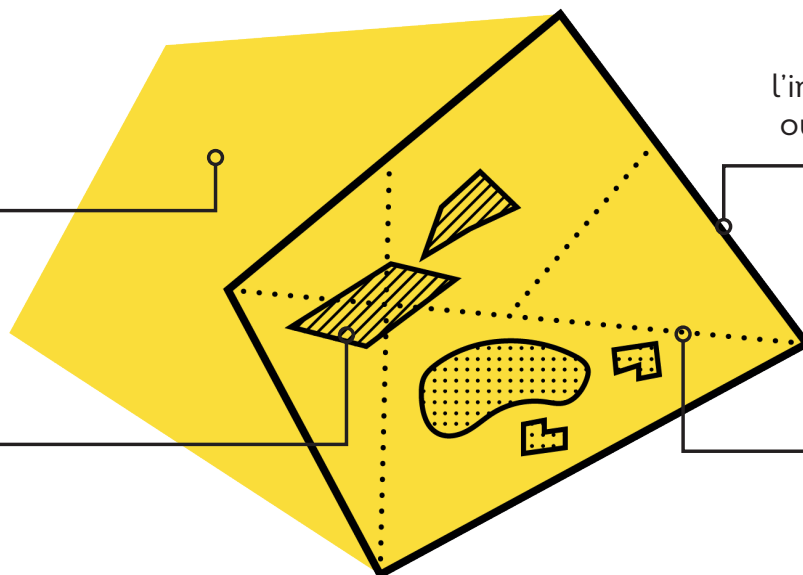
Court

Moyen

Long

À l'échelle du
bassin de vie ou de
l'intercommunalité
= le SCoT

À l'échelle des
périmètres de
projet
**= les servitudes
et OAP**



À l'échelle de
l'intercommunalité
ou de la commune
= le PLU(i)

À l'échelle
des quartiers
**= les zonages
du PLU(i)**



SCoT – SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

Décliné à l'échelle d'un EPCI (intercommunalité ou plus large), il contribue à **spatialiser la stratégie d'urbanisation d'un territoire**. La stratégie logistique y est déclinée dans son **DAACL** (Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique). Celui-ci permet de **déterminer les conditions de développement de la logistique et la localisation des secteurs d'implantation privilégiés** pour ses équipements dédiés. Il représente une opportunité importante pour organiser la logistique à une échelle territoriale proche des bassins d'emplois.

Pour favoriser l'installation d'entreprises de cyclologistique, ces documents peuvent :

- Mentionner explicitement la cyclologistique dans leurs objectifs.
- Identifier et inscrire des secteurs propices à l'implantation de hubs cyclologistiques.
- Définir de manière explicite les ELU dédiés à la livraison décarbonée (voire les hubs cyclologistique) comme une typologie spécifique d'ELU.
- Encourager voire imposer une mention explicite de cette définition des ELU dédiés à la cyclologistique dans les PLU(i).



PLU(i) – PLAN LOCAL D'URBANISME (INTERCOMMUNAL)

Les Espaces de Logistique Urbaine (ELU) sont regroupés dans la sous-destination « entrepôt » dans les PLU, **incompatible avec d'autres destinations telles que l'habitat**, ce qui contraint l'installation de hubs cyclologistiques dans les zones très denses. Cependant, les PLU peuvent définir des activités (usage susceptible d'être exercé dans un bâtiment ou sur un terrain) **pour permettre leur compatibilité avec d'autres usages** et contourner cette contrainte.

- Définir précisément l'activité logistique urbaine et/ou les espaces de logistique urbaine (ELU) permet de les réintroduire en zone mixtes et d'exclure des usages non souhaités par la collectivité afin de favoriser l'implantation de la cyclologistique via : des surfaces plafond, un niveau de nuisances faible, une implantation sur des zones spécifiques (dont en pied d'immeuble)...



Les Zonages

Les zonages du PLU(i) déterminent les usages possibles du sol et du bâti sur de larges secteurs. Ils **conditionnent donc directement la faisabilité d'une installation d'un ELU en centre-ville ou dans des tissus urbains denses**, en zone urbaine (U).

- Établir des zones permissives pour la logistique, lui étant dédiées ou mixtes (en les couplant notamment avec la définition de l'activité ELU), permet de conditionner directement la faisabilité de l'installation d'un ELU en centre-ville ou dans des tissus urbains denses.



Les Servitudes

Il est possible de **délimiter des secteurs pour la préservation ou le développement d'équipements logistiques** et définir leur nature. Ces périmètres peuvent être déterminés via des servitudes.

- Déterminer de tels périmètres à proximité des zones de pertinence cyclologistique pour favoriser l'installation d'ELU cyclo-compatibles.
- Définir la nature de ces équipements pour les orienter vers la cyclologistique.
- Cet outil est mobilisé au sein du Plan Local d'Urbanisme bioclimatique (PLUb) de Paris : les périmètres de localisation d'équipement logistiques (PLoc).



Les OAP – ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- Définir des caractéristiques que les projets futurs devront respecter, tels que les types d'activités à accueillir, mais aussi l'orientation et la hauteur des bâtiments, les matériaux utilisés, les voies et l'accès cyclable... pour qu'ils correspondent aux besoins de la cyclologistique.

Les OAP permettent de délimiter des périmètres où une activité logistique peut s'implanter. Elles expriment donc des **intentions plus souples que les périmètres, mais sont davantage éprouvées et mobilisables** par les collectivités.



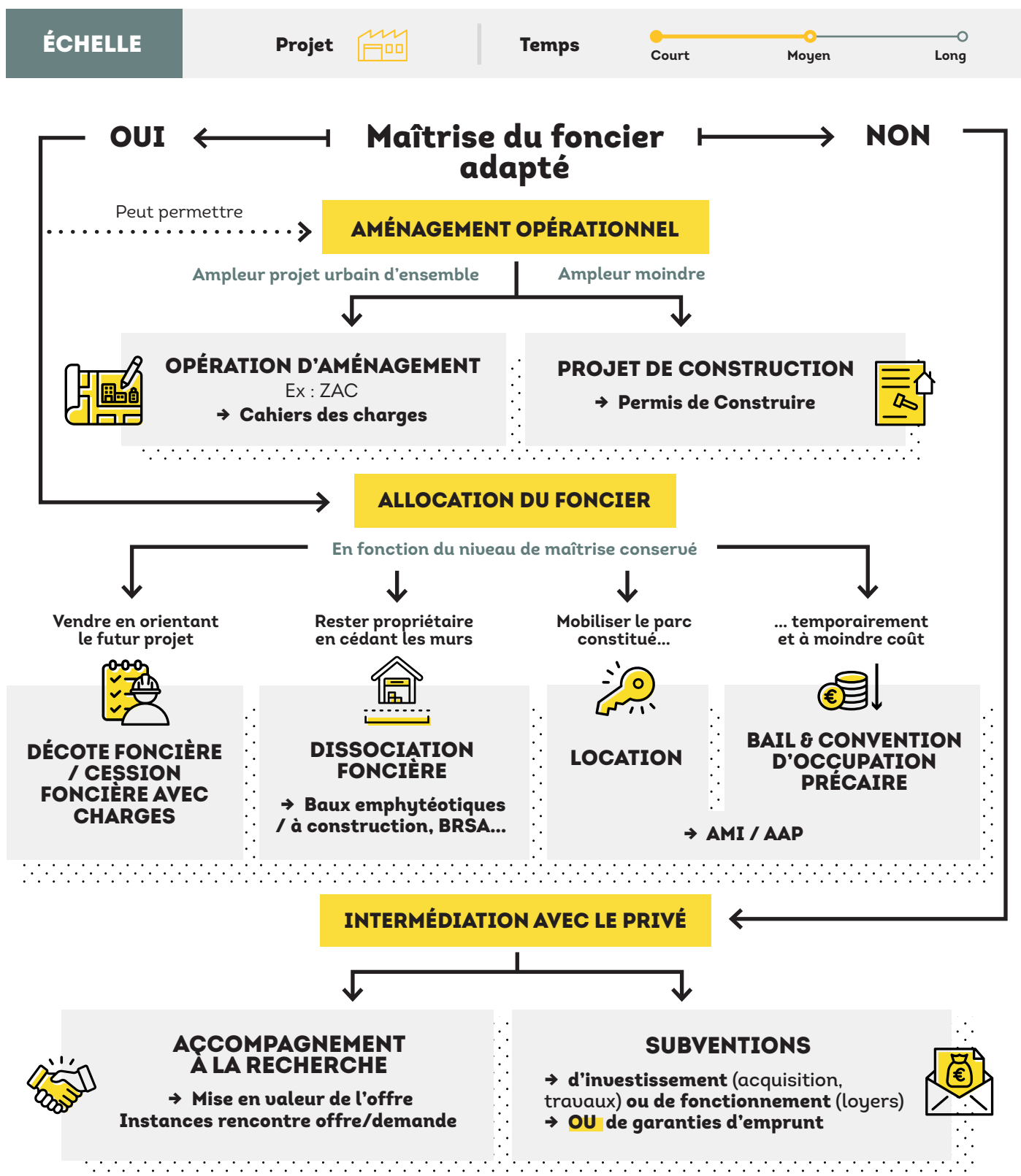
LA MAÎTRISE FONCIÈRE

Une collectivité peut chercher à maîtriser du foncier et donc l'usage de celui-ci notamment via l'acquisition à l'amiable ou par la mobilisation du Droit de Préemption. Elle peut mobiliser d'autres acteurs (SEM, SPL, GIE, EPF...) pour consolider l'acquisition et la maîtrise.

Ces acquisitions permettent d'assurer la production d'un immobilier adapté à une activité relevant de l'intérêt général, comme la livraison du dernier kilomètre à vélo.

ACCOMPAGNER LES CYCLO-ENTREPRISES

Les collectivités disposent d'un certain nombre de prérogatives pour accompagner ou mener à bien de manière opérationnelle un projet de hub cyclologique, en fonction de la situation dans laquelle elles se trouvent.



AMÉNAGEMENT OPÉRATIONNEL

Pour produire de nouveaux hubs, les collectivités ont à leur disposition des leviers opérationnels :

OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT



- Intégrer un ELU à des opérations d'aménagement structurantes telles que des ZAC permet de réserver de la surface, un îlot ou un bâtiment à cet usage. Il est ainsi possible d'imposer des orientations programmatiques favorables à la cyclologistique (accès véhicules, aménagements cyclables...) via leur programme mais aussi leurs cahiers des charges.

PROJETS DE CONSTRUCTION DE MOINDRE AMPLEUR



- Initier un projet d'ELU via des procédures plus légères (menées en propres ou sous-traitées) dans le cadre de la réhabilitation d'une friche par exemple, en mobilisant notamment des Permis de Construire (PC) dédiés.

ALLOCATION DU FONCIER

Pour permettre l'accès à du foncier ou de l'immobilier maîtrisé, les outils suivants peuvent être mobilisés en fonction du niveau de maîtrise que la collectivité souhaite garder :



LA DÉCOTE FONCIÈRE ET LA CESSION FONCIÈRE AVEC CHARGES

Pour vendre un bien en orientant le projet.

- Orienter un projet vers un ELU aménagé en adéquation avec les besoins de la cyclologistique via l'engagement d'un opérateur à construire des équipements spécifiques.



LA DISSOCIATION FONCIÈRE

Pour rester propriétaire sur le long terme en cédant les murs.

- Distinguer le foncier du bâti, pour rester propriétaire du foncier et mettre à disposition un bien sur une longue durée en réduisant le poids du foncier dans le prix final de la redevance.
- Mobiliser des baux de longue durée : baux emphytéotiques, baux à construction, baux réels solidaires d'activité.



LA LOCATION

Pour mobiliser le parc immobilier public constitué.

- Louer des biens publics à des acteurs économiques, le plus souvent via des baux commerciaux. Les collectivités ont la maîtrise du loyer qu'elles y appliquent et sous certaines conditions, elles peuvent dispenser le locataire de droits d'entrée, de cautions ou d'honoraires.



LE BAIL ET LA CONVENTION D'OCCUPATION PRÉCAIRES

Pour rendre disponible temporairement à moindre coût.

- Soutenir le développement et la consolidation du modèle économique d'entreprises via un loyer plus faible que le prix moyen du marché, et principalement pour les entreprises relevant de l'Économie Sociale et Solidaire.
- Mobiliser des Appels à Manifestation d'Intérêt (AMI) et/ou des Appels à Projet (AAP) pour s'assurer de la concordance de l'usage.

INTERMÉDIATION AVEC L'IMMOBILIER PRIVÉ

Pour faciliter l'accès sans maîtrise...

ACCOMPAGNEMENT DES ACTEURS ÉCONOMIQUES

La collectivité peut soutenir la recherche d'immobilier.



- Agir comme intermédiaire entre l'offre et la demande immobilière, par exemple par la mise en valeur de l'immobilier d'activité privé disponible sur le territoire pour faciliter les recherches des acteurs économiques.

SUBVENTIONS À L'ACQUISITION OU À LA LOCATION

Ces leviers permettent à la collectivité de soutenir directement les cyclologisticien·nes par des aides financières.



- Mobiliser des subventions d'investissement pour permettre le financement de travaux d'adaptation, ou de fonctionnement pour prendre en charge une partie du loyer.
- Accorder une garantie d'emprunt pour des projets d'utilité sociale (à hauteur maximale de 50 %), en s'engageant à payer les annuités du prêt si l'emprunteur est défaillant.

■ QUELQUES EXEMPLES SUR LES TERRITOIRES-PILOTES



LA ROCHELLE

Occupation temporaire et projets d'aménagement

La collectivité accompagne les Triporteurs Rochelais en leur mettant à disposition un local à coût réduit de manière temporaire. Aujourd'hui, des réflexions communes entre les services des projets urbains et de la logistique urbaine existent pour intégrer à terme un ELU dans des projets d'aménagement dans le but d'accueillir ces opérateurs de cyclologistique de manière plus pérenne. Le tracé de la zone d'intervention cyclologistique a permis d'exclure certaines opérations car trop éloignées du centre-ville, ou au contraire, d'en favoriser d'autres.

ROUEN

Dispositifs de financement

La métropole soutient les entreprises de l'Economie Sociale et Solidaire, à laquelle peuvent contribuer les entreprises de cyclologistique, à travers deux dispositifs de subvention relatifs à l'acquisition et à la location de locaux. L'un s'applique aux dépenses de loyers hors taxes et hors charges (à l'exception des aménagements à la charge du locataire, des parkings et de tout autre équipement spécifique) et l'autre finance les dépenses d'investissement supérieures à 200 000€ pour l'acquisition d'un immobilier, la construction ou l'extension immobilière.

Plus précisément, ces dispositifs s'adressent aux entreprises (TPE, PME, GE) qui ont des « activités de production ou de commercialisation de biens et/ou de services, dont un tiers des ressources financières provient de son activité économique. ». Deux entreprises de cyclologistique implantées à Rouen ont pu en bénéficier.

FAVORISER L'EXPÉRIMENTATION

Pour compléter l'offre d'ELU, il est possible de mettre en place des solutions intermédiaires pour déporter tout ou partie des fonctions d'un hub cyclogistique, en particulier en termes de stockage. Le recours à ces solutions alternatives au foncier requiert une mobilisation de la voirie et de l'espace public, soumise à des cadres réglementaires spécifiques.

ÉCHELLE

Alternatives



Temps

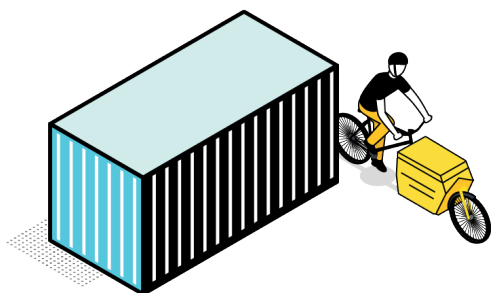


Micro-hubs (fixes ou mobiles)

Les porteurs de projet devront se doter de :

L'Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) : outil le plus souvent mobilisé, officialisé par arrêté et fondé sur une convention. Du fait de la nature intermodale d'un micro-hub, son occupation du domaine public relève plus précisément d'une occupation du domaine public routier. Il existe à ce titre deux titres d'occupation :

- Le permis de stationnement (sans emprise au sol)
- La permission de voirie (avec emprise au sol/ancrage)



Quelques exemples d'expérimentations et solutions :

- [La Petite Boucle \(Saint-Malo\)](#) : micro-hub fixe via conteneur sur le port
- [La Ruche éphémère \(Lyon\)](#) : micro-hubs mobiles (rencontre camion/uélo-cargo)

Intermodalité fluviale

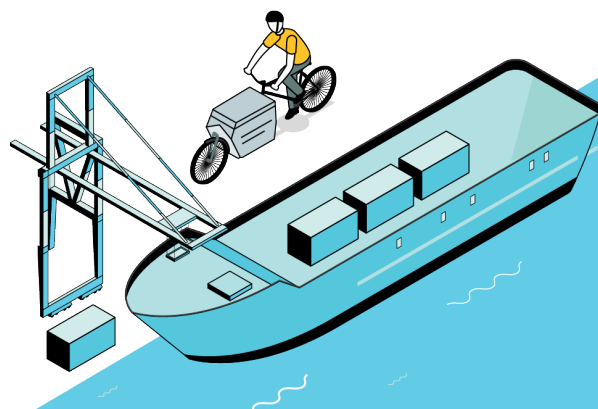
Les porteurs de projet devront se doter des :

- Conventions et autorisations d'occupation temporaire du domaine public fluvial auprès de la VNF, de la DDTM ou d'autres propriétaires ou gestionnaires portuaires. Elles font l'objet d'une redevance.



Quelques exemples de solutions :

- **Urban Logistic Solutions (Strasbourg, Lyon)** : transport des marchandises par bateau, chargement des vélos-cargos à quai
- **Fludis (Paris)** : ELU Mobile par voie fluviale, chargement des vélos-cargos à bord





ANNEXE : MÉTHODOLOGIES D'ÉTUDES

L'objectif de ce guide est de **s'adresser à l'ensemble des collectivités françaises** et a donc fait l'objet de recherches menées à l'échelle nationale. En parallèle, le résultat de ces recherches a été **complété et confronté à des applications locales**, via une collaboration étroite avec **deux territoires-pilotes** (la métropole Rouen Normandie et l'agglomération de La Rochelle).

ÉLABORATION DU GUIDE MÉTHODOLOGIQUE



Recherche
bibliographique
et veille



Atelier d'expertise
Confrontation du cadre
méthodologique au regard
de 12 organisations
expertes



**Échanges transverses et
partage d'expérience**
avec des acteurs engagés
sur des projets d'étude sur les
enjeux fonciers logistiques



**Entretiens
semi-directifs**
avec les services
techniques des
territoires-pilotes

ENQUÊTE LOCALE SUR LES TERRITOIRES-PILOTES



Cartographie
des zones
de pertinence
cyclologistique



**Atelier
d'intelligence collective**
avec les cyclo-entreprises
locales



**Enquête de
recensement**
des besoins
fonciers



Visite-terrain
à Rouen et
La Rochelle



© LES BOÎTES À VÉLO – FRANCE

L'association des Boîtes à Vélo - France poursuit, depuis plus de 10 ans, un objectif non partisan, d'utilité sociale et d'intérêt général visant à promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement professionnel principal.

Pour consulter les autres études publiées par les Boîtes à Vélo – France :

<https://lesboitesavelo.org/centre-de-ressources/>



Soutenu par :

