

# MÉMOIRE

Pour l'obtention du Diplôme



## **La fabrique d'une politique de logistique durable à Marseille**



**Par M. Théo Dulac**

Mémoire réalisé sous la direction de  
Madame Audrey Freyermuth et Madame Claire Benit-Gbaffou

Année universitaire 2022-2023





## **MEMOIRE**

Pour l'obtention du Diplôme

**La fabrique d'une politique de logistique durable à Marseille**

**Par M. Théo Dulac**

Mémoire réalisé sous la direction de  
Madame Audrey Freyermuth et Madame Claire Benit-Gbaffou

Année universitaire 2022-2023

*« Les opinions exprimées dans ce mémoire sont celles de l'auteur et ne sauraient en aucun cas engager le directeur de mémoire ou Sciences Po Aix. »*

## Remerciements

---

Avant de commencer la présentation de ce mémoire, je tiens à remercier l'ensemble des personnes qui ont rendu sa rédaction possible.

En premier lieu, je souhaite remercier Madame Audrey Freyermuth, maître de conférences à Sciences po Aix, ainsi que Madame Claire Benit-Gbaffou, maître de conférences à Aix-Marseille université. Toutes deux m'ont accompagné tout au long de l'année, dans la prise en main de ce sujet et dans sa compréhension, mais aussi personnellement, elles ont été à l'écoute lorsque j'étais en difficulté et ont su m'encourager de telle sorte que chaque entrevue était toujours un regain de motivation pour moi.

Je souhaite aussi remercier Delphine Frenoux, Baptiste Lusson et Philippe Cahn pour m'avoir permis d'assister aux réunions qu'ils organisaient dans le cadre du comité et d'avoir accepté qu'un travail de recherche soit mené en parallèle de leur initiative. Je tiens d'ailleurs à remercier toutes les personnes qui m'ont accordé leur temps pour que je puisse leur poser mes questions. Chacun de ces entretiens a été essentiel à la construction d'une réflexion et à la rédaction de ce mémoire.

J'adresse aussi mes remerciements à l'ensemble des membres de ma famille. Mes parents, qui m'ont toujours soutenu dans mes choix et dans toutes les étapes de ma vie. Mon frère, Alexis, et ma sœur, Apolline, qui, malgré l'agacement qu'ils ont pu me procurer, ont su remplir ma vie de joie.

Je remercie aussi Alicia, qui m'accompagne depuis presque deux ans maintenant et grâce à qui chaque jour est une nouvelle aventure. J'attends les suivantes avec la plus grande impatience.

Enfin, je tiens à remercier l'ensemble de mes amis qui m'ont accompagné toute cette année et avec qui je partage des rires et des péripéties depuis plus de huit ans pour certains. Un grand merci à eux tous, avec qui j'aime discuter, rigoler, partager, etc, dans leur diversité et dans la richesse d'esprit qu'ils m'apportent.

# Sommaire

---

## INTRODUCTION

**PARTIE I : La construction d'une politique publique de cyclologistique, un processus mêlant écologisation des pratiques, politiques locales et logistique urbaine**

### **Chapitre 1 : L'écologisation des politiques publiques, un phénomène qui se produit sur le temps long**

Section A - Les obstacles à la climatisation des politiques publiques

Section B - L'écologisation, une approche plus globale à la crise de l'anthropocène

### **Chapitre 2 : La difficulté pour les institutions politiques de se saisir du domaine de la logistique urbaine**

Section A - Un manque de clarté dans la distribution des responsabilités

Section B - La logistique urbaine, un domaine oublié des politiques publiques

### **Chapitre 3 : La cyclologistique, un domaine à contre courant de la logistique actuelle**

Section A - La logistique, un secteur d'activité complexe et aux enjeux transversaux

Section B - La cyclologistique, une réponse à ces problématiques ?

**PARTIE II : La création d'un comité de filière dans le domaine de la cyclologistique à Marseille**

### **Chapitre 1 : Les élus à l'origine du projet : de nouveaux élus avec une volonté d'agir et des méthodes innovantes**

Section A - Trois élus souhaitant être animateurs de leur territoire, mais en situation de marginalité...

Section B - ...se saisissent du sujet de la cyclologistique

## **Chapitre 2 : Les acteurs de la cyclologistique contactés pour le comité**

Section A - L'écosystème de la cyclologistique marseillaise

Section B - Les autres acteurs ayant participé

## **Chapitre 3 : Le déroulement du comité et les problèmes rencontrés**

Section A - Une acculturation générale nécessaire

Section B - Des questions spécifiques débattues

<b>Partie III : Quelle suite donnée aux réunions du comité ?</b>
--

## **Chapitre 1 : L'écriture d'un plaidoyer par les cyclologisticiens : instauration d'une volonté commune de collaboration, mais non sans contradictions...**

Section A - Jusqu'à la publication du plaidoyer

Section B - Le contenu du plaidoyer

## **Chapitre 2 : Un blocage entre les institutions ou une compétition entre élus**

Section A - Une prise en main du sujet par la mairie centrale ?

Section B - La région : une action à l'échelle macroscopique qui empêche la prise en main de la logistique urbaine.

## **Chapitre 3 : Quelle forme possible pour une prise en main de la cyclologistique par la mairie de Marseille à l'heure actuelle ?**

Section A - Communication et construction de l'expertise...

Section B - ... pour légitimer l'action politique

## **CONCLUSION**

## Table des sigles et abréviations

---

ADEME	: Agence de la transition écologique
AGAM	: AGence d'urbanisme de l'Agglomération Marseillaise
AMP	: Aix-Marseille-Provence
CEE	: Certificats d'Économie d'Énergie
CRC	: Chambre Régionale des Comptes
EÉLV	: Europe Écologie – Les Verts
ESS	: Économie Sociale et Solidaire
FUB	: Fédération française des Usagers de la Bicyclette
LAURE	: Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
LOM	: Loi d'Orientation des Mobilités
MIN	: Marché d'Intérêt National
NOTRe	: Nouvelle Organisation Territoriale de la République
PACA	: Provence-Alpes-Côte d'Azur
PDU	: Plan de Déplacements Urbains
PLU	: Plan Local d'Urbanisme
PSL	: Prestataire de Services Logistiques
RAMDAM	: Rassemblement d'Associations pour les Modes de Déplacements Alternatifs dans la Métropole Aix-Marseille-Provence
SRADDET	: Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRDEII	: Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation
UE	: Union Européenne
VUL	: Véhicule Utilitaire Léger
ZAN	: Zéro Artificialisation Nette
ZFE	: Zone à Faibles Émissions
3DS	: Loi 3DS relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et la simplification

## Introduction

---

Alors que plusieurs villes et métropoles en France, telles que Lille ou Lyon, repoussent la mise en place des Zones à Faibles Émissions-mobilité (ZFE-m)<sup>1</sup>, les résultats d'une consultation lancée par le Sénat au printemps 2023<sup>2</sup> montrent que 87% des particuliers et 79% des professionnels parmi les sondés sont défavorables à la mise en place de ces zones. Ainsi, la mobilité en ville se présente comme un sujet de tensions à l'heure où l'écologie urbaine devient une nécessité car 75% des européens sont urbains et les villes représentent 70% des émissions de carbone<sup>3</sup>. Pour faire face à cette situation de conflit, une des solutions proposées à l'échelle nationale est l'utilisation du vélo pour les trajets quotidiens. En effet, un « Plan Vélo » a été lancé en France en 2018 par l'État, et il prévoit que le vélo représente 9% de la part modale dans les trajets quotidiens d'ici à 2024. Cette dynamique d'augmentation de l'utilisation du vélo est soutenue par beaucoup de grandes villes de France, notamment depuis la « vague verte » des élections municipales de 2020, qui désigne la victoire de listes écologistes ou soutenues par le parti Europe Écologie - Les Verts dans de nombreuses grandes villes françaises<sup>4</sup> en 2020. Pour autant, cette dynamique est, elle aussi, génératrice de conflits puisqu'une bonne cyclabilité nécessite des bons aménagements cyclables qui prendront naturellement plus de place sur la chaussée, qui est utilisée en majorité par la voiture. Le développement des infrastructures cyclables est d'ailleurs inégal selon les grandes villes, même parmi les villes écologistes<sup>5</sup>, puisque cela dépend de nombreux facteurs. Entre autres : les capacités financières de la ville, la place historique qu'a occupé la voiture selon les villes, ou encore l'orientation politique de la métropole qui peut aller à l'encontre de la municipalité. Cette complexité ne touche pas que la question des pistes cyclables, mais la politique générale menée par la municipalité. Ainsi, l'Institut Montaigne présente le bilan des mairies à la moitié du mandat comme étant un bilan « en demi-teinte » pour les villes écologistes (Institut

---

<sup>1</sup> [ZFE : la réglementation s'accélère, les métropoles décélèrent](#). La Tribune, 9 janvier 2023.

<sup>2</sup> [Zones à faibles émissions mobilité \(ZFE-m\)](#). Le Sénat, 14 juin 2023.

<sup>3</sup> [Neutralité climatique : objectif 2030 pour 100 villes de l'UE](#). Vie publique, 10 mai 2022

<sup>4</sup> EÉLV est arrivé en tête à Lyon, Bordeaux, Strasbourg, Grenoble, et a participé à des listes communes à Paris, Marseille, Montpellier et d'autres. ([Municipales 2020 : avec EÉLV, une vague verte historique déferle sur les grandes villes françaises](#), Le Monde, 29 juin 2020.)

<sup>5</sup> Fédération française des usagers de la bicyclette. (2021). *Baromètre des villes cyclables 2021*. Url : <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/>

Montaigne, 2023). Puisque ces dernières ne sont pas nécessairement celles qui investissent le plus dans l'environnement. L'étiquette de la mairie ne suffit donc pas à déterminer une orientation pour la ville puisque la capacité à mener des mesures écologiques dépend de beaucoup d'autres facteurs et notamment de l'état financier de la municipalité et de la richesse moyenne.

Le travail de recherche de ce mémoire porte sur la démarche de fabrication d'une politique de logistique urbaine durable par trois élus de secteur de la ville de Marseille. Ces trois élus sont à l'origine de la création d'un comité de cyclologistique, c'est-à-dire de logistique à vélo, et plus précisément en vélos cargos. Ce comité avait pour but de réunir différents acteurs ayant attrait à cette filière afin d'identifier leurs besoins et d'y répondre pour participer à son développement et donc à la diminution de la pollution liée à la logistique. À travers ce cas d'étude, l'objectif est de comprendre le processus de fabrique d'une politique écologique, d'où viennent les innovations politiques locales, et quels sont les obstacles rencontrés. Avant de définir une problématique ainsi que de présenter la méthodologie, nous devons procéder à une mise en contexte.

### ***Le cas particulier de Marseille, lieu d'étude choisi pour ce mémoire***

En ce qui concerne les politiques environnementales, et notamment la question de la mobilité, Marseille fait réellement figure d'exception dans le paysage des grandes villes françaises. Marseille est la 2e plus grande ville de France avec un peu plus de 860 000 habitants. Il s'agit aussi de la deuxième ville la plus embouteillée derrière Paris selon le classement réalisé par Tomtom<sup>6</sup>. À savoir qu'il s'agit des deux seules villes françaises à figurer parmi les 50 villes les plus embouteillées du monde. Pour autant, Marseille est deux fois moins peuplée que Paris et surtout sept fois moins dense. La cité phocéenne est d'ailleurs victime d'une très forte pollution à cause de la l'omniprésence de la voiture mais aussi du fait de la présence du premier port français. Enfin, les alternatives à la voiture sont peu nombreuses, surtout dans les quartiers les plus pauvres<sup>7</sup>, tant en termes de transports en commun que d'infrastructures cyclables<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> [Mobilités] [Marseille dans le top 50 des villes les plus embouteillées au monde](#). Gomet', 12 février 2022.

<sup>7</sup> *Ibid*

<sup>8</sup> La ville possède la note la plus basse d'après le baromètre des villes cyclables de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (2021). Url : <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/>

Il existe donc un problème global de mobilité dans la ville de Marseille, tant sur la qualité des infrastructures que sur la pollution que cette mobilité génère, sans parler de la qualité de vie qui s'en trouve dégradée. Pour autant, les problèmes de mobilité ne sont qu'une conséquence de difficultés plus larges touchant la ville.

Marseille est fortement touchée par la pauvreté et par une mauvaise gestion financière et administrative de la ville causée par les anciennes équipes municipales. Ainsi, parmi les grandes villes de France, Marseille est la plus pauvre, et on y trouve les quartiers les plus pauvres de France, toutes villes confondues<sup>9</sup> (Insee, 2015). Par ailleurs, le conseil municipal a été dirigé durant 25 années, entre 1995 et 2020, par Jean-Claude Gaudin. Et sous sa direction, l'équipe municipale a été maintes fois accusée d'une mauvaise gestion de la ville, ce que la chambre des comptes de la région PACA a confirmé quelques mois avant les élections municipales de mars 2020, à travers un rapport qui souligne une mauvaise gestion financière et administrative de la ville depuis 2012 (CRC PACA, 2019). Ainsi, on y apprend que la ville ne se fixait pas d'objectifs chiffrés ni ne se donnait de moyen de mesurer la performance des politiques mises en place. Par ailleurs, l'équipe municipale possédait une faible connaissance des possessions immobilières de la mairie et ne disposait pas d'outils de mesure des besoins en entretien de son parc immobilier. Enfin, tout comme Paris et Lyon, Marseille possède la particularité d'être organisée en arrondissements. Au nombre de seize, ils sont gérés par des mairies de secteurs, et chaque secteur est le regroupement de deux arrondissements. Les élections se font d'abord dans chaque secteur, et le résultat de ces élections détermine ensuite la composition du conseil municipal qui déterminera les élus qui composent la mairie centrale. Au cours de ce mémoire, nous essaierons de comprendre en quoi cette organisation particulière de la ville influence le processus de fabrique de politiques locales.

### ***Le Printemps Marseille, un nouveau cap pour Marseille ?***

Les élections municipales de 2020 ont vu la victoire du Printemps Marseillais, liste d'alliance de différents mouvements citoyens de Marseille, de la gauche marseillaise et des partis nationaux de gauche et écologistes (EÉLV, Parti Socialiste, Parti Communiste, Génération.s, etc) menée par Michèle Rubirola. Comme Jean-Claude Gaudin ne s'était pas présenté à sa propre succession, que Le Printemps Marseillais représentait l'alternance de

---

<sup>9</sup> Il s'agit notamment des 1er, 2e, 3e, 14e et 15e arrondissements, qui sont les arrondissements du nord de la ville.

gauche et qu'une partie de la campagne de la liste avait été fondée sur la critique de la gestion de l'ancienne municipalité<sup>10</sup>, la nouvelle équipe municipale devait donc faire ses preuves auprès des marseillais. Ils devaient montrer qu'une liste de gauche et composée d'une grande part de débutants en politique, pouvait apporter du changement à la ville tout en ayant à remettre sur pied la structure organisationnelle et budgétaire. Et du fait de l'orientation politique de la liste, ce changement devait se faire vers plus d'écologie. Ainsi, en 2022, la mairie de Marseille a postulé pour le programme européen « 100 villes neutres en carbone d'ici 2030 » et a été sélectionnée en avril 2022 parmi les lauréats. L'objectif de ce programme est de débloquer des fonds exceptionnels (360 millions d'euros ont été débloqués pour la période 2022-2023) pour aider les cent villes sélectionnées à atteindre la neutralité carbone d'ici à 2030 et qu'elles servent de laboratoires d'expérimentation pour le reste de l'Europe<sup>11</sup>.

Mais malgré cette volonté portée par la nouvelle équipe municipale, l'Institut Montaigne (2023) explique que la ville présente quelques retards sur les promesses qui avaient été faites, notamment à cause d'un budget qui ne permet pas beaucoup d'investissements du fait du fort taux d'endettement de la ville.

Dans ce contexte, d'une nouvelle municipalité à Marseille qui essaie de donner un cap écologiste à l'action municipale, trois élus de secteurs ont uni leurs forces pour former un comité de cyclologiste. Cette démarche présente plusieurs particularités qui interpellent. Tout d'abord, il s'agit de réunir des acteurs privés en situation de concurrence pour les faire discuter afin de réussir à les faire se fédérer. Cette démarche est surprenante, notamment à l'échelle d'une ville. Par ailleurs, le fait que le domaine d'action choisi par les élus soit la logistique urbaine est aussi un aspect intéressant du dispositif puisque, nous le verrons plus en détail, la logistique urbaine est un domaine qui n'est que très peu abordé par les institutions publiques (Siwek, 2012). Le fait qu'il s'agisse d'une filière liée au vélo interroge aussi, dans une ville comme Marseille, qui est peu adaptée à ce moyen de transport. La manière dont cette filière parvient à se développer dans une ville comme Marseille pose question. Il est d'ailleurs à noter que la compétence de la voirie comme celle des transports, pour Marseille, est principalement détenue par la métropole Aix-Marseille Provence. Il sera donc intéressant de voir quel rôle peuvent se donner des élus de la ville dans le développement de cette filière, qui plus est des élus de secteur.

---

<sup>10</sup> [Contre le Conseil Municipal de la Honte !](#). Le Printemps Marseillais.

<sup>11</sup> [Neutralité climatique : objectif 2030 pour 100 villes de l'UE](#). Vie Publique, 10 mai 2022.

## *La cyclologistique, une nouvelle forme de logistique urbaine*

Nous l'avons expliqué, la mobilité est un véritable enjeu à Marseille. Par ailleurs, lorsque l'on évoque la question du transport, notamment en ville, il s'agit bien souvent du transport de personnes. Pourtant, le transport de marchandises représente 20% des émissions de CO2 en France et presque la moitié des émissions de particules fines à Paris<sup>12</sup>. Le volume des flux logistiques a beaucoup augmenté depuis le début du siècle, notamment du fait de la forte augmentation de la vente en ligne qui a généré une augmentation des flux de livraison (Zachert, 2021). L'impact de la logistique urbaine est donc devenu significatif sans pour autant que le sujet n'ait été saisi politiquement par les collectivités.

La filière de la cyclologistique, qui a commencé à se développer au début des années 2000 (Dablanc, 2021), semble être un moyen de répondre à ces problèmes de pollution de la logistique en ville. En effet, les vélos cargos électriques utilisés dans cette filière sont très peu émetteurs de CO2 et n'émettent pas de particules fines. De plus, ils prennent beaucoup moins de place ce qui permet de résoudre la question de la congestion, qui est très importante à Marseille.

À l'heure actuelle, en Europe, il est estimé que 40 à 50% du transport de marchandises en ville pourrait transitionner vers le vélo (Wrighter & Reiter, 2016). La filière étant encore peu développée à l'heure actuelle, il est intéressant d'observer son évolution et d'étudier comment le sujet va être saisi politiquement.

Le 9 novembre 2022, une Fédération professionnelle de la cyclologistique s'est créée<sup>13</sup> dans le but de communiquer auprès des pouvoirs publics sur les possibilités apportées par la filière ainsi que sur la diversité des défis auxquels elle est confrontée. Par ailleurs, des politiques sont mises en place pour aider le développement de la filière à l'échelle nationale. On peut citer le « Plan national pour le développement de la cyclologistique »<sup>14</sup>, qui est organisé en 4 axes avec notamment une partie sur la volonté d'offrir des marchés publics à ce secteur et une partie sur la volonté de faciliter l'accès au foncier en zones urbaines. Une enveloppe de 12 millions d'euros serait attribuée avec ce plan, mais il est encore trop tôt pour en mesurer l'impact. De plus, ColisActiv', un programme de prime à la livraison à vélo mis en place dans

---

<sup>12</sup> Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, 2022.

<sup>13</sup> [Naissance de la Fédération professionnelle de cyclologistique](#). Voxlog, 16 novembre 2022

<sup>14</sup> [Plan national pour le développement de la cyclologistique](#). Ministère de la transition écologique, 3 mai 2022.

le cadre des Certificats d'Économie d'Énergie, commence à apparaître dans plusieurs villes de France, notamment dans la métropole Aix-Marseille depuis le printemps 2023. On remarque par ailleurs la complexité et la diversité des acteurs impliqués dans ces politiques, point que nous réaborderons plus tard.

Ces politiques publiques nationales, bien qu'elles n'aient pour l'instant pas fait leurs preuves, laissent présager du bon pour l'avenir de la filière de la cyclologistique. Mais malgré cela, il est important de se questionner sur l'angle d'attaque de ces politiques. Car il s'agit principalement d'aides à l'achat de véhicules. Nous nous questionnerons donc sur l'efficacité de telles mesures pour réellement soutenir une filière. De plus, ces politiques semblent traiter la cyclologistique comme un problème lié uniquement au vélo. En effet, le plan national lancé pour la filière est une extension du « Plan Vélo et Marche » lancé en 2020. Tandis que dans un rapport du sénat publié en 2022 sur la « Logistique urbaine durable », qui fait une série de recommandations sur le domaine, seule une mesure parmi les quatorze concerne directement la cyclologistique et il s'agit d'une baisse de la TVA pour l'achat d'un vélo cargo. Lorsqu'il est question de logistique en général, la cyclologistique n'est donc pas considérée comme une réelle alternative.

### ***Problématique, méthodologie du mémoire et hypothèses de départ***

Le lancement de ce comité de cyclologistique à Marseille par trois élus de secteur soulève de nombreuses interrogations. Tout d'abord, d'un point de vue technique, il est intéressant de comprendre quels sont les enjeux qui touchent la filière de la cyclologistique urbaine et en quoi ceux-ci sont différents des enjeux liés à la logistique urbaine en générale. Par ailleurs, une fois ces besoins identifiés, doit se poser la question de comment les élus peuvent aider au développement de la filière. Est-ce que ces politiques doivent se centrer sur l'utilisation du vélo ? Ou bien est-ce qu'il y a d'autres angles d'action possibles à identifier ?

D'un point de vue politique, il est intéressant de comprendre d'où vient l'initiative politique. Comment des élus en viennent à se saisir d'un sujet ? Par ailleurs, comment se construit l'expérience politique chez des individus qui débutent dans le domaine ? Car hormis les têtes de liste des différentes mairies de secteurs, une large part des élus du Printemps Marseillais n'avait jamais exercé de mandat. Comment donc se fait l'appropriation du rôle d' élu ?

Enfin, d'un point de vue de l'action publique, nous essaierons de comprendre le processus de mise en place d'un dispositif lorsque le domaine ciblé est encore un impensé de

l'intervention publique. Nous verrons que le domaine de la logistique urbaine est encore très peu compris des institutions. Dans ce contexte, quel rôle peut jouer l'expertise dans un domaine ?

Face à ces nombreuses interrogations, j'ai donc décidé de me poser la question suivante. Pourquoi, dans ce contexte particulier, trois élus de secteurs de la mairie de Marseille ont-ils décidé d'unir leurs forces afin de se saisir du sujet de la cyclologistique à travers la création d'un comité de filière ?

L'objectif sera donc de comprendre d'où viennent les innovations politiques, les volontés d'agir dans un domaine en particulier, et quels obstacles ces volontés rencontrent-elles. Quel contexte va faire qu'un sujet sera saisi plus qu'un autre par les institutions ?

Afin de répondre à cette problématique, je me suis tout d'abord appuyé sur différentes lectures bibliographiques. Ces lectures avaient un double objectif : m'apporter une compréhension technique des enjeux autour de la filière de la cyclologistique, et m'éclairer sur le type de politiques mises en place actuellement dans le domaine ainsi que sur le sujet plus général de la prise en compte de l'environnement dans les politiques publiques locales. Pour répondre au premier objectif, je me suis beaucoup appuyé sur les nombreux travaux de Laetitia Dablanc, directrice de recherche à l'université Gustave Eiffel à la tête de la chaire « Logistics City »<sup>15</sup>, qui étudie les enjeux de la logistique urbaine et leur évolution depuis le début du 21e siècle, ainsi que la réponse politique qui y est apportée. Ses très nombreux travaux ont beaucoup apporté à ma compréhension du sujet. Par ailleurs, d'autres travaux présentant des exemples de prises en main politiques du sujet de la logistique urbaine ou bien de politiques environnementales m'ont permis d'avoir une vision plus large sur le cas d'étude que j'analysais pour ce travail de recherche. Ainsi, l'article de Gabrielle Bouleau intitulé « Écologisation de la politique européenne de l'eau, gouvernance par expérimentation et apprentissages » publié en 2017, m'a beaucoup éclairé par rapport au processus d'« écologisation » des politiques publiques, terme qui décrit la prise en compte progressive de l'environnement dans l'action publique. En l'occurrence, la description de la transformation laborieuse de revendications en politiques publiques et l'analyse du temps long que nécessite cette transformation m'ont paru extrêmement pertinentes vis-à-vis du cas que j'ai étudié dans le cadre de ce mémoire.

En parallèle de ces lectures bibliographiques, j'ai suivi la mise en place du comité en assistant aux réunions qui se sont déroulées les 15 décembre et 2 mars 2023. J'ai aussi mené

---

<sup>15</sup> *Ville de la logistique*

une série d'entretiens semi-directifs, entre le 25 avril 2023 et le 2 août 2023, auprès des différents acteurs ayant eu un lien avec le comité. J'ai donc interrogé les trois élus à l'origine du projet : Delphine Frenoux, adjointe au maire des 4e et 5e arrondissements, déléguée à l'Économie Sociale et Solidaire, Baptiste Lusson, adjoint à la maire des 6e et 8e arrondissements de Marseille, délégué à l'Économie Sociale et Solidaire, ainsi que Philippe Cahn, adjoint au maire des 1er et 7e arrondissements, délégué aux espaces verts, à l'écologie urbaine et au commerce. J'ai aussi pu interroger deux entreprises de cyclologistique ayant participé aux réunions, *Agilenville* et *La Courserie*, ainsi que Fannie Nolhier qui représente l'association *Les Boîtes à Vélo*, que nous présenterons au cours de ce mémoire. Enfin, j'ai interrogé deux personnes qui n'avaient pas de lien direct avec le comité mais qui m'ont permis d'avoir une vision plus large sur l'action des différentes institutions en lien avec Marseille (la mairie, la métropole et la région PACA) dans le domaine de la logistique marseillaise. Il s'agit de Julie Raffailac, chargée de projet logistique à la région PACA, et Perrine Prigent, conseillère municipale et conseillère de la Métropole déléguée à la voirie sur le territoire de Marseille. Tous ces entretiens m'ont permis de comprendre dans quel contexte se faisait la mise en place de ce comité, et quel était, par ailleurs, l'action des différentes institutions politiques de la région marseillaise vis-à-vis de la logistique à Marseille.

À partir de ce que l'on a pu mettre en évidence jusqu'ici, la logistique urbaine semble être un enjeu qui concerne les pouvoirs publics à des échelles variées. En effet, j'ai pu interroger des élus de secteur, du conseil métropolitain, mais aussi une agente de la région. Sans compter les deux échelles de pouvoir de la mairie marseillaise avec une mairie centrale et un découpage en secteurs. On peut donc émettre en première hypothèse que cette multiplicité d'acteurs publics complexifie l'action. Cependant, d'après la description des délégations de chaque élu ou agent public que j'ai pu interroger, il semble que Julie Raffailac soit la plus légitime à piloter une politique de logistique depuis son poste à la région. Ensuite, vis-à-vis du contexte décrit plus haut, on peut formuler l'hypothèse que la mise en place du comité de cyclologistique provient à la fois de l'orientation écologiste de la nouvelle municipalité mais aussi d'impulsions émanant des plans pour le vélo et la cyclologistique établis à l'échelle nationale ainsi que l'objectif de la neutralité carbone en 2030 pour Marseille. Enfin, on peut formuler en dernière hypothèse que l'innovation vis-à-vis de la forme que prend l'action politique provient d'initiatives individuelles.

Afin de répondre à la problématique et de vérifier ou démentir les hypothèses, nous procéderons dans un premier temps à un état de l'art de la recherche scientifique en ce qui concerne les politiques de logistique durable. En effet, l'étude de la fabrique d'une politique de cyclologistique mêle de nombreux domaines complexes et distincts qu'il convient d'étudier en préalable afin de pouvoir tirer des conclusions de l'étude de cas à laquelle nous procéderons ensuite. Ainsi, nous essaierons de comprendre pourquoi la logistique urbaine est un point aveugle des institutions politiques à l'heure actuelle et quel angle d'analyse l'étude du processus d'écologisation des pratiques en politique nous donne sur la question. Ensuite, nous étudierons les conditions qui ont vu naître le comité de cyclologistique, quels acteurs y ont participé et ce qu'ils en attendaient. Nous ferons une analyse de ce qu'il s'est dit lors des réunions et ce que cela indique sur l'état actuel de la filière cyclologistique à Marseille avant d'expliquer ce qui a mis fin au comité après l'organisation de deux réunions. Enfin, nous étudierons les conséquences, directes et indirectes, du comité sur la prise en main politique du sujet à Marseille. Cette prise en compte de la suite qui a été donnée aux réunions du comité nous permettra de mettre en évidence des points de vigilance pour la suite de l'action publique dans le domaine.

## **PARTIE I : La construction d'une politique publique de cyclologique, un processus mêlant écologisation des pratiques, politiques locales et logistique urbaine**

L'étude de la fabrique d'une politique de logistique urbaine durable peut se faire sous différents angles. Il y a la question de la logistique urbaine, comment le domaine est-il étudié aujourd'hui, quels en sont les enjeux, etc. Mais il y a aussi la question de la prise en main politique du sujet à l'heure actuelle. Car la logistique urbaine n'est que très peu saisie par les pouvoirs publics actuellement et il convient de comprendre pourquoi afin d'appréhender en quoi la création d'un comité de cyclologique est une entreprise particulière. Enfin, le fait de préciser que l'on étudie ici une logistique « durable » attire l'attention sur la fabrique des politiques environnementales et ce que l'on appelle l'« écologisation » ou la « climatisation » des pratiques, c'est-à-dire, la montée en puissance des préoccupations environnementales dans la fabrication des politiques. Nous devons comprendre comment cette prise en compte de l'environnement se fait, quelles dynamiques et rapports de force sont à l'œuvre, et comment un sujet comme la logistique en vient à être saisi de cette manière. Ces trois angles d'étude ont quelque chose à apporter au sujet traité. Nous verrons en quoi cette tentative de fabrique d'une politique de logistique urbaine durable à Marseille s'inscrit dans une logique globale d'écologisation des pratiques avant d'essayer de comprendre pourquoi le domaine est si peu pris en compte par les politiques publiques à l'heure actuelle. Enfin, nous essayerons de proposer un constat des enjeux variés auxquels la logistique urbaine est confrontée aujourd'hui.

### **Chapitre 1 : L'écologisation des politiques publiques, un phénomène qui se produit sur le temps long**

Nous assistons, depuis les années 70, à une prise en compte de l'intensité et de la globalité de l'impact de l'activité humaine sur la nature. Bien que des enjeux tels que la déforestation étaient à l'origine de tensions, notamment en Europe, dès le XIXème siècle (Vigier, 1980), le rapport Meadows publié en 1972 représente une étape majeure dans la recherche scientifique sur l'épuisement des ressources naturelles et les formes variées de pollution générées par l'humanité (Mien, 2020) et marque par ailleurs le début d'une inquiétude montante sur le sujet. Cette nouvelle préoccupation se traduit politiquement par l'apparition

des partis écologistes avec, en France, la candidature de René Dumont aux élections présidentielles de 1974, et la montée en puissance, du moins dans les discours, de l'écologie politique suite à cela. Ainsi, cette prise de conscience, d'abord des scientifiques, dont le constat est devenu quasiment unanime par la suite (Giraud, 2004), s'est ensuite propagée à certains politiciens et citoyens, en témoigne l'émergence de certaines associations et autres mouvements ainsi que l'émergence de filières économiques et industrielles telles que la cyclologistique par exemple. Toutes ces dynamiques ont créé une injonction pour toute la scène politique à répondre aux crises de l'anthropocène<sup>16</sup> et à leurs causes. Cette prise de conscience graduelle par les politiciens et sa traduction en politiques publiques est définie et étudiée à travers différents prismes. Ce champ d'étude est fondamental pour comprendre par quels moyens se fait la compréhension des enjeux environnementaux dans les classes politiques et comment se mène, dans les différentes sphères, la longue bataille visant à mettre en place des politiques publiques et des moyens d'actions. Nous étudierons dans les prochains paragraphes les enjeux associés aux termes de « climatisation » et « écologisation » des pratiques, ainsi que la différence de point de vue qu'ils apportent sur la prise en compte des impacts de l'activité humaine sur la nature par les politiques.

### Section A - Les obstacles à la climatisation des politiques publiques

Le terme de climatisation, employé depuis les années 2010, décrit le phénomène de prise d'importance de la question climatique dans les politiques publiques. Il décrit notamment la tendance à ne plus traiter le changement climatique comme un sujet en soi, mais une des composantes de chaque problématique qui est abordée par les institutions. Ce phénomène, dont le constat ne fait pas l'unanimité, est tout de même décrit de plus en plus en sciences politiques, comme on peut le voir dans le nombre de travaux cités dans l'article de Hrabanski et Montouroy (2022). Les auteurs expliquent que malgré l'existence d'un phénomène de climatisation des politiques publiques, la réponse politique au problème climatique demeure difficile à organiser. Ils énumèrent trois obstacles principaux : le fait que les enjeux soient hétérogènes et qu'il faille pourtant agir sur tous les fronts, qu'ils soient transversaux et qu'il faille donc piloter dans un même mouvement les politiques d'adaptation et d'atténuation, et enfin, que les territoires soient touchés différemment.

---

<sup>16</sup> « L'Anthropocène est une nouvelle époque géologique qui se caractérise par l'avènement des hommes comme principale force de changement sur Terre, surpassant les forces géophysiques », [Terre, climat : qu'est-ce que l'Anthropocène, ère géologique](#). Vie Publique, 8 octobre 2019.

On peut facilement remarquer à quel point ces trois obstacles sont prégnants dans les zones urbaines. Tout d'abord, même si cette problématique est moins présente en ville que sur d'autres territoires, la diversité des espaces est à prendre en compte dans la planification urbaine. Par exemple, le dénivelé peut être très inégal selon les lieux. C'est le cas à Paris ou Marseille : si le dénivelé est quasi inexistant dans certains secteurs comme les quais de Seine à Paris ou l'avenue du Prado à Marseille, d'autres présentent de fortes pentes comme les différentes buttes de Paris ou bien le secteur autour de la colline de Notre-Dame-de-la-Garde à Marseille. Cette différence fait que des solutions de mobilité comme le vélo ne sont pas adaptables de la même manière sur tout l'espace urbain.

De même, la possibilité de piloter les politiques climatiques dans un même mouvement est fortement mise à mal en ville par la multiplicité des acteurs et par des structures de gouvernance complexes et pas nécessairement clairement identifiées. Car malgré la fameuse « vague verte »<sup>17</sup> dans les métropoles françaises aux élections municipales de 2020, le pilotage de politiques écologiques urbaines reste ralenti par des désaccords entre les différentes structures. On peut citer dans le domaine de la mobilité, comme exemple parmi d'autres, le fait que les municipalités aient pour responsabilité de proposer un plan local d'urbanisme qui définit l'occupation des sols dans la commune en question, mais que la métropole soit en charge de la voirie selon la redéfinition de ses pouvoirs par la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) de 2015, et que finalement, les municipalités soient en charge de restreindre ou de favoriser la liberté de circulation et de stationnement des véhicules à travers l'exercice des pouvoirs de police municipale. Cet aller-retour entre les différentes instances, qui est présent pour d'autres sujets, est source de nombreux blocages politiques et administratifs qui limitent l'action des mairies dans toutes les étapes du processus de réponse à un enjeu. L'identification d'un problème public s'en trouve complexifiée ainsi que la capacité des élus et autres parties prenantes à identifier des moyens de réponses à un problème, sans évoquer la mise en place au final de cette réponse qui peut donc prendre des années. Par ailleurs, on remarque que tous les élus n'ont pas une capacité égale à répondre à l'enjeu climatique. En effet, si à l'échelle nationale, des politiques d'atténuation afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre sont mises en place, à l'échelle locale, la « climatisation » des politiques passe

---

<sup>17</sup> [Municipales 2020 : avec EELV, une vague verte historique déferle sur les grandes villes françaises](#). Le Monde, 29 juin 2020.

avant tout par une adaptation aux futures conséquences du changement climatique telles que les canicules ou bien les inondations (Rieu, 2022).

Enfin, l'hétérogénéité des enjeux représente un réel défi, notamment dans l'espace déjà dense et contraint des villes dont il faut donc repenser les usages. Les aires urbaines sont particulièrement touchées par le changement climatique, notamment par le phénomène d'« îlots de chaleur », qui est lié en grande partie à l'artificialisation des sols. Cette artificialisation nous pousse à repenser la question de la mobilité en ville. Car le transport est responsable de ce phénomène à hauteur de 28%<sup>18</sup>, avec en première coupable la voiture. C'est la voiture qui permet l'étalement urbain et donc favorise non seulement l'artificialisation des sols mais aussi l'extension de l'emprise du bâti. Cette tendance du tout voiture s'est accentuée au cours du 20e siècle avec le retrait progressif des lignes d'anciens tramways que l'on trouvait par dizaines dans de nombreuses villes de France auparavant, l'achèvement du boulevard Périphérique parisien en 1973, etc. La place allouée à la voiture a commencé à être remise en question petit à petit à partir des années 80, avec le début de la tendance à la piétonnisation des centres-villes et la naissance du tramway moderne en 1985, premiers travaux d'ampleur visant à reprendre de l'espace à la voiture dans la ville ce qui démontre un changement de mentalités et de dynamique prenant place peu à peu à cette époque. Par ailleurs, Paris expérimente la mise en place de pistes cyclables, appelés « couloirs de courtoisie » en 1982, et Jean Tiberi, maire de Paris à l'origine du premier « plan vélo » de la ville en 1996, expliquait souhaiter « partager l'espace public »<sup>19</sup>. Cependant, l'utilisation de la voiture n'a cessé de croître malgré cela<sup>20</sup>.

La voiture a laissé une marque vraisemblablement indélébile sur nos paysages<sup>21</sup> et le souhait formulé par certains de diminuer l'espace qu'on lui alloue est source de nombreuses questions et contestations, comme nous avons pu le voir avec l'exemple de la zone à faible émissions en introduction. Ainsi, de nombreux réaménagements de la voie en France se font toujours au détriment de l'espace laissé à la nature, même lorsqu'il s'agit de travaux de piétonnisation ou d'aménagement de pistes cyclables. On peut citer par exemple l'aménagement de la place Jean-Jaurès à Marseille, fini en mai 2021, qui a permis une nette augmentation de l'espace laissé aux piétons, et surtout aux enfants, avec l'installation d'une grande structure de jeu là où avant se trouvait un parking. Mais pour ce faire, de nombreux arbres ont dû être

---

<sup>18</sup> [L'artificialisation des sols : comprendre le phénomène en 4 questions](#). Forestream, 6 septembre 2022

<sup>19</sup> [1982-2015 : la longue histoire des « plans vélo » de Paris](#). Le Monde, 13 avril 2015.

<sup>20</sup> [L'usage de la voiture de nouveau en progression](#). Futuribles, 12 décembre 2017.

<sup>21</sup> [Urbanisme : La fin de la maison individuelle](#) . Stupid Economics, 25 mars 2022.

abattus<sup>22</sup>. La question de la chaleur prend de plus en plus d'importance à Marseille. Cela est dû à la fois au climat local mais aussi à des choix d'urbanisme qui ont été faits avec la présence d'autoroutes en centre-ville et une place des espaces verts publics très basse (environ 4,6 mètres carrés par habitant)<sup>23</sup>. Cette question est d'autant plus importante dans une ville présentant de telles disparités de richesse puisque la vulnérabilité à la chaleur devient elle-même un marqueur des inégalités<sup>24</sup>. Mais d'autres villes continuent, encore aujourd'hui, de négliger la question de la chaleur en ville, notamment par le retrait de grands arbres qui font de l'ombre. À Nantes par exemple, la piétonnisation autour de la principale station de transports en commun de la ville, la place du Commerce, terminée au printemps 2023, fait craindre l'apparition d'un îlot de chaleur<sup>25</sup>. On pourrait encore citer l'exemple de l'avenue du Général Patton à Angers, où, pour laisser passer la deuxième ligne de tramway de la ville, les abords ont été refaits et plus d'une centaine d'arbres ont été rasés<sup>26</sup>. Ces exemples montrent que la préservation des espaces verts est la dernière priorité lors du réaménagement de la voirie, ou du moins, que le maintien d'un espace pour les véhicules motorisés à quatre roues reste la priorité. Pourtant, l'ADEME, dans son rapport « Transition(s) 2050 » (2021), rappelle que « la lutte contre le changement climatique est intrinsèquement liée à la préservation de la biodiversité ». Et cela est d'autant plus vrai en ville où la nature a continuellement été chassée de plus en plus loin.

Mais le problème d'espace lié à la voiture pose aussi la question des flux matériels et de la logistique. Aujourd'hui, les grandes villes comme Marseille ou Paris sont totalement dépendantes des flux de camions car elles ne possèdent que deux à trois jours d'autonomie alimentaire. Le Printemps marseillais le dénonçait d'ailleurs lors des campagnes pour les élections municipales de 2020 : « alors qu'elle était auto-suffisante en 1950, l'autonomie alimentaire de Marseille n'est plus aujourd'hui que de 2 jours »<sup>27</sup>, sans pour autant donner de plan à moyen ou long terme pour diminuer le flux de camions. Car la logistique est globalement peu prise en compte par les pouvoirs publics du fait qu'il s'agit d'une activité quasi exclusivement privée (Siwek, 2012).

---

<sup>22</sup> [Marseille : La Plaine pleure ses racines](#). La Provence, 17 octobre 2018

<sup>23</sup> [À Marseille, les quartiers nord en première ligne de la canicule](#). Mediapart, 25 août 2023.

<sup>24</sup> *Ibid*

<sup>25</sup> [Aménagement du secteur Feydeau-Commerce : le côté vert séduit, le caractère minéral rebute](#). Ouest-France, 5 mai 2023

<sup>26</sup> [Faut-il absolument conserver les routes pour les voitures ?](#). Altis Play, 23 juillet 2023.

<sup>27</sup> [Programme du Printemps Marseillais](#).

Ainsi, on voit que les questions de mobilité et, plus généralement, de flux physiques, sont une source de nombreux problèmes qui dépassent largement la question des émissions de gaz à effet de serre. En effet, si la réduction de l’empreinte carbone doit être une priorité au niveau global, d’autres enjeux sont à prendre en compte lorsque l’on parle d’écologie. Depuis 2009<sup>28</sup>, le concept de « limites planétaires » a été mis en évidence. Il décrit les neuf indicateurs qu’il convient de surveiller afin que les conditions qui ont permis l’émergence de la vie humaine sur Terre ne soient pas compromises. Ainsi, les questions de biodiversité et de taux de particules fines dans l’atmosphère sont d’autres éléments à prendre en compte lorsque l’on met en place des politiques publiques ou des plans d’urbanisme, d’autant que ces éléments ont aussi un impact fort au niveau local, que ce soit sur la santé<sup>29</sup> ou bien dans la capacité d’adaptation au changement climatique des territoires. Ainsi, parler d’« écologisation » et non pas seulement de « climatisation » permet non seulement de prendre en compte la diversité de ces enjeux mais aussi de reconsidérer le rôle des collectivités locales dans cette transition.

### Section B - L’écologisation, une approche plus globale à la crise de l’anthropocène

Selon la définition proposée par Gabrielle Bouleau (2017), l’écologisation des politiques publiques « qualifie un changement politique en faveur de la réduction des pollutions à la source, du principe de précaution, de la diminution du cumul des rejets dans l’environnement et de la protection de la biodiversité ». Il s’agit donc d’une application du principe de précaution, qui promeut la mise en place de mesures de protection si l’on identifie un potentiel danger pour l’environnement et ou la santé humaine, et ce même lorsque les preuves scientifiques sont incertaines. De plus, l’écologisation vise la protection de la biodiversité au sens large et non seulement le maintien du climat. Mais en quoi cette distinction propose-t-elle une différence concrète dans l’étude des politiques publiques ? Finalement, ces termes visent tous deux à une réflexion sur nos habitudes, sur l’impact des activités humaines sur l’environnement ainsi que sur les nombreux obstacles aux tentatives de trouver une réponse politique à ces problèmes de pollution humaine. Cette distinction mérite tout de même d’être faite pour plusieurs raisons. Tout d’abord, l’étude de l’écologisation, et non de la climatisation, permet d’étendre le champ d’étude des politiques répondant à des problématiques environnementales – au-delà des seules questions climatiques. Ainsi, tout travail politique

---

<sup>28</sup> [Limites planétaires](#). Wikipédia, 2023.

<sup>29</sup> [L’effet dévastateur de la pollution de l’air sur la santé](#). Organisation Mondiale de la Santé.

visant par exemple à l'instauration de normes dans le traitement de l'eau à l'échelle européenne, à la réduction des gaz à effet de serre ou encore au repartage de la voie en zones urbaines, peut être étudié sous le même prisme de l'écologisation. Comprendre qu'à toutes ces échelles, ces mesures sont une forme d'écologisation des pratiques politiques permet de dresser des comparaisons sur les durées de prises en main des sujets par les personnalités politiques, de comprendre qui est à l'origine de ces prises en main et de quelle manière ces sujets sont mis au premier plan.

De plus, l'étude de l'écologisation des politiques pose de manière plus claire que lorsqu'il est uniquement question de climatisation la question des acteurs de ce changement et plus particulièrement le rôle que peuvent avoir les collectivités territoriales. Puisque bien souvent, la climatisation des politiques publiques à l'échelle locale consiste uniquement en des politiques d'adaptation aux risques climatiques, comme le décrit Guillaume Rieu (2022), tandis que l'écologisation questionne sur un phénomène de territorialisation des mesures. Ces différentes questions sont essentielles à se poser afin que les politiques publiques soient mieux adaptées aux problématiques écologiques. Et elles le sont d'autant plus qu'à l'heure actuelle, les recherches sur la gouvernance locale des politiques climatiques manquent (Mazeaud et al, 2022).

Dans la littérature étudiée pour l'écriture de ce mémoire, deux problématiques semblent être dégagées lorsqu'il est question d'écologisation des politiques : le temps nécessaire avant l'aboutissement d'une prise en main politique d'un sujet et les acteurs de cette prise en main ou plus particulièrement la question de la territorialisation de l'action écologique.

L'écologisation est un processus long. En effet, il demande de prendre en compte des nouveaux enjeux et de changer les pratiques en conséquence pour un problème dont les dangers ne sont pas nécessairement perceptibles sur le court terme. Le processus de prise en main des enjeux liés à l'environnement est encore plus long que pour d'autres sujets. Ainsi, le protocole de Montréal qui vise à supprimer l'utilisation de produits appauvrissant la couche d'ozone, adopté en 1987, seulement deux ans après la découverte du trou dans la couche d'ozone, semble figurer comme exception dans le paysage des politiques publiques écologiques<sup>30</sup>. En effet, dans

---

<sup>30</sup> [Le protocole de Montréal a sauvé la couche d'ozone et limité le réchauffement climatique](#). Le Monde, 22 août 2021.

ce cas-là, le problème ne concernait que quelques produits chimiques utilisés par quelques industriels et pour lesquels une solution de remplacement existait déjà.

Dans le cas général, un travail d'acculturation et de construction d'expertise ainsi qu'une capacité à savoir se saisir d'opportunités politiques rares rend le travail d'écologisation long. Gabrielle Bouleau (2017) raconte l'historique de la prise en compte à l'échelle européenne de l'enjeu écologique de la qualité de l'eau. Malgré une catastrophe écologique en Suisse en 1986<sup>31</sup> qui a permis de mettre clairement en lumière l'enjeu, et ce après que la question de l'eau eut déjà été soulevée par une coalition entre l'Allemagne, le Danemark et les Pays-Bas dès les années 70, la Directive Cadre sur l'Eau, établissant une stratégie d'action à l'échelle européenne pour préserver la qualité de l'eau, ne sera établie qu'en 2000, soit presque 30 ans après que la question eut été soulevée pour la première fois au sein des instances de l'Europe. Cette durée de mise en place d'une politique publique sur un sujet pourtant majeur, rallongée tantôt par une connaissance insuffisante du sujet au sein des instances européenne, tantôt par la peur de certains pays comme la France ou l'Italie que la mise en place de normes écologiques représenterait un frein au développement, est un très bon témoin des étapes qui existent entre la réalisation d'une problématique écologique et de santé publique et la légifération sur le sujet. Cela passe, entre autres, par la construction d'une expertise sur le sujet par les acteurs minoritaires (l'Allemagne, le Danemark et les Pays-Bas). En l'occurrence, il s'agissait même ici d'une contre-expertise construite pour faire face aux réseaux d'experts, notamment français, « peu ouverts à l'écologisation » (Bouleau, 2017). La construction de cette expertise, qui est une étape primordiale dont nous reparlerons plus tard, a aussi été permise par la construction d'un réseau alternatif d'acteurs favorables à l'écologisation, avec notamment les pays nordiques, ce qui a permis de faire en sorte que la problématique soit saisie aux portes de l'Europe. Enfin, la prise en main du sujet de l'eau a été permise finalement bien plus par un opportunisme politique de la part des pays en faveur de l'écologisation que par un lobbying constant, même si celui-ci était bien présent. En effet, Gabrielle Bouleau (2017) nous montre comment chaque avancée en faveur de la légifération européenne (la création d'un séminaire et la rédaction d'une feuille de route européenne en 1988, le projet de directive européenne présenté par la commission en 1994 et enfin l'amorce d'un travail sur une directive cadre sur l'eau en 1996 et son adoption en 2000) a été permise grâce à l'ouverture d'une « fenêtre d'opportunité » et le fait que les pays pro-écologisation s'y engouffrent. Ces occasions d'agir

---

<sup>31</sup> « Le 31 octobre 1986, un incendie s'est déclaré près de Bâle en Suisse dans une usine Sandoz. Pour éteindre le feu, les pompiers ont inondé l'installation et les eaux contaminées par les produits chimiques se sont écoulées dans le Rhin, occasionnant une mortalité piscicole spectaculaire » (Bouleau, 2017, §1)

sont survenues suite à des concours de circonstances parfois dissociés de l'enjeu en lui-même, comme par exemple la montée de pressions écologistes en France et au Royaume-Unis dans les années qui suivirent la catastrophe en Suisse de 1986, ou bien l'entrée en vigueur du traité d'Amsterdam en 1999 qui augmenta les pouvoirs du parlement européen, relativement pro-écologiste à cette période.

Les trois éléments que nous venons de présenter, à savoir la création d'une expertise par les acteurs minoritaires, la création d'un réseau d'acteurs favorables à la prise en main du sujet, et enfin et surtout, savoir faire preuve d'opportunisme politique et se saisir des changements dans le cadre et les ressources, sont trois éléments visiblement essentiels à la prise en main d'un enjeu par les acteurs politiques que j'ai moi-même pu observer à propos de l'objet de mon mémoire.

Le deuxième élément mis en lumière par l'étude de l'écologisation des politiques publiques, et qui nous intéresse aussi pour la compréhension des événements étudiés dans ce mémoire, est la question des acteurs de ce phénomène. Qui mène le travail politique ? Qui est à l'origine de la réalisation d'une nécessité d'écologisation dans un domaine ? Qui a le pouvoir d'agir pour emmener avec eux les différentes strates de pouvoir sur le sujet ? Vis-à-vis de cela, il est fréquent de questionner le lien entre écologisation des politiques publiques et territorialisation de l'action. Dernièrement, que ça soit en France ou en Europe, une dynamique allant dans ce sens est présente. L'article intitulé *La territorialisation de l'action climatique* (Mazeaud et al, 2022), évoque cette dynamique qui a démarré par la mise en place du plan Action Climat en 2004 qui demande notamment aux régions de dresser leur propre plan d'action pour limiter leurs émissions de CO<sub>2</sub>. Aujourd'hui, cette dynamique s'est poursuivie avec notamment la loi NOTRe de 2015 qui redéfinit les rôles des collectivités territoriales et notamment donne à la région des compétences concernant le transport (et notamment la logistique comme énoncé plus tôt), ainsi que l'aménagement du territoire qui sont parmi les domaines les plus importants en termes de pollution sous toutes ses formes. De même, la Loi d'Orientation des Mobilités de 2022, a permis aux régions de prendre en main l'organisation de la mobilité interurbaine. Les villes ont aussi gagné en légitimité dans l'opinion publique ces dernières années quant à leur capacité à lutter pour l'environnement. On retrouve cela dans la « vague verte » des dernières élections municipales mais aussi à l'échelle européenne avec la mission « 100 villes européennes neutre pour le climat d'ici à 2030 » ou bien à l'échelle mondiale avec le réseau de villes écologistes *C40 Cities* comme souligné dans l'article de Mazeaud (2022).

Cependant, si depuis quelques années, on assiste à un réel transfert de compétences de l'État français vers les collectivités territoriales, notamment vers les régions ou les métropoles, cela ne se traduit pas nécessairement par une écologisation des politiques locales. Cela s'explique entre autres parce que la territorialisation développe une forme de compétition inter-territoriale (Ginelli, 2020). Ainsi, dans une volonté d'attirer certains acteurs, des projets de valorisation du territoire sont développés au détriment de l'action environnementale. De plus, si un transfert de compétences se fait, cela ne dit rien sur les nouveaux moyens attribués aux collectivités qui restent faibles. Ainsi, il est primordial d'essayer de comprendre de quels moyens disposent les villes et les territoires et quels ressorts peuvent être employés pour mettre en place des politiques écologiques.

## **Chapitre 2 : La difficulté pour les institutions politiques de se saisir du domaine de la logistique urbaine**

Si l'écologisation des politiques publiques pose des questions sur la manière dont se fait l'apprentissage, sur quels acteurs peuvent jouer un rôle et avec quels moyens, les interrogations sont d'autant plus présentes lorsqu'il s'agit de politiques publiques locales et liées à un domaine complexe tel que la logistique. Car la mise en œuvre de politiques pour favoriser la cyclologistique est un sujet territorial, ou du moins territorialisé<sup>32</sup>, et il s'agit bien d'une écologisation des pratiques. En effet, si la cyclologistique permet par certains aspects de faciliter les échanges et d'augmenter la productivité, il s'agit avant tout d'un moyen de répondre à un problème de pollution de l'air. Dit autrement, s'il n'était pas question de pollution de l'air liée à la voiture, on ne parlerait probablement pas de cyclologistique. Mais donc, au vu de ces différents éléments, nous pouvons nous demander quelle forme pourrait prendre une politique de développement de la cyclologistique, portée par quelle institution, etc. Sans parler de qui pourrait bien prendre en main un tel sujet qui pour l'instant reste un oublié des politiques publiques. Ainsi, plusieurs éléments rendent difficile la construction d'une politique publique dans le domaine.

---

<sup>32</sup> « on parlera de politiques territoriales pour désigner des politiques correspondant à une logique spécifique à un territoire et de politiques territorialisées pour parler de politiques produites dans un territoire donné mais dont la logique n'est pas spécifique à ce territoire » (Mazeaud et al, 2022, §13)

## Section A - Un manque de clarté dans la distribution des responsabilités

Tout d'abord, il existe un certain manque de clarté dans la distribution des pouvoirs, du point de vue des acteurs privés et particuliers, mais aussi pour les élus eux-mêmes. On a déjà évoqué la loi NOTRe, qui a redéfini un certain nombre de responsabilités selon les échelons, en donnant notamment une place de premier plan à la région. Ainsi, la région SUD, du fait de son rôle dans le domaine du transport inter-urbain et la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, se donne pour rôle d'accompagner la décarbonation de la logistique. Mais du fait d'un manque de moyens dans le domaine, il n'y a que deux chargées de mission logistique pour toute la région sur un effectif de 150 personnes au service transport<sup>33</sup>, et du fait de la nature privée des activités de logistique, la région ne se donne qu'un rôle d'accompagnatrice, avec des actions allant du prêt à taux zéro jusqu'à l'aide à l'achat de véhicules « propres » en passant par les appels à projets et la sensibilisation des mairies aux enjeux de la cyclologistique. Ces politiques, bien qu'importantes pour donner une orientation « verte » au secteur, n'agissent pas en profondeur pour une transformation durable du secteur.

La sensibilisation des mairies est cependant un aspect intéressant. Car finalement, la région n'a pas de rôle à jouer pour la logistique intra-urbaine, qui est l'échelle de la cyclologistique à l'heure actuelle. Ce serait plutôt le rôle des mairies. Laetitia Dablanc dresse d'ailleurs une liste des nombreux outils à disposition des villes pour organiser la logistique au sein de celles-ci, apparues à travers différentes lois depuis 2014, en précisant qu'ils sont rarement mis en place à l'heure actuelle (Dablanc, 2022).

Par ailleurs, la ville de Marseille fait face à deux particularités. Tout d'abord, elle fait partie de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence depuis le 1er janvier 2016, ce qui lui retire certaines responsabilités, notamment la gestion de la voirie. Par ailleurs, le transfert de compétences que nous avons évoqué de l'État vers les collectivités est aussi accompagné d'une « recentralisation financière et budgétaire » (Mazeaud et al, 2022, §14). C'est-à-dire que l'orientation des politiques est décentralisée mais l'État reprend une certaine mainmise sur l'allocation des budgets. La deuxième particularité est que Marseille, comme Lyon et Paris, est organisée en arrondissements avec des mairies de secteur (regroupant deux arrondissements). Cependant, le rôle donné à ces mairies de secteur est fortement sujet à interprétation selon le domaine. Si des élus de secteurs délégués à l'école auront un rôle très clair avec un lien constant avec la mairie centrale, ce n'est pas le cas d'élus dans d'autres domaines :

---

<sup>33</sup> Entretien avec Julie Raffailac, chargée de projet Logistique à la région SUD, réalisé le 2 août 2023.

« Une des difficultés [...] quand tu es élu, c'est que tu n'as pas de fiche de poste. Tu as des fonctions à géométrie très variable... »<sup>34</sup>

Ce n'est pas clair si le rôle des élus de secteur doit être simplement un rôle de présence locale auprès des acteurs privés ou bien est-ce qu'il inclut des prises de décision, des mises en place de politiques ou du moins des propositions. L'étendue du rôle de ces élus de secteur dépendra aussi du partage des responsabilités qui est fait en mairie centrale. Mais il n'y a donc pas d'échelon entre le secteur, la mairie, la métropole ou la région qui semble être le plus légitime à la mise en place d'une politique ambitieuse visant la cyclologistique.

Comme aucun élu n'a, explicitement, dans son agenda politique, le devoir de discuter avec les acteurs de la logistique pour trouver, en concertation avec eux, des solutions d'adaptation, ce sujet ne peut donc être pris en main qu'à travers des initiatives personnelles de certains élus et une gestion des opportunités d'action et des préférences selon la définition de Clarence Stone. En effet, le politologue, dans son essai *Power, Reform, and Urban Regime Analysis*, théorise une forme de pouvoir qui est rarement prise en compte dans les conceptions classiques. Il décrit le fait que tout régime politique est constitué d'une multitude d'individus au sein du gouvernement, sans compter les acteurs de la société civile, les acteurs privés, etc, qui jouent un rôle aussi dans notre démocratie. La capacité des élus à gouverner dépend de leur prise en compte des préférences de ces différents groupes, de celles des différents individus au sein du gouvernement (notamment dans un gouvernement de coalition comme à Marseille), de leur capacité à construire des compromis, et de leur capacité à se saisir des opportunités lorsque les événements externes rendent certains objectifs plus facilement atteignables. Ainsi, l'ordre de préférence des objectifs à accomplir dépend de tous ces éléments et évolue selon les situations.

Un bon exemple d'opportunisme politique qui fonctionne est le fort développement des pistes cyclables à Paris ces dernières années. En effet, depuis les élections municipales de Paris en 2020, la ville a adopté un nouveau plan vélo pour la période 2021-2026. Celui-ci intègre à la fois les propositions émises par différentes associations, parmi lesquelles, la proposition faite par Paris en Selle d'un réseau « vélopolitain » pour doubler le réseau de métro de Paris (le

---

<sup>34</sup> Entretien avec Delphine Frenoux, adjointe au maire des 4e et 5e arrondissements, déléguée à l'Économie Sociale et Solidaire, réalisé le 23 mai 2023.

métropolitain) d'un réseau de pistes cyclables suivant le même parcours en surface<sup>35</sup>. Mais surtout, Paris a intégré dans son plan vélo de manière pérenne le réseau de « coronapistes » déployées pendant la pandémie de covid 19. Ces 36km de pistes cyclables supplémentaires<sup>36</sup> avaient pour but de désengorger le métro pendant la pandémie pour proposer, à la place, un moyen de se déplacer en limitant les contacts pour éviter que la maladie ne se propage. Elles ont été faites rapidement et étaient encouragées par l'OMS. Mais si beaucoup de villes les ont abandonnées rapidement après la pandémie (dont Marseille), Paris a décidé de les rendre permanentes, en passant la couleur de la peinture au sol du jaune au blanc, et en les séparant de la chaussée par une bordure en granit ou bien des plots durs<sup>37</sup>. Il s'agit d'une opportunité qui a très bien été saisie à Paris, contrairement à dans d'autres villes.

On retrouve le même sujet avec la mise en place des ZFE dans toutes les grandes villes de France. S'emparer de ce sujet en proposant des mesures fortes de transitions permettrait de transformer cette contrainte en une énorme opportunité de transformation pour les villes. Finalement, avec ce sujet comme avec les programmes « 100 villes neutres en carbone », on se retrouve dans la même situation que celle décrite dans l'article de Gabrielle Bouleau (2017) sur les politiques de l'eau en Europe : les objectifs sont établis par des acteurs extérieurs et c'est aux acteurs engagés de se saisir des opportunités pour mettre en place des moyens d'actions. Et en attendant que ces fenêtres d'opportunités se présentent, ils doivent construire l'expertise du sujet qui fera d'eux des acteurs privilégiés dans la mise en place du projet.

Pour que le sujet de la logistique urbaine soit saisi par les pouvoirs publics dans le contexte actuel, il faut donc qu'une opportunité se présente et que quelqu'un le porte au sein des institutions. Or, cet enjeu, très technique, est généralement mal compris par les institutions. Cet état de fait est très clairement établi dans le rapport du sénat sur la logistique durable (2022), dans lequel Laetitia Dablanc est citée et nous dit que « au niveau de la logistique urbaine, nous sommes à la préhistoire de la connaissance. Un gros effort est nécessaire sur ce sujet, je dirais même que c'est le principal point de progrès à réaliser aujourd'hui ». La construction d'une expertise est donc une étape essentielle pour que les politiques puissent être au niveau de l'enjeu du changement climatique. Il faut comprendre ce dont ont besoin les logisticiens, les autres acteurs impliqués, etc. Finalement, ce à quoi pourrait ressembler une politique publique de logistique urbaine est très flou et cela se ressent dans ce qui est mis en place à l'heure actuelle.

---

<sup>35</sup> <https://votiez-velo.paris/un-velopolitain-pour-paris/>

<sup>36</sup> [A Paris, Lyon, Marseille... les coronapistes et les terrasses élargies plébiscitées](#). Le Parisien, 11 septembre 2020.

<sup>37</sup> [Observatoire du Plan Vélo](#)

## Section B - La logistique urbaine, un domaine oublié des politiques publiques

La logistique semble avoir été considérée pendant longtemps comme une question ne concernant que le privé, et ne nécessitant donc, à ce titre, aucune intervention publique. Ainsi, s'il est fait mention du sujet dans la loi LAURE de 1996<sup>38</sup>, l'intervention des collectivités reste très réduite et se limite, en ville, à l'action du maire sur la définition du gabarit des véhicules, les zones et horaires de livraison ainsi que les périmètres d'accès, du fait de son devoir d'exercice des pouvoirs de police régi par le Code Général des Collectivités Territoriales.

On peut lire, dans le mémoire de recherche de Maud Siwek (2012) sur le sujet de la logistique dans la ville de Marseille, que 16 ans plus tard, le sujet ne semble toujours pas être pris en compte et qu'il est considéré comme un « mal nécessaire » (Siwek, 2012) au fonctionnement des villes. Ainsi, les travaux de piétonisation tels qu'ils ont eu lieu dans différentes zones du centre-ville marseillais comme dans la rue Saint-Ferréol, en bas de la Canebière, etc, sont critiqués dans le mémoire du fait qu'ils ont été faits sans suffisamment prendre en compte la logistique. Cela a généré des nuisances : camions mal garés, accumulation de cartons, etc. Ceci a par ailleurs été fait dans un contexte d'explosion de la demande en livraison du fait de l'augmentation des ventes en ligne. On comptait, au moment de l'écriture du mémoire (2012), 37,7 milliards d'euros dépensés en ligne (soit le double du montant enregistré en 2007). En 2022, 147 milliards d'euros auraient été dépensés sur internet d'après la Fédération du e-commerce et de la vente à distance (2023).

En 10 ans, la vision combattue par Maud Siwek semble ne pas avoir beaucoup bougé, malgré les changements d'organisation des collectivités et une prise en main du sujet par les politiques publiques qui ont eu lieu depuis. Pourtant, la livraison instantanée pose de nouvelles questions (Dablanc et al. 2020) et la logistique a un impact économique environnemental significatif. On peut lire en introduction du rapport du Sénat sur la logistique urbaine de 2022 qu'ils souhaitent « passer d'une logistique vue exclusivement comme une contrainte à une logistique appréhendée comme une opportunité pour nos agglomérations »<sup>39</sup>. En 2015 est entrée en

---

<sup>38</sup> La loi LAURE a rendu obligatoire, pour toutes les villes de plus de 100 000, la mise en place d'un Plan De Mobilité (PDU, remplacé par les Plans de mobilité depuis la Loi d'Orientation des Mobilités en 2019), qui vise à planifier sur 10 ans le transport, la circulation et le stationnement dans une ville, en incluant un volet sur le transport des marchandises.

<sup>39</sup> Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, 2022, p.7.

vigueur la loi NOTRe. Cette loi marque la première pierre d'une réelle prise en main du sujet de la logistique par les collectivités, même si la mention de la logistique n'est toujours pas explicite. Il est prévu dans ce texte que la gestion du transport inter-urbain soit transférée aux Régions. Or, le transport inter-urbain comprend à la fois le transport de personnes mais aussi le transport de marchandises. Ainsi, les régions sont incitées à aider au développement de la filière de la logistique pour un amoindrissement de l'impact environnemental du transport des marchandises. Par ailleurs, elles sont aussi chargées, toujours depuis 2015, de l'élaboration d'un SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) qui aborde le sujet de la logistique, notamment dans la planification des infrastructures, ou dans la promotion de modalités de livraison avec un impact environnemental plus faible, de l'intermodalité, etc.

Cependant, cette implication dans la gestion de la logistique est à degré variable selon la volonté de la Région et son interprétation dépend du degré d'implication attendu de sa part par la loi NOTRe. Mais même dans une région comme la région SUD qui revendique son intérêt pour le sujet de la logistique, seules deux personnes sont directement assignées au domaine de la logistique. Pour les autres employés de la Région qui sont attelés à des tâches connexes, notamment dans les domaines de l'économie, de l'industrie, de la gestion des déchets ou encore de l'énergie, la logistique est de nouveau reléguée au rang de thématique secondaire, voire tertiaire.

Et pour les plus petites instances, notamment les municipalités de taille moyenne ou petite, la compréhension de la logistique est très limitée. L'ADEME critique cet état de fait en indiquant que « les élus locaux n'ont généralement pas une connaissance suffisante des flux de marchandises sur leur territoire » (cité dans Sénat, 2022). On peut citer, comme exception, la Ville de Paris qui figurait en 2020 parmi les seules villes au monde qui évaluait, de manière séparée du transport global, les émissions liées de transport de marchandises (avec tout de même une sous-estimation de l'impact du B2C<sup>40</sup>) (Dablanc, 2020). Ainsi, la logistique demeure un sujet mal compris par les collectivités du fait de ce manque d'analyse et d'expertise à toutes les échelles. Et cela s'ajoute au fait qu'il s'agit d'un domaine aux enjeux complexes, comme nous allons maintenant le voir.

---

<sup>40</sup> Business to Customer : désigne un type de commerce dans lequel une entreprise est en lien direct avec des clients particuliers.

### **Chapitre 3 : La cyclologistique, un domaine à contre-courant de la logistique actuelle**

Le nombre de kilomètres parcourus par les humains n'a cessé de croître au cours des deux derniers siècles. En effet, alors que nous ne parcourions que cinq kilomètres par jour en moyenne au début du siècle dernier, ce nombre a été multiplié par dix en l'espace de cent-vingt ans<sup>41</sup>. Cette augmentation a été permise grâce au gain de vitesse énorme qu'ont généré les différents transports motorisés. Le transport de marchandises et les flux logistiques en général ont eux aussi profité de ce gain en efficacité ce qui a permis une forte augmentation du volume des flux ainsi qu'un éloignement entre les lieux de production et les lieux de consommation (Brard, 2020). Ainsi, la logistique, qui est la gestion de ces flux physiques, qu'ils soient des flux de marchandises, de nourriture ou bien d'eau ou de carburant, est devenue essentielle à nos modes de vie. Cependant, nous nous concentrerons dans ce mémoire sur l'aspect du transport de marchandises, puisque c'est celui-ci qui est au cœur des débats sur la logistique, et notamment la logistique urbaine. En effet, l'explosion du e-commerce depuis le début du siècle a généré une explosion des flux et donc des émissions de CO<sub>2</sub> générés par ceux-ci. À l'heure actuelle, le transport de marchandises représente 20% des émissions de CO<sub>2</sub> en ville et presque la moitié des émissions de particules fines à Paris<sup>42</sup>. Et bien que le domaine soit étudié scientifiquement par les urbanistes, les spécialistes du transports, etc, et que de très nombreuses innovations émergent actuellement du secteur privé (Dablanc, 2022), la logistique urbaine demeure à l'heure actuelle un domaine méconnu et peu abordé par les collectivités locales.

Il devient pourtant urgent que les instances politiques prennent plus largement en compte la question de la logistique dans la mise en place des politiques, que ça soit dans les aménagements ou dans l'organisation et les transports employés, surtout lorsqu'il est question de rendre l'Europe neutre en carbone d'ici 2050.

En cela, la cyclologistique, en plus d'être une solution qui permet de désengorger les centres-villes, répond parfaitement à la question de la pollution en ville. Pour autant, elle pose des

---

<sup>41</sup> [Qui pourrait se passer de sa voiture ? Six graphiques pour analyser nos trajets du quotidien](#). Le Monde, 22 janvier 2023.

<sup>42</sup> Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, 2022.

problèmes spécifiques. Car la cyclologistique, loin d'être simplement la combinaison du cyclisme et de la logistique, est un objet bien particulier qui soulève de nombreuses questions, que ce soit en termes de logistique classique, de notre rapport au vélo ou bien des politiques publiques qui pourraient la réguler, l'encadrer ou l'orienter.

## Section A - La logistique, un secteur d'activité complexe et aux enjeux transversaux

Les acteurs de la logistique urbaine rencontrent des problèmes divers et imbriqués les uns aux autres. Le prochain paragraphe n'a pas pour objectif d'en faire une liste exhaustive ni de les classer dans un quelconque ordre mais d'essayer de dessiner un tableau relativement représentatif des questions qui se posent dans une activité de transport de marchandise pour approvisionner une ville dense. Le tout afin de proposer une idée plus claire des enjeux de la logistique, qui sont parfois mal compris.

Ma propre compréhension de ces enjeux est issue à la fois des différentes lectures sur le sujet, notamment des nombreux travaux de Laetitia Dablanc, mais aussi des différents entretiens que j'ai pu mener et des sujets abordés lors des réunions entre les cyclologisticiens et les élus de Marseille que j'ai suivis pour l'écriture de ce mémoire.

Un premier enjeu, présent à différentes échelles de la logistique urbaine, est la question de l'espace. La logistique urbaine questionne l'espace disponible en ville, son utilisation et son partage. Cela se fait, en premier lieu, sur les voies de circulation. Nous évoquons plus tôt le problème des emplacements de livraisons qui sont essentiels pour que la dernière étape de l'acheminement des marchandises se passe sans conflit et dans de bonnes conditions. Pour autant, la conservation de ces emplacements est parfois en conflit avec une piétonnisation qui est néanmoins nécessaire afin de faire respirer certains espaces et de laisser de la place aux piétons. Ce conflit est d'autant plus problématique que l'on sait que la piétonnisation augmente le chiffre d'affaires des commerces et augmente donc le besoin en livraison, au moins en partie. Seulement en partie car, comme le rappelle Laetitia Dablanc : « Une augmentation du nombre de livraisons ne veut pas forcément dire une augmentation, ou une augmentation du même ordre, des nuisances » (Dablanc, 2020, p.1) et ce grâce à des possibilités de massification ou d'emploi de modalités de livraisons moins polluantes (nous reviendrons sur ces deux points ci-dessous). Ainsi, même si la piétonnisation, ou du moins, l'augmentation de la place laissée aux piétons, est nécessaire et bénéfique, il est nécessaire de prendre en compte ces dynamiques contradictoires.

On trouve un autre conflit d'espace dans la possibilité d'accès aux zones de livraison. Le fait que des rues soient interdites à certains véhicules de livraison, selon les horaires ou le gabarit, oblige les logisticiens à s'adapter, que ce soit en termes de flotte ou d'horaire des livreurs. Enfin, l'enjeu principal lorsque l'on parle d'utilisation d'espace en logistique urbaine, est la question du foncier. Car les entreprises de logistique nécessitent des entrepôts. Ainsi, savoir où trouver assez d'espace pour entreposer des marchandises proche des principaux lieux de livraison (parfois en centre-ville), est un réel dilemme dans un contexte d'augmentation générale des prix fonciers et immobilier, augmentation accrue encore par la volonté contemporaine de limiter l'étalement urbain (loi Zéro Artificialisation Nette, dite ZAN). S'il n'est pas possible d'être proche des points de livraison, alors il faut au moins rester proche des axes de circulation. Et en ce sens, une transition s'est faite au cours des 50 dernières années du fret et du bateau vers le transport routier et l'avion (Dablanc et al, 2014). On peut lire, par ailleurs, dans le rapport de l'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (agam), intitulé « Grandes tendances et scénarios d'évolution de la logistique » (2020), que :

« En 2017, le train a capté 9,6 % (contre 16 % il y a 20 ans) du transport de marchandises en France (32 milliards de t.km contre 75 en 1973), 88,5 % relevant de la route. Le fret fluvial est passé de 14 milliards de t.km dans les années 1970 à 7,4 en 2009, soit quasiment - 50 % », (Agam, 2020)

Ces différents facteurs sont à l'origine d'un « étalement logistique »<sup>43</sup>. On voit notamment l'apparition, dans les grandes villes, d'un triangle OWD<sup>44</sup>. Cela signifie que la marchandise à livrer, qui arrive par un port ou par la route, doit d'abord faire un détour par un entrepôt excentré ce qui rallonge considérablement le trajet effectué par la marchandise (Dablanc, 2022). À Paris notamment, entre 1975 et 2008, alors que les emplois se sont éloignés de 2km en moyenne du centre-ville, les entrepôts de « cross-dock » se sont éloignés de 10km en moyenne (Dablanc et al, 2014). Un entrepôt de « cross-dock » est une plateforme logistique de petite taille qui n'a pas pour principale vocation d'entreposer des marchandises mais de faire se rencontrer deux moyens de transport afin de transférer les marchandises de l'un à l'autre. Par exemple, on peut imaginer utiliser une telle plateforme pour transférer les marchandises d'un gros camion faisant du transport inter-urbain à plusieurs petites camionnettes qui iront livrer les marchandises en centre-ville. L'étalement logistique en région parisienne que nous avons évoqué serait

---

<sup>43</sup> Traduit de l'anglais « logistic sprawl » qui fait le parallèle avec le phénomène d'« urban sprawl » qui se traduit par « étalement urbain ».

<sup>44</sup> Origine, Warehouse (entrepôt), Destination

responsable à lui seul d'une augmentation nette des émissions annuelles de CO2 de la ville de Paris de 16 500 tonnes de CO2 en 2008 par rapport à 1974 (Dablanc et al, 2014). De plus, il limite aujourd'hui la transformation de la filière logistique en empêchant les possibilités de transfert du trafic vers d'autres modes que le camion (Zachert, 2021). À Marseille, la question de l'étalement urbain et logistique est très importante tant la ville est étendue et peu dense :

« Marseille est une ville très étendue, c'est 2 fois la taille de Paris. [...] Paris d'une porte à une autre il y a 11km sur la plus grande longueur, Marseille de l'Estaque à la Pointe Rouge c'est 25km. Paris c'est un rectangle parfait, Marseille c'est une longue bande. »<sup>45</sup>

On peut voir sur la figure 1 que les trois grandes plateformes de logistique urbaine marseillaises (SOGARIS, MIN des Arnavaux, Arnavant-Saumaty), toutes situées dans le quart nord-ouest de Marseille, restent relativement éloignées du Vieux-Port (respectivement 3,3km, 5,6km et 9km) et qu'une aire logistique s'est formée autour de l'Étang de Berre et de l'Aéroport Marseille Provence, notamment à Vitrolles, à environs 25km du centre de Marseille. L'étalement logistique est donc bien visible dans la métropole marseillaise, et ce à cause à la fois de la forme de la ville, de sa taille et du report modal massif qu'il y a eu vers le transport routier à la fin du 20e siècle.

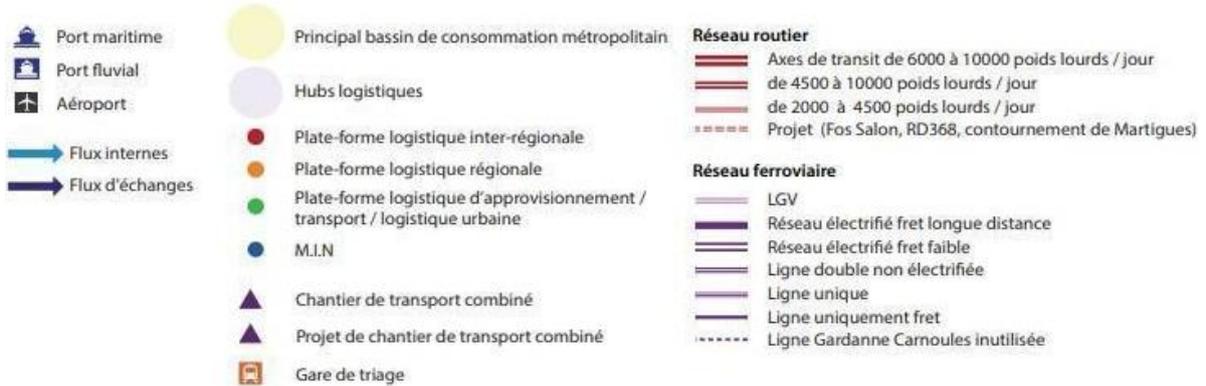
Une des raisons qui poussent aussi à l'excentration, c'est la croissance des gros acteurs de la logistique et donc la croissance des entrepôts :

« Une augmentation croissante de la taille des entrepôts. D'une taille standard de 10-15000 m2 dans les années 90, on est passé à 30 000 m2 dans les années 2000, avec une montée en hauteur (10-12 m), puis à 50 000 m2 dans la décennie actuelle » (Agam, 2023)

*Figure 1 : Carte des principales plate-formes logistique du département des Bouches-du-Rhône*

---

<sup>45</sup> Entretien avec Stéphane Demaegd, directeur général associé à Agilenville, réalisé le 25 avril 2023



Source : Agam, 2023

Ainsi, la taille est un enjeu pour les entreprises de logistique. Car il faut avoir assez de clients, transporter assez de volume, pour pouvoir remplir des camions et ce régulièrement, optimiser le remplissage pour rentabiliser au maximum les déplacements, réussir à faire en sorte que les zones de livraisons soient réparties de manière équilibrée dans la ville desservie afin d'éviter au maximum les traces directes<sup>46</sup>, qui représentaient 69% des mouvements en

<sup>46</sup> Aller-retour pour livrer un seul point.

2012 (Siwek, 2012), et favoriser les circuits de livraison à la place. Il y a donc une recherche de la massification afin de réduire les coûts.

Mais se pose aussi la question du dernier kilomètre de livraison. La « logistique du dernier kilomètre » est un enjeu de réflexion sur la dernière étape de la livraison entre l'entrepôt excentré et les clients, relativement proches de l'entrepôt mais éparpillés et dans une zone difficile d'accès : une zone urbaine dense. Si cette question se posait déjà avant, l'explosion du e-commerce et donc la démultiplication de points de livraisons proches géographiquement mais éparpillés, a largement renforcé le besoin d'optimisation de ce segment de la chaîne de distribution. Ainsi, des efforts sont faits afin de réduire le coût du « dernier kilomètre », qui représente en moyenne 41% du coût total du transport (Zachert, 2021). Il est notamment question de réintroduire des espaces de logistiques en ville mais aussi de généraliser le « cross-dock » que nous évoquions plus tôt afin de limiter la taille des entrepôts nécessaire et de travailler donc à flux tendu (Agam, 2020). Nous sommes donc face à deux dynamiques contradictoires, l'une de massification, et l'autre d'éparpillement. De plus, ces dynamiques sont difficiles à concilier lorsqu'il s'agit d'acteurs privés parfois concurrents.

Une autre problématique à laquelle font face les logisticiens lors du transport de marchandises, et en particulier lors du dernier kilomètre, est la question de la rupture de charge. Il s'agit du transfert des marchandises d'un premier véhicule vers un second, avec parfois, un temps de stockage en entrepôt entre les deux. Cette opération représente un coût en temps et argent, en plus de comporter un risque de détérioration, perte ou vol de la marchandise. Ainsi, du fait de cette problématique de rupture de charge et du côté intrinsèquement privé de la logistique, la massification du transport de marchandise devient un réel défi. Maud Siwek (2012) souligne le fait que, par exemple, la logistique des rues commerçantes de Marseille n'est pas organisée par quartier, ce qui semblerait être le plus efficace, mais individuellement, pour chaque magasin, avec une organisation à l'échelle du territoire voir à l'échelle internationale pour les grandes chaînes de magasins. Cependant, la situation a quelque peu changé depuis l'écriture du mémoire de Maud Siwek (2012). Aujourd'hui en Île-de-France, 51% des opérations de logistique sont réalisées par des transporteurs professionnels<sup>47</sup>, autrement appelés « prestataires de services logistiques » ou PSL. Ces nouveaux acteurs sont montés en puissance et se sont massifiés, notamment car ils présentent un avantage économique de mutualisation et

---

<sup>47</sup> [LA VILLE LOGISTIQUE Stratégie 2022 - 2026](#)

donc une capacité à être rentable plus facilement (Chanut & Paché, 2013). Car la taille est un réel enjeu dans la logistique comme nous l'avons dit.

Enfin, un dernier enjeu, qui est finalement externe à tout ce fonctionnement, mais qui s'impose naturellement comme un sujet majeur aujourd'hui, est l'impact environnemental croissant de la logistique. Comme nous l'avons vu, la logistique est non seulement responsable d'une part importante des émissions de CO<sub>2</sub>, mais aussi de nombreuses autres nuisances comme le bruit, les déchets, les particules fines en ville, le trafic, etc. Cependant, on se rend bien compte, au vu des nombreuses contraintes liées à la logistique que nous avons énoncées, qu'une politique ambitieuse de réduction des pollutions dans cette filière doit passer par une compréhension large des enjeux.

Les nouvelles contraintes, telles que la piétonnisation ou la mise en place des ZFE, vont avoir un impact, notamment chez les gros acteurs<sup>48</sup>. Mais ces mesures n'abordent pas les problématiques structurelles liées au dernier kilomètre, à la rupture de charge ou à l'étalement logistique, et le risque est de se maintenir dans cette vision, déjà dénoncée par Maud Siwek en 2012 puis de nouveau 10 ans plus tard par le Sénat, de la logistique perçue uniquement comme une contrainte.

## Section B - La cyclologistique, une réponse à ces problématiques ?

Depuis quelques années, une réponse à un certain nombre des enjeux énoncés commence à se dessiner par endroit : la cyclologistique. Cette « nouvelle »<sup>49</sup> modalité de livraison urbaine<sup>50</sup> se développe et est soutenue par les municipalités dans de nombreuses villes, notamment en Europe mais aussi à Montréal ou à New York (Dablanc, 2021). Comme l'explique Laetitia Dablanc (2021), cette nouvelle modalité profite d'une image de marque associée au vélo-cargo et semble être une réponse très pertinente pour de nombreux problèmes que nous avons soulevés.

---

<sup>48</sup> Récemment, IKEA a commencé à utiliser le transport fluvial pour la livraison des clients parisiens, en réponse à la mise en place de la ZFE. Il est clair cependant que cet acteur massif de l'ameublement fait figure d'exception dans le paysage industriel français. [Logistique urbaine : IKEA utilise le transport fluvial pour livrer ses clients parisiens - VNF](#)

<sup>49</sup> La cyclologistique existait au début du 20e siècle mais elle a quasiment complètement disparu avant de réapparaître depuis le début du siècle (Dablanc, 2021).

<sup>50</sup> « Même si la cyclologistique pourrait d'ailleurs tout à fait se développer dans des territoires plus excentrés ou plus ruraux. Force est de constater qu'aujourd'hui elle trouve plutôt sa place en urbain puisque la circulation en milieu urbain est très contrainte. » - Julie Raffailiac, chargée de projet Logistique à la région SUD, entretien réalisé le 2 août 2023.

Tout d'abord, la livraison à vélo a un impact très faible sur l'environnement. Les émissions de CO<sub>2</sub> lié à la fabrication du vélo et son utilisation sont, même pour les vélos électriques, en moyenne trente fois moins importantes que pour une voiture thermique<sup>51</sup>. Et malgré l'impact environnemental du minage pour obtenir les batteries nécessaires à la réalisation d'un vélo à assistance électrique, rappelons que ces dernières sont en moyenne cent fois moins grosses que celles que l'on trouve dans les voitures électriques, et il en est de même pour la consommation d'électricité<sup>52</sup>. Par ailleurs, si la transition des voitures thermiques aux voitures électriques risque de créer des pics de consommation d'électricité et mettra en question nos capacités production<sup>53</sup>, cela ne sera vraisemblablement pas le cas dans un scénario de forte utilisation des petits véhicules électriques. Il est primordial de se rappeler de ces ordres de grandeur, notamment lorsqu'il est question de remplacer les modes de mobilité en vue d'une adaptation aux nouvelles réglementations et notamment aux ZFE. Le vélo émet aussi moins de particules fines liées au freinage<sup>54</sup>. De même, le vélo, du fait de sa faible masse, n'abîme que très peu le bitume des routes et il présente l'avantage de ne pas participer à la congestion<sup>55</sup>. Cela lui permet d'ailleurs dans certains cas d'être aussi la solution de livraison la plus efficace. Le dernier élément à observer, lorsque l'on étudie un nouveau procédé qui permet de réduire une source de pollutions, est l'effet rebond. L'effet rebond consiste à l'accroissement d'une consommation du fait de la réduction des coûts. Dans le cadre de l'écologie, on parle d'effet rebond lorsque « les gains environnementaux obtenus grâce à une amélioration de l'efficacité énergétique d'un produit sont amoindris voire annulés par une hausse de son utilisation »<sup>56</sup>. Par exemple, une meilleure isolation thermique chez soi permet de mieux se chauffer en payant moins cher, donc on pourrait avoir tendance à fortement augmenter la température de son foyer, éliminant ainsi les gains environnementaux qui étaient attendus par cette isolation. À ce titre, si les services de livraison instantanés (UberEats, Deliveroo, etc), peu émettrices car il s'agit d'une livraison à vélo, sont tout de même à l'origine d'un fort effet rebond<sup>57</sup>, il paraît difficile d'imaginer un même type d'effet généré par la cyclologistique, malgré le gain en rapidité.

---

<sup>51</sup> [Le véritable impact des vélos électriques](#). Le Kaba, 21 septembre 2021.

<sup>52</sup> [Quelle place accorder au vélo dans les déplacements de demain ?](#). Carbone4, 11 mars 2020.

<sup>53</sup> [En 2040, le réseau pourra-t-il tenir la consommation des véhicules électriques ?](#). Selectra, 30 octobre 2023.

<sup>54</sup> [Quelle place accorder au vélo dans les déplacements de demain ?](#). Carbone4, 11 mars 2020

<sup>55</sup> [La rue de Rivoli à Paris est morte ?](#). Altis Play, 24 avril 2022.

<sup>56</sup> [EP 05: L'inefficacité de l'efficacité énergétique ou l'effet rebond](#). écologie rationnelle, 5 mars 2020.

<sup>57</sup> La présence de ces services, et leur modèle très peu coûteux pour le client, sur le marché de la livraison de repas, a fortement augmenté la quantité de repas livrés à domicile.

Ainsi, l'impact environnemental du vélo cargo est, sans conteste et en tous points, bien plus faible que celui des véhicules motorisés, et le plus faible parmi les modes urbains de livraison, mises à part les solutions ferrées.

La cyclologistique répond aussi en partie aux problèmes d'espace. Tout d'abord, le vélo, même cargo ou même muni d'une remorque, prend moins de place sur la chaussée. C'est vrai pour plusieurs raisons. La plus évidente est la taille du véhicule. Alors que les triporteurs atteignent la largeur d'1m10, une voiture mesurera minimum 1m60, sachant que la taille des voitures est en forte augmentation depuis le début du siècle<sup>58</sup>. Ainsi, ces véhicules peuvent circuler sur des pistes cyclables classiques (même s'il est difficile pour les autres vélos de le dépasser). Mais en plus de cela, les vélos-cargo sont moins lourds que les voitures, même en prenant en compte leur chargement<sup>59</sup>, ce qui fait qu'ils sont plus maniables, leur distance de freinage est plus courte et ils sont moins dangereux. Ils peuvent donc circuler en représentant un danger faible dans les zones de rencontre et demandent une plus faible adaptation des infrastructures routières à leur circulation que les voitures, autour desquelles nous organisons aujourd'hui nos villes. Leur taille permet aussi de les stocker facilement directement dans des locaux, sans nécessiter les nombreuses places de parking que requiert une flotte classique avec des camionnettes. Les locaux peuvent alors être plus petits et donc plus proches du centre-ville. La méthode du « cross-dock » fait conserver sa pertinence à un local, même petit, qui n'a donc pas besoin de servir comme lieu d'entreposage mais peut servir de simple lieu d'échange. Finalement, une flotte de vélos cargos est aussi plus adaptable aux charges à transporter ce qui évite de faire des trajets quasiment à vide. Néanmoins, il est tout de même à noter que cette mobilité a un coût puisqu'elle rend bien plus vulnérable aux accidents de la route. Ainsi, on peut lire que : « à Paris intra-muros, 26 % des livreurs des plateformes numériques de livraison de repas déclaraient en mars 2022 avoir déjà eu un accident » (Dablanc, 2022, §3).

La cyclologistique apporte donc un lot de solutions à des problématiques de logistique que nous avons identifiées, notamment certaines questions d'espace et la question de l'impact environnemental. Cependant, elle ne répond pas à tous les enjeux et pose aussi de nouvelles questions.

---

<sup>58</sup> [La taille et le poids des voitures ont explosé en vingt ans](#). Journal auto, 25 avril 2023.

<sup>59</sup> L'ordre de grandeur pour le poids d'une voiture est de la tonne tandis que les remorques pour vélos permettent d'embarquer quelques centaines de kilos tout au plus.

La première question qui pourrait venir à l'esprit, celle du tonnage des vélos cargo et donc leur capacité à réellement remplacer les camions, n'est pourtant pas la plus pertinente. En effet, il existe de nombreuses tailles de remorque pour les vélos cargo qui correspondent à différents usages et qui peuvent permettre de transporter de grandes quantités de marchandises. Certaines entreprises proposent même des services de déménagement. D'ailleurs, cette diversité de tailles permet au cyclologistes de moins se poser la question du remplissage des remorques, contrairement aux solutions motorisées. C'est justement l'un des enjeux de la cyclologie à l'heure actuelle, que nous aborderons plus en détail dans d'autres parties : faire connaître au grand public l'étendue des capacités de la cyclologie.

Cependant, l'utilisation du vélo rend les longues distances plus coûteuses. L'organisation des tournées devient donc importante pour les cyclologistes. Ainsi, il est très important pour un cyclologiste de pouvoir organiser ses livraisons en circuit plutôt qu'en trace directe, contrairement à ce qui se fait dans la majorité des cas en logistique classique.

« On essaie d'optimiser au mieux parce que [...] quand tu as une course à l'Estaque, tu as un coursier qui part 1h. Tu essaies de regrouper un maximum. C'est clair que tout le monde préfère le centre-ville. »<sup>60</sup>

La taille de l'entreprise est donc un facteur important pour les cyclologistes puisque le nombre de clients doit rapidement atteindre un nombre suffisant pour que l'activité puisse être optimisée.

Le modèle dont nous parlons ici est uniquement fonctionnel pour des flux intra-urbains. Il n'est pas question pour des vélos cargo d'emprunter l'autoroute afin de rejoindre un entrepôt excentré. Ainsi, actuellement, les entreprises de cyclologie ont trois choix : se contenter de flux intra-urbains (qui sont majoritaires dans les grandes villes), recourir au multimodal, ou bien devenir des sous-traitants d'autres entreprises de logistique faisant des flux inter-urbains. Sachant que les deux derniers choix posent la question, qui n'est pas anodine, de la rupture de charge. De plus, recourir plus à la cyclologie pour des flux inter-urbains signifie repenser le modèle actuel de livraison et notamment rapprocher les entrepôts et plateformes de « cross-

---

<sup>60</sup> Entretien avec Lucie Gugliérie, associée de La Courserie, réalisée le 25 juillet 2023.

dock » du centre-ville. Or, ces entrepôts se sont éloignés des centres-villes au cours des cinquante dernières années comme nous l'avons vu.

À ce stade, il est important de distinguer deux types d'acteurs, les « *pureplayers* » qui n'utilisent que le vélo comme mode de livraison, et les « *multiplayers* », des livreurs classiques qui commencent à développer une branche cyclologistique (Zachert, 2021). On peut citer l'entreprise Urby, filiale du groupe La Poste, qui profite de l'importance de l'entreprise mère pour son développement<sup>61</sup>.

Il est important de distinguer ces deux types d'acteurs, car il est beaucoup question, pour les cyclologistes « *pureplayers* », du modèle social. En effet, à l'instar de Coopcycle, née dans un contexte particulier de remise en question de nos modèles économiques, avec une forte critique de l'uberisation<sup>62</sup>, et de l'organisation sociale notamment avec Nuit Debout (Alvarado et al, 2021), beaucoup d'entreprises de cyclologistique revendiquent non seulement un but écologique, mais aussi un modèle social éthique, avec des livreurs salariés et non auto-entrepreneurs. Les *pure-players* peuvent donc rejeter l'idée d'être sous-traitants de *multi-player* ou de compagnies de transport classique, pour ces raisons. En sachant que les grandes sociétés de livraison traitent actuellement 90% des colis en France métropolitaine<sup>63</sup>. Leur importance ne peut donc pas être ignorée.

Une autre problématique spécifique à la cyclologistique est la question de l'infrastructure de circulation et donc notamment des pistes cyclables. Car les livreurs à vélo, comme tous les usagers de la route sans carrosserie, sont plus vulnérables. À ce titre, il y a besoin d'infrastructures fonctionnelles pour éviter au maximum le conflit entre usagers et maintenir chacun en sécurité.

D'ailleurs, contrairement à la logistique, la question du vélo a été clairement prise en main par les institutions politiques, et ce depuis un certain temps maintenant. Tout comme la cyclologistique, l'utilisation du vélo en général était prisée en France toute la première moitié du 20e siècle jusqu'à son remplacement par la voiture<sup>64</sup>. C'est à partir des années 80 que la

---

<sup>61</sup> « Elle détient 50 % de parts de marché dans la distribution de colis en France » (Figaro, 2021) Url : <https://www.lefigaro.fr/societes/la-poste-investit-pour-doper-son-activite-colis-20211116>

<sup>62</sup> Ce terme fait référence à l'entreprise Uber et son modèle économique très innovant dans les années 2010, bien que largement critiqué. Ce modèle consiste pour l'entreprise à être une simple plateforme de mise en relation entre des clients et des auto-entrepreneurs d'un service (livraison, transport de personnes, ...) plutôt que de salarier ces travailleurs. Ce modèle permet une grande flexibilité pour l'entreprise qui peut alors payer à la tâche et ajuster en fonction de la demande le nombre de travailleurs qu'elle nécessite mais est vivement critiquée pour la précarité que cela génère pour ces travailleurs.

<sup>63</sup> [Plan national pour le développement de la cyclologistique](#). Ministère de la Transition Écologique, 3 mai 2021.

<sup>64</sup> [1982-2015 : la longue histoire des « plans vélo » de Paris](#). Le Monde, 13 avril 2015.

question de redonner de la place aux cyclistes se pose, notamment à Paris. D'abord timides, ces projets d'aménagement cyclables deviennent plus ambitieux et se développent dans d'autres villes comme Nantes<sup>65</sup>, qui avait déjà assisté à la réintroduction du tramway, avec le réaménagement du cours des 50 otages, artère principale du centre-ville, dans les années 90. Comme vu plus tôt, il s'agit d'un enjeu d'espace et de sa répartition entre les usagers. Cette problématique est comprise par Jean Tiberi, le maire de Paris à l'origine du premier Plan Vélo de la ville en 1996, que nous avons cité plus tôt. Une dynamique de partage de l'espace public se met en place à partir de la fin du 20e siècle. Cette dynamique est accompagnée d'une nouvelle législation dans le code de la route avec la création des sas vélo<sup>66</sup> en 2001 et des panneaux m12<sup>67</sup> en 2012. Cependant, ces nouvelles signalisations sont mal expliquées et souvent mal comprises des usagers, ce qui entretient les conflits et fait du vélo un sujet clivant. De plus, malgré cette nouvelle légifération, la France reste en retard sur le sujet du vélo comparé à ses homologues nordiques, les Pays-Bas en première ligne, où les panneaux de type m12 existaient dès les années 90. Enfin, si ces dernières années, des grandes villes françaises, et notamment Paris, se sont démarquées par un développement rapide des infrastructures pour vélo, ce développement reste très inégal sur le territoire<sup>68</sup>. Cependant, Marseille, en tant que 2e ville française, reste une figure d'exception parmi les plus grandes villes de France dans la pauvreté de ses infrastructures cyclables. En effet, si le développement des pistes cyclables est faible parmi les villes moyennes en France, les plus grandes villes<sup>69</sup> montrent des efforts pour l'adaptation de leurs infrastructures routières<sup>70</sup>, mais Marseille possède la note la plus basse sur le baromètre des villes cyclables<sup>71</sup>.

Ainsi, on voit que tout comme la logistique en général, la cyclologistique est touchée par des enjeux bien spécifiques, qui relèvent d'une combinaison entre deux univers distincts. Elle soulève des questions complexes quant à la manière de repenser les flux de marchandises

---

<sup>65</sup> [À Nantes, le vélo trace sa route depuis 1980](#). Ouest-France, 6 août 2012.

<sup>66</sup> Espace réservé aux cyclistes situé entre un feu de circulation et la ligne d'arrêt des autres véhicules permettant aux cyclistes de démarrer en sécurité au feu vert et de se placer du côté de la chaussée vers lequel ils vont tourner.

<sup>67</sup> Signaux triangulaires présents à certains feux de circulation permettant aux vélos de passer au rouge sous certaines conditions.

<sup>68</sup> Fédération française des usagers de la bicyclette. (2021). *Baromètre des villes cyclables 2021*. Url : <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/>

<sup>69</sup> Paris, Lyon, Toulouse, Nice, Nantes, Montpellier, Strasbourg, Bordeaux, Lille.

<sup>70</sup> 4 de ces grandes villes se retrouvent parmi les villes les plus cyclables de France (FUB, 2021).

<sup>71</sup> Le baromètre des villes cyclables est une enquête en ligne réalisée par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) visant à évaluer les infrastructures cyclables dans les villes de France selon cinq critères : sécurité, effort de la commune, confort, stationnements, ressenti général.

en milieu urbain, tout en stimulant une réévaluation du rôle du vélo dans les politiques de mobilité. Car si on note de réels changements des mentalités, le vélo reste perçu en France comme un objet de loisir plutôt qu'une solution de mobilité à part entière.

« Si l'usage du vélo en tant que mode de transport tend à s'accroître ces dernières années, l'usage le plus répandu au sein de la population reste associé aux loisirs (promenades, balades en famille...) et au sport. », (LObSoCo, 2023)

La cyclologistique et la pratique du « vélotaf »<sup>72</sup> en général viennent cependant faire évoluer cette perception.

Cependant, si les infrastructures vélo sont nécessaires, on se rend compte que les enjeux qui touchent les entreprises de cyclologistique sont des questions de logistique pour la majeure partie. Donc répondre à la question de la cyclologistique par des politiques de vélo ne serait qu'attaquer une petite partie de ce qui freine aujourd'hui le développement de cette pratique.

Ainsi, contrairement à ce que l'on pourrait penser, se saisir de la question de la cyclologistique de manière politique est un réel enjeu et un point aveugle des politiques publiques à l'heure actuelle. Les outils à disposition des élus pour prendre en main le sujet de la logistique urbaine existent et sont étudiés. Il est ainsi possible de favoriser les moyens de transport non polluant dans les appels d'offres pour des marchés publics, de favoriser l'économie circulaire ou encore de mettre en place des péages urbains (Dablanc, 2022). D'autres outils, comme le SRADDET, permettent aux régions d'agir sur le sujet. Cependant, ces outils sont rarement utilisés et les initiatives sont généralement peu innovantes (Dablanc, 2022). Il existe certains exemples de mesures mises en place dans des grandes villes qui laissent entrevoir des solutions prometteuses. Par exemple, la ville de Paris lance des appels à projet pour reconvertir des anciennes stations-services ou parking souterrain en espaces de logistique. C'est aussi ce qu'il s'est passé à Montréal, où une ancienne gare routière a été rachetée par la mairie pour en faire un hub (Brard, 2020). Ce nouvel espace a permis le développement de la cyclologistique dans la ville du fait de sa situation proche du centre. Mais la plupart des initiatives sont faites à petite échelle et ne concernent que rarement la cyclologistique directement. Il est plutôt question de la décarbonation des véhicules en général. Or, on a vu que

---

<sup>72</sup> Anagramme de vélo et taf (travail à faire), ce néologisme est utilisé pour décrire l'utilisation du vélo comme moyen de transport pour se rendre à son lieu de travail, le différenciant donc d'une utilisation du vélo comme simple objet de loisir.

la cyclologistique demandait une réorganisation conséquente des schémas logistiques. On peut donc s'attendre à ce qu'elle demeure marginale si elle n'est pas étudiée spécifiquement dans les politiques mises en place.

En résumé, on peut dire qu'à l'heure actuelle, il n'y a que très peu d'exemples de prise en main de la logistique urbaine par les politiques publiques. Cela est dû à la fois à un découpage de compétence qui ne prend pas en compte cet enjeu et à la complexité du domaine qui est peu étudié et donc incompris. Pour autant, il existe des actions aujourd'hui, émanant en premier lieu de la région, qui relèvent de l'écologisation des pratiques. La logistique urbaine n'est étudiée que du fait de son impact sur l'environnement et la qualité de vie. Mais ces actions sont peu ambitieuses. Et pour cause, on a pu voir, à travers des exemples, qu'entre le moment où un sujet est mis en lumière comme étant un champ où l'action est nécessaire, et le moment où une réelle réponse globale est apportée au problème, il peut se passer des années voire des décennies. Car se saisir d'un sujet demande que des individus ou des groupes s'y intéressent et qu'ils parviennent à convaincre la majorité de la pertinence d'une action. Il s'agit de la formation d'un problème public. Et pour que cette pertinence acquise, un long processus de construction d'une expertise sur le sujet est nécessaire. Cette expertise permettra alors de mettre le doigt sur les enjeux du domaine et d'y trouver une réponse politique efficace. La mise en place de cette politique sera ensuite rendue possible par l'attention portée aux fenêtres d'opportunité qui peuvent s'ouvrir. Des moments où, du fait de dynamiques externes au problème traité, telles qu'un changement de majorité, un événement aléatoire, une réorganisation des compétences des différentes instances politiques, etc, la possibilité d'agir apparaît.

Ces différentes approches d'un même sujet, celui de la fabrique d'une politique de cyclologistique, nous éclairent sur les événements que j'ai choisi d'étudier à travers ce mémoire : la création d'un comité de cyclologistique à Marseille par trois élus de secteurs.

## **PARTIE II : La création d'un comité de filière dans le domaine de la cyclologistique à Marseille**

Dans le contexte particulier que nous avons étudié, celui d'une logistique urbaine prise en main par les politiques publiques de manière marginale et de l'apparition de la filière de la cyclologistique qui suscite de l'engouement de toutes parts sans parvenir à s'imposer, trois élus de secteur de la ville de Marseille ont décidé de faire se rencontrer les cyclologisticiens *pureplayers* de la ville de Marseille au travers d'un comité de filière. La création de ce comité pose de nombreuses questions. Tout d'abord sur la forme. La création de ce comité implique la rencontre d'acteurs concurrents. Quelles opportunités entrevoyent-ils à travers ces réunions pour accepter de mettre les logiques compétitives de côté ? Et, si une logique coopérative se met en place, jusqu'où peut-elle aller ? Par ailleurs, il est nécessaire de comprendre pourquoi ce comité se met en place à ce moment-là, fin 2022, et de cette manière-là. Pourquoi le sujet de la logistique urbaine est-il saisi par des élus de secteur alors qu'il s'agit d'un sujet qui implique la totalité de la ville de Marseille ? Qu'est-ce qui a motivé ces trois élus à se saisir du sujet ? En suivant la création du comité et les élus qui en étaient à l'origine au cours de l'année scolaire 2022-2023, j'ai découvert les conditions particulières qui ont mené à une première prise en main du sujet de la cyclologistique. Cela m'a permis de questionner les éléments qui peuvent potentiellement mener à une prise en main d'un sujet comme la logistique urbaine dans une ville qui ne travaille pas encore sur le sujet. Ainsi, le fait que la ville de Marseille se saisisse de la logistique urbaine n'avait rien de prévisible ni d'attendu et il n'est encore aujourd'hui pas certain que cette prise en main se prolonge sur le long terme.

### **Chapitre 1 : Les élus à l'origine du projet : de nouveaux élus avec une volonté d'agir et des méthodes innovantes**

Les élections municipales de 2020 à Marseille ont été marquées par le fait que Jean-Claude Gaudin, qui était maire depuis 1995, ne s'est pas présenté à sa propre succession. Ainsi, la possibilité d'une potentielle victoire et d'un renouveau de la classe politique marseillaise a permis la création du Printemps Marseillais. Il s'agit d'une liste d'union de différents mouvements de gauche, portée par le collectif citoyen et indépendant Mad Mars. Bien que les têtes de listes des mairies de secteur fussent des professionnels de la politique, notamment

Benoît Payan et Michèle Rubirola, le mouvement intégrait aussi des personnes initiées à la politique sans qu'ils n'aient exercé de mandat, telles que Olivia Fortin, porte-parole de Mad Mars, ainsi que de nombreux novices de la politique, qui ont pu adhérer au projet notamment par rejet de l'ancienne mandature. C'est par ailleurs un des axes sur lesquels était portée la campagne de cette liste<sup>73</sup>. Ainsi, il fallait donc répondre à la double contrainte de faire fonctionner de manière accordée une liste d'union, en sachant que l'union n'empêche pas les pressions venant des différents groupes et partis, qui plus est composée de novices de la politique, tout en démontrant aux marseillais les capacités de la gauche à faire changer les choses après 25 ans de mandat sous l'étiquette des Républicains. Par ailleurs, si le Printemps Marseillais a remporté la majorité aux élections municipales, leur majorité est relative au sein du conseil municipal et les mairies de trois secteurs sont tout de même orientées à droite.

#### Section A - Trois élus souhaitant être animateurs de leur territoire, mais en situation de marginalité...

Les trois élus dont nous allons parler portent personnellement eux aussi, à la fois ce rejet de la gestion qui était faite par Jean-Claude Gaudin, mais aussi cette volonté de changement pour la ville, pour une meilleure gestion et plus d'écologie. Ils souhaitent tous les trois « mettre Marseille sur les voies du 21<sup>e</sup> siècle »<sup>74</sup>. Il s'agit de Delphine Frenoux, adjointe au maire des 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> arrondissements, déléguée à l'économie sociale et solidaire, Baptiste Lusson, adjoint au maire des 6<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements, délégué lui aussi à l'ESS, et Philippe Cahn, adjoint au maire des 1<sup>er</sup> et 7<sup>e</sup> arrondissements, délégué aux espaces verts, à l'écologie urbaine et au commerce. On remarque déjà dans leurs délégations le lien entre économie sociale et écologie que nous évoquions plus tôt en parlant de la cyclologistique.

Dès leur arrivée, les trois élus ont démontré leur volonté dans le changement qu'ils attendaient pour Marseille et son administration. Baptiste Lusson a participé à des réunions avec des chefs d'entreprises sur son territoire et a adhéré à des réseaux ESS auxquels la mairie n'adhérait pas auparavant. Cela dans le but de créer du lien avec le tissu économique local et éviter que les décisions ne soient prises seulement par la mairie, sans concertation. Il a d'ailleurs participé à la rédaction de la section ESS du programme du Printemps Marseillais, mais à ce moment-là, la cyclologistique n'était pas dans son radar. Philippe Cahn a entrepris

---

<sup>73</sup> [Programme du Printemps Marseillais](#), p.3

<sup>74</sup> Extrait de l'entretien avec Baptiste Lusson, adjoint à la maire des 6<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements, délégué à l'Économie Sociale et Solidaire, réalisé le 10 mai 2023.

des démarches pour ouvrir certains parcs et jardins avec pour objectifs que tous les espaces verts de son secteur soient accessibles au public. Enfin, Delphine Frenoux, qui s'était engagée en politique notamment à cause de la mauvaise gestion financière de la ville et des nombreuses suspicions qui étaient formulées par les journalistes et autres, a monté un audit financier pour étudier les dépenses faites par l'ancienne mandature dans la mairie de son secteur<sup>75</sup> et a signalé des suspicions de détournement de fonds publics, de conflits d'intérêts et d'emplois familiaux problématiques.

Ces trois exemples montrent une volonté de changement dans le fond. Et une non connaissance des codes politiques les ont poussés à agir sur la forme.

« Je m'intéresse de près à la méthode depuis mon entrée en politique. Beaucoup d'élus locaux n'ont malheureusement pas de véritable méthode de travail, ce qui peut peser sur l'action municipale »<sup>76</sup>

Car une fois arrivés à leurs postes, les élus ont non seulement découvert la mauvaise gestion financière mais aussi la mauvaise organisation des services en général. Ainsi, certaines mairies de secteur ne possédaient pas d'organigramme organisant clairement les rôles des différents cadres administratifs.

« Normalement, le politique doit penser, réfléchir à des actions et demander aux fonctionnaires de les mettre en place. N'ayant peu ou pas de fonctionnaires en mairie de secteur, nous avons dû faire beaucoup nous-mêmes. »<sup>77</sup>

Cette mauvaise organisation s'est couplée à une opposition idéologique de certains cadres à la nouvelle majorité de l'équipe municipale menant à une impossibilité de coopérer<sup>78</sup>. Tous ces éléments ont accentué la culture très « volontariste »<sup>79</sup> de ces nouveaux élus. Après quelque temps, les relations avec les équipes administratives se sont apaisées mais cette volonté d'agir est restée bien ancrée.

Par ailleurs, cette disposition à agir était quelque peu en opposition avec la situation de marginalité dans laquelle se trouvaient les trois élus. Il est donc important d'identifier les

---

<sup>75</sup> [Une addition salée pour la mairie des 4-5](#). La Marseillaise, 29 mars 2021.

<sup>76</sup> Entretien avec Delphine Frenoux, adjointe au maire des 4e et 5e arrondissements, déléguée à l'Économie Sociale et Solidaire, réalisé le 23 mai 2023.

<sup>77</sup> Entretien avec Philippe Cahn, adjoint à la maire des 1er et 7e arrondissements, délégué aux espaces verts et à l'écologie urbaine, réalisé le 24 juillet 2023.

<sup>78</sup> [À la mairie de Marseille, la valse des cadres de l'administration se prépare](#). Marsactu, 7 janvier 2021.

<sup>79</sup> Entretien avec Philippe Cahn.

composantes qui créent cette marginalisation et de comprendre en quoi il s'agit d'un autre élément qui a amené à la création du comité. Les élus dont nous parlons sont marginaux par trois aspects : leur situation d'élus de secteur, leur appartenance à des partis non majoritaires au sein de l'union du Printemps Marseillais, et le fait d'être une femme en ce qui concerne Delphine Frenoux.

Tout d'abord, ces trois élus ont un poste en mairie de secteur avec des délégations qui n'imposent pas un contact régulier avec la mairie centrale. Pour autant, leur agenda politique dépend de la délégation des tâches qui leur est faite par la mairie centrale. Or, les élus de la mairie centrale qui ont l'ESS pour délégation, Sami Benfers<sup>80</sup> et Laurent Lhardit, sont aussi délégués aux voitures publiques et aux taxis pour l'un et à l'économie, à l'emploi et au tourisme durable pour l'autre. Les élus de mairie de secteur délégués à l'ESS, comme Delphine Frenoux ou Baptiste Lusson, doivent donc déterminer leur propre agenda politique, ce qu'ils parviennent à faire, tout en ayant le mandat très limité d'« assurer le lien de proximité avec les acteurs de l'ESS »<sup>81</sup>. Pour autant, l'ESS est un domaine d'action municipal et non sectoriel et les actions des élus de secteurs ne doivent pas empiéter sur ce qui est déjà entrepris en mairie centrale. Ce faible lien avec la mairie centrale paraît donc limitant.

Par ailleurs, du fait de ces responsabilités et du périmètre plus réduit des élus de secteur en comparaison des élus centraux, l'indemnité versée est elle aussi plus faible. La pondération des indices n'a d'ailleurs pas évolué suite à l'élection du Printemps Marseillais<sup>82</sup> bien qu'il s'agisse déjà d'un sujet de tension connu et documenté dans la fonction publique (Lefebvre, 2021). Les adjoints en mairie de secteur doivent donc effectuer leur mandat avec une indemnisation mensuelle inférieure à 900€ et sont donc obligés d'avoir un emploi en plus de leur mandat. Ou bien ils parviennent à compléter leur indemnisation avec leur retraite comme c'est le cas pour Philippe Cahn.

Ainsi, ces différents éléments participent à créer, chez les élus de secteurs, un sentiment d'être relégués au second plan.

---

<sup>80</sup> Sami Benfers n'est pas adjoint au maire mais élu de la majorité au conseil municipal et possède une délégation du maire à ce titre.

<sup>81</sup> Entretien avec Delphine Frenoux, adjointe au maire des 4e et 5e arrondissements, déléguée à l'Économie Sociale et Solidaire, réalisé le 23 mai 2023.

<sup>82</sup> [Point sur les indemnités municipales - Citoyen.ne.s de Marseille](#)

Par ailleurs, Baptiste Lusson et Delphine Frenoux sont aussi issus de partis minoritaires. Baptiste Lusson est engagé auprès du mouvement Génération.s créé par Benoît Hamon en 2017. Quant à Delphine Frenoux, elle a d'abord intégré la liste « Debout Marseille ! » qui était la liste lancée par EELV avant de rejoindre le Printemps Marseillais pour le scrutin du second tour. Le fait qu'il s'agisse d'une liste d'union de différents mouvements a été à l'origine de pressions de toutes parts et donc de tensions.

Enfin, la marginalisation des femmes dans le domaine de la politique est un phénomène présent et qui persiste malgré l'instauration de la parité. Cette marginalisation passe par une sensation d'être moins écoutée ou d'être plus fréquemment remise en question, sans compter les multiples remarques sexistes au quotidien. Toutes ces expériences sont discutées lors de réunions non mixtes entre élues. Par ailleurs, Delphine Frenoux a rapporté son expérience à travers un podcast diffusé par Mad Mars à l'occasion de la journée de la femme<sup>83</sup>. Elle m'a par ailleurs expliqué que son expérience semblait être plus difficile à Marseille que dans d'autres villes, d'après ses discussions avec des élues d'autres villes. Elle m'a aussi rappelé la particularité de sa situation en tant que femme élue déléguée à des activités en lien avec les finances et l'économie.

Ces différents éléments participent à placer ces trois élus en situation de marginalité au sein de la mairie de Marseille. Mais c'est à la fois une situation de marginalité et leur principale compétence en tant qu'élus de secteur, la connaissance fine des acteurs locaux, qui leur a permis dans ce cas d'assouvir leur volonté d'agir directement sur le terrain.

## Section B - ...se saisissent du sujet de la cyclologistique

Ces trois élus, dans leur situation particulière, ont décidé de mettre en action leur volontarisme en se saisissant d'un sujet visiblement inoccupé jusqu'alors : la logistique urbaine. La création de ce comité est le résultat du croisement de plusieurs volontés et obligations.

Tout d'abord, leur volonté de se sortir de leur situation de marginalité les a poussés à unir leurs forces en travaillant le plus possible ensemble sur les trois secteurs. Ces trois secteurs sont par ailleurs importants de par leur centralité et sont issus d'une même majorité, ce qui a

---

<sup>83</sup> [2 questions à Delphine Frenoux : les femmes et la politique](#). Mad Mars, 8 mars 2023.

facilité la mise en contact des trois élus. Leur premier projet en commun a été de faire adhérer leur mairie respective à la roue marseillaise, la monnaie locale de Marseille<sup>84</sup>. Cette adhésion consiste en une subvention de la monnaie en fonction du nombre d'habitants du secteur par la mairie en échange d'un travail de sensibilisation auprès des habitants et des commerçants ainsi qu'un apport de connaissances sur le tissu commerçant auprès de la mairie. Ce premier projet leur a permis de rencontrer Gwenaël Kervajan qui connaît aussi très bien l'écosystème ESS de Marseille et que nous évoquerons à nouveau plus tard.

Ensuite, cette volonté de travailler ensemble sur un projet incluant des entreprises venait d'une demande des acteurs interrogés par Baptiste Lusson d'être en contact avec les élus du territoire pour pouvoir faire entendre leurs revendications et leurs demandes. Par ailleurs, cela correspond à l'idée que se font les trois élus de la démocratie, avec un lien constant entre élus et acteurs privés ou particuliers et une proactivité des élus. Tous les trois se sont présentés aux élections avec cette volonté d'être animateurs de leur secteur.

« [...] Avec Delphine et Philippe on a envie de bouger, on n'est pas des élus qui attendent les projets des habitants et des structures, on a envie d'avancer, d'accompagner, d'être des animateurs du territoire. »<sup>85</sup>

S'est alors posée la question de la forme que devait prendre cette action, toujours dans le cadre limité de leurs compétences. Comment répondre aux demandes des commerçants et des entreprises sans posséder de compétences économiques ni même administratives ? Il fallait s'inspirer des expériences des autres villes, en particulier Paris et Lyon qui sont elles aussi organisées en secteurs. Ainsi, Baptiste Lusson est entré en contact avec l'adjoint délégué à l'économie circulaire et à l'ESS de la mairie de Paris, Florentin Letissier. Celui-ci avait été à l'origine de la création de trois comités de filière à Paris : pour la cyclologistique, le textile et le tri des déchets. Ces comités avaient pour but d'aider les entreprises de ces filières à se structurer en leur offrant un espace de discussion entre eux et avec la mairie pour que leurs revendications soient entendues directement. Et bien que Florentin Letissier travaille en mairie centrale, son expérience a semblé être reproductible à l'échelle de quelques secteurs marseillais aux yeux de Baptiste Lusson.

---

<sup>84</sup> Une monnaie locale est une monnaie complémentaire de la monnaie officielle d'un pays (en l'occurrence, l'euro) qui n'est utilisable que sur un petit territoire (une ville ou une région) et dont le but est de promouvoir le commerce local et les projets solidaires.

<sup>85</sup> Entretien avec Baptiste Lusson, adjoint à la maire des 6e et 8e arrondissements, délégué à l'Économie Sociale et Solidaire, réalisé le 10 mai 2023.

Par ailleurs, Delphine Frenoux avait aussi entendu parler de notions similaires grâce à des réseaux d'apprentissage associatifs. Car, malgré l'expérience de Baptiste Lusson, le transfert de connaissance entre villes ne semble pas être une pratique courante. Pour autant, les élus montrent une volonté de s'inspirer de ce qui se fait dans d'autres villes, mais ils n'ont souvent ni le temps, ni les canaux pour dialoguer. Le transfert de connaissances semble bien plus commun dans le monde associatif. Delphine Frenoux a notamment participé à L'Université du Faire ensemble, organisée par l'association « La Fonda », centrée sur l'intelligence collective et les nouvelles méthodes de démocratie. Ainsi, elle y a étudié la notion de « communautés d'action multi-acteurs » qui se rapprochait de l'idée que développait Baptiste Lusson. Le principe est de rassembler différents types d'acteurs avec un objectif commun, que des « personnes appartenant à des familles d'institutions différentes cherchent à s'associer entre elles »<sup>86</sup>. En l'occurrence, des entreprises privées, des élus et des associations. L'idée est que, de par leurs champs d'actions différents, chacun pourra agir à sa manière et l'atteinte de l'objectif commun, qui est le développement d'une filière, en sera facilité.

Car, finalement, l'idée de rassembler différentes entreprises concurrentes autour d'une même table peut paraître saugrenue. Ça a d'ailleurs été une source de questionnements pour les cyclologistes, qui ne voyaient pas forcément l'intérêt au départ de discuter en sachant qu'ils ne pourraient pas s'accorder, point sur lequel nous reviendrons plus tard. Pour autant, il y a clairement des avantages à en tirer pour les entreprises. Notamment s'il s'agit de réunir des filières naissantes avec donc des acteurs de petite taille. Car selon le modèle de Bengtsson et Kock (1999) (cité dans Chanut & Paché, 2013) sur le modèle relationnel entre entreprises concurrentes, une position relativement faible sur un secteur pour un groupe d'entreprises favorise leur coopération, ou du moins, une coexistence sans compétition. En l'occurrence, les entreprises de cyclologistique sont encore relativement petites en comparaison des autres entreprises du domaine de la logistique urbaine, et l'on sait, de ce que l'on a vu en première partie, que la taille est un facteur déterminant en logistique. Ainsi, jouer sur la taille en s'associant peut-être très avantageux, reste à savoir sous quelle forme.

Par ailleurs, ce comité était aussi un moyen pour les élus de secteur de rester dans leur rôle de création d'un lien privilégié avec les acteurs locaux et d'accompagnement.

---

<sup>86</sup> [Qu'est-ce qu'une communauté d'action ?](#). La Fonda, juin 2016.

« J'ai un peu creusé et mon raisonnement a été le suivant : on ne peut pas subventionner les entreprises, mais avec un comité de filière on peut les aider à se structurer en devenant animateurs sur le territoire. »<sup>87</sup>

Finalement, la volonté de créer un comité de filière était issu de deux formes d'apprentissage peu communes en politique urbaine : la discussion avec les homologues d'autres villes et l'apprentissage par l'associatif. Elle était aussi plus liée à une volonté d'agir en général, malgré un mandat réduit, qu'une volonté d'avoir un impact sur la filière de la cyclologistique, puisque le choix du domaine d'intervention s'est décidé ultérieurement. Par ailleurs, l'idée du comité de filière correspondait aussi à la vision idéologique, presque philosophique, de ces trois élus de secteur, d'abattre les barrières mises entre les acteurs d'un même domaine par l'impératif de la concurrence.

« ...ça ne fait pas partie de l'histoire de l'entrepreneuriat en France de s'associer [...] Mais ça vient [...] parce qu'on se rend compte que c'est en se serrant les coudes qu'on va se développer. Si on se fait trop de concurrence, on va y laisser des plumes »<sup>88</sup>

Une fois le choix du format fait, la décision de travailler sur le secteur de la cyclologistique s'est fait pour plusieurs raisons. Tout d'abord, Delphine Frenoux, Philippe Cahn et Baptiste Lusson sont tous les trois adeptes du vélo. Ils le pratiquent pour aller au travail et ils se rendent bien compte qu'il s'agit d'un outil au fort potentiel en ville, sans être pour autant militants ni parfaitement instruits sur ce que permet le vélo (par exemple la cyclologistique). C'est donc Gwenaël Kervajan qui leur a parlé de la filière de la cyclologistique. Cette filière rentrait dans tous les critères : il s'agissait d'une filière naissante, ayant un rapport avec le vélo, et dont le sujet n'était pas encore pris en main par la mairie centrale. En effet, une autre contrainte de ces élus de secteur est que leur travail ne peut pas interférer avec le travail d'un élu de mairie centrale. En l'occurrence, Audrey Gatian, adjointe au Maire de Marseille en charge de la politique de la ville et des mobilités, travaillait sur le sujet de la mobilité à vélo mais uniquement d'un point de vue des habitants, et non des entreprises. Les trois élus de secteur avaient donc mis le doigt sur un sujet qui n'était pris en main à aucune échelle dans la ville, et qui dépassait largement la question de la mobilité à vélo professionnelle. Il y avait là un vide politique.

---

<sup>87</sup> Entretien avec Baptiste Lusson, adjoint à la maire des 6e et 8e arrondissements, délégué à l'Économie Sociale et Solidaire, réalisé le 10 mai 2023.

<sup>88</sup> *Ibid*

« Pour l'instant, c'est un impensé de la mairie centrale. Il n'y a aucune réflexion sur la logistique des marchandises. »<sup>89</sup>

La question de la logistique urbaine était donc un nouvel espace politique à investir, pour lequel il fallait construire un domaine d'intervention. Il y avait, sur ce sujet, un croisement d'échelle complexe puisqu'il s'agit d'une petite partie du domaine de l'ESS, qui serait pour autant légitime à être traitée à l'échelle municipale, tout en étant un secteur d'intervention régional à l'origine, puisque, comme nous l'avons vu, seule la région jusque là avait investi le sujet de la logistique. Ainsi, il y avait un flou sur leur légitimité à se saisir du sujet de la cyclologistique, résultant du manque de définition du rôle d' élu de secteur. Pour autant, les trois élus avaient trouvé le format qui leur permettait de rester dans le cadre de leur mandat. En effet, les réunions de ce comité n'étaient rien d'autre qu'un moyen pour les élus de se rapprocher des entrepreneurs et de les faire se rencontrer pour les amener à réfléchir à des projets communs avec ensuite l'objectif de leur donner les clés pour faciliter la réalisation de ce projet. Ce dernier correspondrait alors à l'apport d'une réponse par ces élus aux nouvelles normes et décisions prises à des échelles plus hautes, comme la mise en place de la ZFE. L'objectif est de ne pas outrepasser leur mandat en discutant ce qui a été établi à d'autres échelles. Au contraire, il s'agit de faciliter la mise en place de solutions grâce à leur seule ressource particulière qu'est la connaissance fine du terrain et des acteurs, ainsi qu'une capacité de dialogue procurée par le titre d' élu.

Après la proposition du format et du sujet d'intervention à l'adjoint référent en mairie centrale, Laurent Lhardit, celui-ci a donné son accord pour que le comité se mette en place. Il ne restait donc plus qu'à choisir les acteurs qui seraient présents dans ce comité.

## **Chapitre 2 : Les acteurs de la cyclologistique contactés pour le comité**

Savoir qui inviter à prendre part au comité était une question complexe pour les élus. En premier lieu car il s'agissait d'une expérimentation pour eux. Il fallait donc que le nombre d'acteurs impliqués soit réduit dans un premier temps pour tirer des conclusions et observer les évolutions avec un dispositif expérimental maîtrisable. Baptiste Lusson a donc renoncé à inviter d'autres acteurs ayant un rapport plus éloigné à la cyclologistique tels que des

---

<sup>89</sup> Entretien avec Delphine Frenoux, adjointe au maire des 4e et 5e arrondissements, déléguée à l'Économie Sociale et Solidaire, réalisé le 23 mai 2023.

réparateurs de vélo du quartier ou même des fabricants de vélos cargo. De la même manière, comme il s'agissait d'un dispositif ayant pour but de promouvoir l'ESS et l'économie locale, les élus se sont concentrés sur les cyclologistes *pureplayers*. L'écosystème de la cyclologistique est encore très jeune à Marseille et étendu à peu d'entreprises. Il était donc simple d'identifier quels acteurs entraient dans ce cadre-là.

### Section A - L'écosystème de la cyclologistique marseillaise

La première entreprise de cyclologistique à Marseille est vraisemblablement *Le Maillon Vert*, créée en 2014. Celle-ci a cependant fait faillite en 2022, pendant la période de la création du comité auquel ils n'ont donc jamais participé. Cette entreprise a été rachetée en partie par *Agilenville* qui s'était créée entre-temps en 2018. Par ailleurs, une partie des anciens salariés du *Maillon Vert* ont créé l'entreprise *La Courserie* fin 2022, opérant elle aussi dans la cyclologistique. D'autres anciens salariés ont créé dans la même période *Black Mad Cycles* mais ils n'ont pas été contactés car ils n'étaient pas encore assez visibles. Une autre entreprise contactée est *Toutenvélo*, créée au début des années 2010 et ayant des succursales dans plusieurs villes de France. Sa branche marseillaise a été fondée en 2019. *Toutenvélo* sur le principe de la franchise sociale<sup>90</sup> et l'ouverture d'une branche dans une ville est portée par des acteurs locaux. Enfin, les élus ont contacté *Mistral coursiers*, elle aussi créée en 2022, mais elle n'a pas participé aux réunions. Dans le cadre de ce mémoire, j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec des associés d'*Agilenville* ainsi que de *La Courserie*, les trois autres entreprises n'ayant pas répondu à mes mails. Il est par ailleurs difficile d'obtenir des informations sur *Mistral Coursiers* car ils ne possèdent pas de site internet.

On remarque d'abord, par cette brève présentation des acteurs, quelques éléments particuliers. Tout d'abord, la plus vieille entreprise a 5 ans. Le secteur de la cyclologistique est très jeune à Marseille. Par ailleurs, il s'agit de petites entreprises : seule *Agilenville* dépasse les 5 salariés sur Marseille. De par sa taille et son âge, *Agilenville* est le plus gros acteur de l'écosystème ESS de la cyclologistique à Marseille, et cela s'est ressenti lors des réunions comme nous le verrons plus tard. L'entreprise emploie trente personnes rien que sur Marseille

---

<sup>90</sup> Si une initiative est portée par des acteurs locaux, l'entreprise est prête à fournir sa marque et du matériel sans attendre un droit d'entrée ou autre forme de paiement en retour.

et soixante personnes au total, car elle est déployée sur plusieurs villes, au même titre que *Toutenvélo*.

Elle pourrait d'ailleurs être considérée comme une entreprise *multiplayer* car elle possède une flotte de six VUL (Véhicules Utilitaires Légers) électriques. Mais elle reste concentrée exclusivement sur des flux intra-urbains.

Ces entreprises ont, d'autre part, toutes recours à des livreurs salariés, et non auto-entrepreneurs. Nous nous trouvons donc dans le cadre que nous avons défini dans la partie précédente : des petites entreprises de livraison, se concentrant sur les flux intra-urbains, à caractère social, s'équipant principalement auprès de fabricants français, etc. Ils ont donc tous des valeurs communes. Ils souhaitent plus de vélos à Marseille, développer son usage à toutes sortes de situations, non seulement la livraison mais aussi d'autres travaux nécessitant des déplacements réguliers. Tous possèdent une vision similaire pour le futur de la logistique à Marseille, avec moins de véhicules lourds, des vélos pour les remplacer, et une refonte de l'organisation des entrepôts. En ce sens, ils ne sont pas opposés aux gros acteurs de la logistique qui se mettent au vélo et qui commencent à se déployer à Marseille (tel que *Urby*, dont nous reparlerons). Au contraire, leurs ennemis numéro un sont les camions.

Pour autant, cela ne leur enlève pas une certaine crainte de ces gros acteurs. Malgré la présence d'*Agilenville* et de *Toutenvélo*, qui sont les plus gros acteurs *pureplayers* de Marseille, la stabilité du modèle reste précaire, comme l'a démontré la faillite du *Maillon Vert*. Les trois autres sont composées de cinq salariés ou moins. Parmi les cyclologistes marseillais, tous, sauf *Agilenville*, se font sous-traiter une partie de leurs courses par de plus gros acteurs. Cela leur permet d'avoir un flux constant de colis et d'assurer une régularité ce qui leur permet d'ailleurs d'embaucher en CDI. *Agilenville* refuse d'être sous-traitant par crainte que le contrat de sous-traitance ne leur soit donné uniquement en attendant que le transporteur s'installe durablement à Marseille, et qu'il leur soit ensuite retiré du jour au lendemain. Le reste de leur modèle repose aujourd'hui sur des flux « atypiques », comme Delphine Frenoux l'avait fait remarquer lors de la deuxième réunion. Des flux où leur petite taille et leur mobilité leur permet d'être plus compétitifs que des transporteurs classiques. Il peut par exemple s'agir de partenariats avec des commerces de centre-ville, là où il sera plus difficile pour des camionnettes de passer régulièrement récupérer des colis. Ou encore pour des produits frais comme des livraisons de courses, pour lesquelles ça n'est pas gênant de laisser le véhicule stationné sur le trottoir le temps de monter les courses chez la personne. *Toutenvélo* se différencie en proposant même du transport d'encombrants et des déménagements. Mais

seulement sur une distance maximale de quatre kilomètres, donc du centre-ville vers le centre-ville. Finalement, les cyclologisticiens marseillais n'ont pas encore su s'imposer comme une réelle alternative aux transporteurs classiques, et ils se trouvent, encore aujourd'hui, dans une situation relativement instable.

Par ailleurs, du fait de cette spécificité des flux pris en charge par la cyclologistique et donc de leur rareté, les relations entre cyclologisticiens semblent difficiles. Finalement, malgré des flux intra-urbains qui sont très importants, voire prédominants dans la logistique urbaine, le marché sur lequel opèrent les cyclologisticiens est très réduit et amène donc à une certaine compétition, ou du moins, une difficulté à travailler avec les autres.

« La logistique et le transport sont visiblement des mondes un peu de requins, [...] ils [les cyclologisticiens] ont une difficulté je pense à se coordonner et des passifs de collaboration qui n'ont pas bien fonctionné. »<sup>91</sup>

Ainsi, si *Agilenville* refuse catégoriquement d'être sous-traitant, ils ont eux-mêmes sous-traité au *Maillon Vert* lorsqu'ils étaient encore en activité, et ont réduit petit à petit la quantité de commandes qu'ils sous-traitaient. Par ailleurs, ils ont aussi souhaité sous-traiter à *La Courserie* au moment où celle-ci s'est montée. Mais les dirigeants de *La Courserie* ont rapidement mis fin à l'accord qui ne leur convenait pas.

Et globalement, le rapport avec les concurrents est différent selon la culture de chaque entreprise. Si tous les cyclologisticiens que nous avons évoqués font maintenant partie de la Fédération professionnelle de cyclologistique qui réunit des cyclologisticiens de toute la France pour porter leur voix auprès des institutions nationales ou européennes, le dialogue entre eux n'est pas forcément toujours facile.

« Tu connais l'existence des autres mais tu ne leur parles pas, tu partages rien quoi »<sup>92</sup>

L'analyse qu'en fait Philippe Cahn est que ces entreprises semblent être « à la fois trop avancées et pas assez avancées »<sup>93</sup>. C'est-à-dire qu'elles parviennent à bien se développer dans un domaine cantonné. Ces entreprises marchent, c'est certain. Elles ont par ailleurs de gros clients, comme Carrefour ou Cavavin, qui leur assure une certaine stabilité. Elles ne semblent donc pas

---

<sup>91</sup> Entretien avec Fannie Nolhier, chargée de mission PACA pour Les Boîtes à Vélo, réalisé le 5 juin 2023.

<sup>92</sup> Entretien avec Lucie Guglieri, associée à La Courserie, réalisé le 25 juillet 2023.

<sup>93</sup> Extrait de l'entretien avec Philippe Cahn.

avoir besoin de l'aide que voudrait leur proposer les élus. Pour autant, elles sont en compétition sur un marché qui est large.

Malgré cela, ces entreprises possèdent un avantage sur les autres acteurs de la filière, mais qui peut aussi jouer en leur défaveur : leur ancrage sur le territoire marseillais. Marseille est une ville particulière, avec de nombreuses difficultés en termes de pauvreté, d'infrastructures défectueuses, etc. Ainsi, selon Stéphane Demaegdt, directeur général associé à *Agilenville* : « on sait qu'on a des concurrents nationaux qui n'osent pas venir à Marseille ». En effet, Marseille est une source supplémentaire d'instabilité, d'abord au sein des équipes (renouvellement du personnel plus fréquent), mais aussi par rapport à la qualité de la voirie. Non seulement l'infrastructure cyclable est peu développée mais l'infrastructure routière est de mauvaise qualité en général<sup>94</sup>. Ainsi, *Agilenville* rapporte une fréquence d'entretien plus élevée pour leur vélo marseillais que ceux d'autres villes et donc un coût plus élevé pour l'entreprise. Par ailleurs, Marseille est aussi marquée par une culture de la voiture très forte. Cela ne semble pas poser de problème en ce qui concerne les clients, mais est difficile à vivre pour les coursiers.

« Rouler en Bullit électrique [vélo cargo] sur une piste cyclable partagée avec les piétons, c'est juste impossible. Il y a des enfants, et nous roulons jusqu'à 35km/h [...] Du coup, tu roules sur la voie de bus, et tu te fais copieusement insulter »<sup>95</sup>

Ces différents désagréments qui ne choquent pas les marseillais, peuvent cependant rebuter certains groupes à venir s'installer dans la cité phocéenne, comme l'expliquait Stéphane Demaegdt, ce qui limite finalement la concurrence.

Finalement, dans ce contexte particulier entre concurrence et culture commune, l'enjeu pour les élus était donc de trouver le dénominateur commun entre tous ces acteurs qui permettrait de les faire collaborer. Pour ce faire, ils ont fait appel à d'autres acteurs du domaine qui pourraient eux aussi apporter leur expertise.

## Section B - Les autres acteurs ayant participé

---

<sup>94</sup> [Nids-de-poule : plongée dans l'enfer du bitume marseillais](#). La Provence, 17 août 2023.

<sup>95</sup> Entretien avec Lucie Guglieri, associée à La Courserie, réalisé le 25 juillet 2023.

Alors que se mettaient en place les discussions pour la formation du comité fin 2022, Fannie Nolhier est arrivée en novembre 2022 à Marseille au poste de chargée de mission PACA pour l'association *Les Boîtes à Vélo*. Cette association a pour but de représenter et de promouvoir l'usage du vélo professionnel sous toutes ses formes, ce qui concerne les cyclologisticiens mais aussi les réparateurs de vélo, ou encore tous les métiers nécessitant des déplacements réguliers qui pourraient être faits à vélo comme les électriciens ou plombier par exemple. Elle fait cela en premier lieu à travers un rôle syndical, donc de représentation et de défense de ces travailleurs, ensuite des formations pour faire transitionner des entreprises ou des institutions à l'usage du vélo. L'association fait aussi de l'accompagnement auprès des gouvernements et des institutions pour expliquer et proposer des mesures. Enfin, elle mène des recherches et des études. Ces quatre missions sont les moyens pour l'association de remplir son objectif de promotion d'un usage plus large du vélo, pour lequel elle est financée, d'une part par des subventions publiques de l'État ou de l'Union Européenne, et d'autre part directement par les adhérents. Bien que l'association présente une forte croissance, elle a notamment embauché neuf nouvelles personnes dont Fannie Nolhier au cours de l'année 2021-2022 pour passer de trois salariés à douze, son implantation n'est pas égale selon les villes. Fannie Nolhier est aujourd'hui la seule représentante de l'association en région PACA. En effet, l'association *Les Boîtes à Vélo - France* créée en 2019, est une émanation des regroupements dans différentes villes en France (sept pour être exact) ayant débuté en 2012 à Nantes. Ainsi, cette association à l'échelle de la France part d'abord de dynamiques locales dans chacune des villes, dynamique qui n'a pas eu lieu à Marseille. Pour cause, selon Fannie Nolhier, l'hostilité de la ville au vélo ainsi que le climat difficile régnant entre les cyclologisticiens qui a empêché le fait qu'il se fédèrent. D'ailleurs, c'est la présence de Fannie Nolhier à Marseille qui a généré de l'engouement pour l'association auprès des cyclologisticiens marseillais et qui a fait qu'ils ont adhéré.

C'est par ailleurs *Les Boîtes à Vélo* qui a porté le projet de création de la Fédération professionnelle de cyclologistique, projet qui s'est concrétisé le 9 novembre, donc seulement un mois avant la première réunion du comité marseillais. L'association avait donc déjà convaincu les cyclologisticiens à travers la France et peut donc être un moyen de fédérer à Marseille. L'arrivée de Fannie Nolhier quelques semaines avant la première réunion était donc une aubaine à saisir pour les trois élus.

Par ailleurs, un autre acteur qui a été invité aux réunions est Gwenaël Kervajan dont nous avons déjà parlé. En plus de sa connaissance de l'écosystème ESS marseillais et donc de

sa proximité avec Baptiste Lusson, Gwenaël Kervajan est aussi le cofondateur de l'entreprise Déki. Il s'agit d'une plate-forme créée en 2020 de mise en relation entre clients et livreurs afin de proposer la livraison la moins carbonée possible. Déki est donc très intéressé par les cyclologistes mais l'inverse n'est pas forcément vrai puisque, comme nous l'avons vu, *Agilenville* ne souhaite pas être sous-traitant et le contact avec les autres entreprises n'est pas non plus facile. Ainsi, si les raisons de la présence de Gwenaël Kervajan aux réunions n'étaient pas évidentes pour tout le monde au départ, la double expertise qu'il proposait était pertinente.

L'entreprise Livrazou était aussi présente aux deux réunions à travers la personne de Benjamin Borel. Il s'agit d'une plateforme mutualisée entre cinq entreprises à impact environnemental et social parmi lesquelles se trouve bou'sol, un réseau de boulangeries co-fondé par Benjamin Borel, ainsi que Les Paniers Marseillais, un réseau d'AMAP que Philippe Cahn a présidé au début des années 2010. Le but de Livrazou est donc de réduire les coûts en livraison et en infrastructure logistique (chambre froide, etc) pour ces cinq entreprises. La présence de Livrazou permettait donc d'apporter un retour d'expérience sur une tentative de collaboration. Même si l'entreprise est aujourd'hui en difficulté financière du fait d'un modèle économique qui ne fonctionne pas encore.

Enfin, les trois dernières entreprises, Transmassilia, QG Synchronicity et Le Petit poucet, n'ont qu'un lien secondaire avec la cyclologiste, ils n'ont d'ailleurs participé qu'à une des deux réunions.

### **Chapitre 3 : Le déroulement du comité et les problèmes rencontrés**

Suite à la création du comité de cyclologiste, deux réunions se sont tenues, les 15 décembre 2022 et 2 mars 2023. Elles ont réuni les trois élus à l'origine du projet, les acteurs du domaine que nous avons présentés plus tôt (avec des variations selon les réunions), Claire Bennit Gbafou, maître de conférence à Aix-Marseille Université, qui m'a mis en contact avec les élus et qui m'a accompagné tout au long du mémoire, ainsi que moi-même. Ces réunions ont permis la rencontre entre tous ces acteurs et ont dessiné des ébauches de ce à quoi pourrait ressembler une politique publique sur la cyclologiste à Marseille. Malgré le faible nombre de réunions et la mise en pause du comité pour l'instant, ce qui s'y est déroulé est particulièrement intéressant à analyser. En effet, les questions qui se sont posées, sur la

pertinence du dispositif, sur les capacités des élus et des autres institutions à promouvoir la cyclologistique, mais aussi les non-dits, les dynamiques entre acteurs, les points de vue de chacun, sont autant d'éléments permettant d'évaluer la maturité de la filière à une potentielle action publique et d'imaginer quels outils pourraient être les plus efficaces. Par ailleurs, suite aux réunions, les points de vue des uns et des autres ont changé, comme nous le verrons en partie trois. Mais il reste intéressant d'analyser les réunions du comité pour comprendre l'impact réel qu'il a pu avoir ainsi que ses limites. Le fait que le comité soit actuellement en pause n'obère en rien une potentielle poursuite du dispositif dans les mois qui suivent.

### Section A - Une acculturation générale nécessaire

Lors de la première réunion, le sentiment général du côté des entrepreneurs m'a semblé être la surprise. L'intérêt de ces entrevues n'était pas encore parfaitement compris. Pour autant, le fait de se voir, entre élus et cyclologisticiens, dans un autre cadre que celui d'un forum ou d'une journée de rencontre avec les élus, nourrissait une certaine espérance. Quelque chose semblait se jouer. Potentiellement, la possibilité réelle de se faire entendre et que les discours se transforment exceptionnellement en actes. L'initiative a donc d'abord été saluée par les cyclologisticiens qui ont ensuite cherché à comprendre quelle pouvait être l'étendue de l'action publique, tout en faisant part de leur vision pour le futur de la logistique à Marseille. Ainsi, beaucoup de choses ont très vite été évoquées, ce qui a permis de faire un tour d'horizon des besoins des cyclologisticiens.

Il y a un besoin de foncier et proche du centre. Est-ce qu'un entrepôt partagé entre tous les cyclologisticiens pourrait être avantageux ? Mais où ? Ou bien une solution commune de maintenance des vélos ? Il faudrait planifier la logistique de la ville sur 5 ans. Mais commencer par mieux vendre la cyclologistique et que les institutions comprennent son potentiel ! Sans parler de l'aménagement cyclable qui est catastrophique à Marseille. Et les darkstores<sup>96</sup>, constituent-ils une menace pour le modèle ? Il y a aussi ColisActiv' qui se déploie.

Bref, les idées fusent, et avec elles, la sensation, pour les non-initiés qu'étaient les élus et moi-même à ce moment-là, de pénétrer un monde aux enjeux complexes et multiples. Cela a donc permis de réaliser la nécessité de construire une expertise sur le sujet, qui dépasse la compréhension individuelle des cyclologisticiens puisqu'aucun d'entre eux ne possède une

---

<sup>96</sup> Un « darkstore » est un commerce de détail, comme un supermarché ou une épicerie, mais destiné uniquement à la vente par commande en ligne via une application et donc fermé au public.

vision globale du fait de la fragmentation de la filière et de la compétition entre les acteurs. Le résultat était donc, au moins pour la première réunion : des discussions abstraites sur des sujets pourtant très concrets. Il fallait donc se documenter et interroger individuellement les cyclologistes sur les problématiques qu'ils rencontrent et les solutions qu'ils entrevoyaient.

Delphine Frenoux est la personne qui a pris les devants sur cette acculturation à travers plusieurs moyens. Elle a tout d'abord annoncé à la fin de la première réunion sa volonté d'interroger chaque cyclologiste afin d'entendre les avis de chacun sur ce qui pouvait être entrepris dans le cadre du comité. Cependant, elle n'a pu mener que deux entretiens, avec *Agilenville* et *Déki*, pour des raisons que nous détaillerons plus tard. Elle s'est aussi beaucoup documentée sur le sujet de la cyclologistique et de la logistique du dernier kilomètre en général. Nous nous sommes d'ailleurs partagé des documents pour mieux comprendre le sujet. Elle s'est également rapprochée d'élus dans les mairies de Lyon et de Paris pour essayer de voir quelles politiques étaient menées. Cependant, s'il était possible de chercher l'inspiration auprès des autres villes sur la méthode de travail en comité, comme nous l'évoquions avec le cas de Paris, rien ne semblait être établi sur ce que devait être une « politique de cyclologistique ». Des expérimentations semblent exister dans d'autres villes mais rien n'est clairement documenté et la reproductibilité dans d'autres environnements n'est jamais assurée.

De gros efforts ont donc été faits par les trois élus pour identifier et comprendre un maximum d'enjeux liés à la cyclologistique. Ainsi, au début de la deuxième réunion, un document de onze pages a été distribué à tous les participants. Celui-ci évoquait de nombreux points que nous avons détaillés en première partie : la concurrence entre *pureplayers* et *multiplayers*, l'éloignement des entrepôts du centre-ville dû à la croissance des grosses structures et l'avantage que ça leur procure donc, avec l'exemple marseillais de l'entrepôt des MIN des Arnavaux, accessible quasi-uniquement en VUL puisque trop loin du centre-ville, mais aussi les avantages de la cyclologistique, etc.

Ainsi, un travail conséquent d'acculturation a été mené par les élus. Pour autant, celui-ci n'a pas été suffisant pour pérenniser le comité, et ce pour plusieurs raisons. La principale raison, que nous détaillerons dans la section suivante, est liée à des blocages politiques. Mais une raison est que ce travail d'acculturation n'a pas été suivi par les cyclologistes.

Au cours de la deuxième réunion s'est posée la question de la forme que devait prendre un regroupement des cyclologistes marseillais : un branche locale des *Boîtes à Vélo* ? Une fédération plus large des acteurs de l'ESS ? Ces solutions ne correspondaient ni à la spécificité des acteurs impliqués (des cyclologistes), ni à l'objectif du comité. Ainsi, cela montrait une

incompréhension des personnes présentes autour de la table de ce qu'était l'objectif du comité de la cyclologistique.

« Quel est l'objectif de ces réunions ? »<sup>97</sup>

Cette phrase a été prononcée par Thomas Croizé qui était par ailleurs un de ceux qui s'exprimaient le plus aux réunions avec Stéphane Demaegdt d'Agilenville, établissant une certaine hiérarchie entre les cyclologisticiens puisque *Toutenvélo* et *Agilenville* étaient les deux plus gros acteurs présents autour de la table. Elle est un grand révélateur du manque de compréhension de la part des cyclologisticiens de l'objectif des élus à travers ce comité. Malgré une première réunion qui avait servi d'introduction au concept de comité de filière, la question se posait encore. Car les cyclologisticiens étaient venus sans réelle attente du comité, hormis un lieu de parole et d'échange avec les élus où ils pourraient faire de la « pédagogie »<sup>98</sup> auprès d'eux.

« Mais nous on ne connaît pas quels peuvent être leurs moyens d'action, donc on se met un peu à nu devant eux, montrer comment on fonctionne, qu'est-ce qu'on recherche, et après savoir où est-ce qu'ils peuvent agir et nous aider ça on ne sait pas. »<sup>99</sup>

Il fallait donc que se fasse une acculturation des cyclologisticiens à la volonté des élus qui est de fédérer la filière afin de l'aider à porter des projets communs. Mais la question de "quels projets porter ?" n'avait pas été assez travaillée par les élus, à dessein. Car l'objectif des élus était de laisser le champ le plus libre possible aux cyclologisticiens afin qu'ils puissent exposer pleinement leurs problèmes et leurs besoins, sans qu'aucun cadre ne leur soit imposé. Cependant, cette intention louable des élus de sortir des schémas qu'ils critiquent (le fait que, généralement, élus viennent avec des solutions préétablies sans écouter les acteurs concernés) n'a pas été comprise.

« Je pense que personne ne savait ce qu'ils pouvaient faire, la mairie de Marseille ne savait pas trop quels étaient ses moyens et moi je sentais un malaise général. »<sup>100</sup>

---

<sup>97</sup> Phrase prononcée par Thomas Croizé, gérant de *Toutenvélo*, au début de la deuxième réunion du comité de cyclologistique.

<sup>98</sup> Extrait de l'entretien avec Stéphane Demaegdt, associé d'Agilenville, réalisé le 25 avril 2023.

<sup>99</sup> Extrait de l'entretien avec Stéphane Demaegdt, associé d'Agilenville, réalisé le 25 avril 2023.

<sup>100</sup> Entretien avec Fannie Nolhier, chargée de mission PACA pour Les Boîtes à Vélo, réalisé le 5 juin 2023.

Les grandes priorités ont pu être déterminées lors de la deuxième réunion : débloquer des marchés communs pour les entreprises, du lobbying sur le potentiel de la filière et de l'accès au foncier. Pour autant, des limites, à la fois dans les moyens que possèdent des élus mais aussi dans la volonté des acteurs à coopérer, ont amené à un blocage dans chacun de ces champs d'action.

## **Section B - Des questions spécifiques débattues**

Bien que les discussions durant les réunions étaient complexes et parfois abstraites, de nombreux éléments ont été abordés et discutés sous différents angles afin de déterminer quelle forme pourrait prendre la collaboration entre cyclologistes, qui est la raison d'être de ce comité. Mais comme nous allons le voir, la plupart de ces dynamiques se sont retrouvées bloquées d'une manière ou d'une autre.

La première question posée au cours des réunions concernait le pouvoir des trois élus et l'engagement des autres institutions dans ce comité. En effet, les cyclologistes étaient bien au courant du mandat limité des élus de secteur ainsi que du fait que la métropole était responsable de la voirie et non la mairie. Les élus ont donc rassuré les cyclologistes en leur expliquant que la mairie centrale était au courant du processus en cours et que la métropole serait bientôt partie prenante du projet .

Cependant, une situation complexe avec la métropole était en train de se dérouler. En effet, depuis la création de celle-ci en 2016, Marseille ne possédait plus la compétence de la voirie, c'est-à-dire la création, l'aménagement et l'entretien de voirie, ce qui inclut la signalisation, l'éclairage public, le nettoyage, etc<sup>101</sup>. Cette compétence très vaste, et essentielle pour une ville, appartenait à la métropole Aix-Marseille-Provence. Mais l'opposition idéologique entre la mairie (Le Printemps Marseillais) et la métropole (Les Républicains) depuis 2020, créait de forts blocages, alors que l'état de la voirie à Marseille nécessiterait une intervention publique urgente. Par ailleurs, les services de la ville recevaient de nombreuses plaintes de la part des habitants sur le sujet.

---

<sup>101</sup> [La compétence voirie](#), avril 2018.

« Les habitants nous interpellent très régulièrement, plus que tous les jours, sur l'état de la voirie, la propreté, la gestion des déchets etc »<sup>102</sup>

Du fait de cette situation de blocage institutionnel, il a été fait mention de ce problème dans la loi 3DS de 2022. Celle-ci avait pour but de réviser certains points de blocage à l'échelle des territoires comme celui de la métropole Aix-Marseille par exemple. Ainsi, cette loi a permis une renégociation de certaines compétences, dites « de proximité », entre les communes de la métropole AMP et le conseil métropolitain. Le fait qu'il soit fait mention dans une loi nationale de cette situation pourtant spécifique au territoire de la métropole, montre la particularité du blocage qui avait lieu sur ce point.

Ainsi, des négociations ont eu lieu entre la mairie de Marseille et la métropole pour trancher sur ce point et la décision devait être actée fin décembre 2022. Cependant, si la mairie souhaitait récupérer la totalité des compétences associées à la voirie marseillaise, la quantité de dettes associées à ces compétences couplé au budget déjà très en difficulté de la mairie, lié à la mauvaise gestion que nous évoquions plus tôt, ont forcé l'équipe municipale à renoncer à une redescende totale des compétences. À la place, deux conseillères métropolitaines issues de la majorité municipale marseillaise, Perrine Prigent et Christine Juste, ont été nommées déléguées respectivement à la voirie et à la propreté. La métropole est donc censée se conformer aux demandes de la mairie ou bien justifier son incapacité, par manque de budget par exemple, et elle ne peut plus imposer de projets non demandés par la mairie. C'est donc une grande avancée mais cela n'efface pas les blocages qu'il peut y avoir. En effet, Perrine Prigent m'a expliqué lors d'un entretien qu'elle est « seule et avec une délégation qui n'a que le nom [puisqu'elle n'a] pas autorité sur les services, c'est la présidente de la métropole qui l'a, et [elle n'a] pas de délégation sur les signatures. ».

Par ailleurs, les relations entre la mairie et la métropole se sont tendues dernièrement avec un blocage des communications entre les élus et les services des deux institutions. Les élus de la mairie ne donnent pas réellement d'explication à cela. Mais dans tous les cas, cela démontre les difficultés relationnelles qui existent à l'heure actuelle entre la mairie de Marseille et la métropole AMP et donc aussi les limites du dispositif mis en place en ce qui concerne la gestion de la voirie.

Pour les trois élus de secteur, cette situation empêchait donc presque totalement la possibilité pour eux de porter d'éventuelles revendications des cyclologistes en matière

---

<sup>102</sup> Entretien avec Perrine Prigent, Conseillère de la Métropole déléguée à la voirie sur le territoire de Marseille, réalisé le 1er août 2023.

d'aménagement cyclable ou de voirie en général. Il m'apparaît clair qu'ils ont les mêmes convictions que Perrine Prigent sur les caractéristiques d'un bon aménagement cyclable<sup>103</sup>. De plus, un plan vélo pour la période 2019-2024 existe, bien que la partie concernant les pistes cyclables tarde à se mettre en place<sup>104</sup>. Il est donc préférable de laisser Perrine Prigent avancer sur la question sans interférer.

Par ailleurs, cet exemple de blocage entre différentes délégations, appuie aussi la remarque que fit Delphine Frenoux lors de la deuxième réunion sur le cloisonnement des délégations des élus. Comme nous l'avons vu en première partie, la cyclologistique est un domaine transversal et son développement nécessite donc une action sur de nombreux fronts et ce cloisonnement crée nécessairement des blocages institutionnels à une quelconque prise en main.

Un deuxième élément qui a été soulevé lors de ces réunions est la question des gros acteurs de la logistique. Cette discussion, plutôt entre cyclologisticiens, posait la question de savoir s'il fallait avoir peur de ces gros acteurs. Plusieurs éléments ressortent de ces conversations. Tout d'abord, la distinction entre *pureplayers* et *multiplayers* doit être claire aux yeux des élus, elle est faite par ailleurs par la Fédération professionnelle de la cyclologistique. De plus, le modèle des cyclologisticiens fonctionne et il n'y a pas nécessairement de raison d'avoir peur de ces gros acteurs. Pour autant, il faut prendre en compte leur avantage compétitif dans les discussions et dans la définition des appels d'offres.

Ainsi, ces gros PSL ont en général moins recours au salariat (même si ce n'est pas le cas pour tous comme Urby du groupe La Poste) ce qui leur permet d'être plus compétitifs sur les prix. Il est donc nécessaire que disparaisse l'image de la livraison gratuite. Cependant, cela se fait sur le long terme et à une grande échelle<sup>105</sup>. On voit là un exemple de discussion abstraite qui pouvait avoir lieu lors de ces réunions.

Par ailleurs, ces gros acteurs possèdent aussi un avantage sur le sujet du foncier. Ils possèdent plus de ressources et sont donc plus à même d'acquérir des entrepôts en centre-ville et ce avant que les petits acteurs aient pu réunir les ressources nécessaires.

---

<sup>103</sup> « Faire des pistes cyclables, [...] pas sur les trottoirs, sur la chaussée et de manière protégée. » extrait de l'entretien avec Perrine Prigent.

<sup>104</sup> [Plan vélo 2024 : la Métropole reconnaît « un retard » mais juge l'existant « confortable »](#). Gomet', 21 mars 2023.

<sup>105</sup> Le rapport du Sénat sur le sujet de la logistique durable que nous avons déjà évoqué suggère d'ailleurs d'interdire la mention « livraison gratuite ».

À l'inverse, les cyclologisticiens présentent un avantage sur les grosses entreprises qu'il est important que les collectivités défendent : leur implantation sur le territoire. Du fait de leur petite taille, les cyclologisticiens peuvent développer des partenariats avec des entreprises locales contrairement aux gros acteurs qui se concentrent en général sur des grandes chaînes nationales. Cet aspect local est important lorsque l'on défend l'économie circulaire.

Tous ces éléments ont été évoqués par les cyclologisticiens car il était essentiel pour eux que les élus défendent leur modèle auprès de la mairie dans l'éventualité d'un appel d'offre pour un marché public ou bien dans de la mise à disposition de foncier par la mairie.

D'ailleurs, la question du foncier a été centrale lors de ces réunions. Et avec elle la possibilité pour les cyclologisticiens de se partager un ou des entrepôts. Nous l'avons vu dans la première partie, l'immobilier est un enjeu primordial en logistique. Il était donc logique que le sujet soit discuté lors des réunions afin de comprendre comment la mairie peut intervenir. Pour autant, il n'était pas évident que la discussion soit autant orientée sur la question d'un entrepôt commun, et c'est cependant la direction qu'elle a prise. Car un entrepôt commun représente un objectif concret et matériel, contrairement à du lobbying par exemple. Un moyen de réellement faire collaborer ces entreprises et donc de donner du sens au comité. Mais là était le problème.

Car il est vrai qu'un entrepôt partagé permet de réduire certains coûts, de diviser les frais de services chers, comme une chambre froide, de mutualiser certains déplacements. Mais cela implique aussi une dépendance financière aux autres cyclologisticiens, ce qui était clairement inenvisageable pour beaucoup d'entre eux. Ainsi, de nombreuses possibilités ont été évoquées : le partage des entrepôts existants, la création d'une foncière commune dans laquelle chaque entreprise aurait des parts et serait donc en partie propriétaire de chaque entrepôt, etc. Mais rien ne semblait avoir l'assentiment général.

« qui [...] a besoin de hub et a des marchés pour le faire ? »<sup>106</sup>

Même si l'idée de partager un entrepôt était séduisante au yeux des élus, elle impliquait un investissement partagé entre les entreprises et donc un risque potentiel. Et mettre du foncier à

---

<sup>106</sup> Entretien avec Stéphane Demaegdt, associé à Agilenville, réalisé le 25 avril 2023.

disposition des entreprises n'était pas envisageable pour la mairie qui n'avait que très peu de moyens financiers.

Pour pallier ce problème, les élus ont considéré un appel à projet lancé par la Région PACA à ce moment-là. Cet appel à projet intitulé « Logistique bas carbone » était réalisé en partenariat avec l'ADEME, dans une série de dispositifs étatiques visant à inciter les territoires à agir pour l'environnement (Mazeaud et al, 2022). Cet appel à projet visait toutes sortes d'entreprises, de consortiums ou d'associations portant sur le sujet de la cyclologistique. Les types de projet pouvant être soutenus étaient aussi très variés allant de l'optimisation ou la massification de certains flux à la mise en place d'entrepôts ou de bureaux en passant par le report modal d'un flux à des moyens de transports moins polluants. Ainsi, les pistes de projet évoquées lors des réunions du comité pouvaient correspondre à ce que l'appel à projet mettait en avant. Delphine Frenoux a d'ailleurs contacté la personne qui était à l'origine de cet appel à projet, Julie Raffailac. Il ne restait donc qu'à déterminer le projet qui pourrait rentrer dans ce cadre et qui serait accepté par les cyclologisticiens.

« Le problème, c'est qu'on ne peut pas non plus aller à l'encontre des acteurs privés. On ne va pas monter un dispositif lourd pour lequel d'ailleurs on n'aurait pas les agents. Nous, tout ce qu'on peut faire c'est être des facilitateurs. Mais si les boîtes privées n'ont pas besoin de facilitateurs, qu'est-ce qu'on facilite ? »<sup>107</sup>

Cependant, plusieurs problèmes ont freiné cette démarche. Tout d'abord, l'appel à projet ne pouvait financer un projet qu'à hauteur de 70% du budget estimé. Et comme les cyclologisticiens étaient réticents à l'idée de financer un projet commun, le reste du financement devait donc provenir de la mairie. Pour cette même raison, la mairie devait par ailleurs occuper une place centrale dans la construction du projet, malgré un manque de moyens administratifs. Ainsi, Laurent Lhardit, qui jusque-là approuvait le comité, a interrompu Delphine Frenoux dans sa volonté de réponse à l'appel à projet, lors d'une réunion à laquelle devaient participer les trois élus, mais seule Delphine Frenoux était disponible pour représenter le comité. Ce refus, qui émanait donc de la mairie centrale, paraissait indépassable et a mis fin à la dynamique qui avait lieu jusqu'alors. Les trois élus ont imaginé des réponses aux objections qui étaient émises, notamment le fait qu'un nouvel agent venait d'être engagé par la mairie et

---

<sup>107</sup> Entretien avec Philippe Cahn, adjoint à la maire des 1er et 7e arrondissements, délégué aux espaces verts et à l'écologie urbaine, réalisé le 24 juillet 2023.

qu'il pouvait donc prendre la charge de l'écriture de la réponse à l'appel à projet. Mais aussi sur le fait que la mairie était dans son rôle d'accompagner des projets comme celui-ci.

« La métropole est la collectivité compétente en matière de schéma directeur de la logistique et du transport des marchandises. Une fois qu'on a dit ça, c'est aux municipalités de se saisir de ce schéma et de le décliner de manière opérationnelle sur leur territoire ». <sup>108</sup>

Ce point là est une illustration de ce que nous présentions en première partie sur le fait qu'aucun échelon de décision publique n'a pour mission d'accompagner le développement d'une filière comme la cyclologistique. Il faut donc que les élus se construisent une légitimité à intervenir, légitimité qu'ils ne possèdent pas a priori malgré leur mandat. Et du fait de ces réponses justifiées qui pouvaient être formulées face aux objections de Laurent Lhardit, les trois élus de secteur ont estimé que les raisons réelles de ce refus étaient politiques.

Mais le projet, qui n'était pas assez clairement défini pour être défendu convenablement, ne pouvait donc pas voir le jour à temps pour répondre à l'appel à projet. Car l'entrepôt commun n'avait pas convaincu les cyclologisticiens. Il aurait fallu une première étape de collaboration sans aspect financier pour lancer réellement le comité. Delphine Frenoux n'a donc pas continué les entretiens avec les autres cyclologisticiens puisqu'il était difficile de les approcher sans qu'il n'y ait d'objectif à cela. Ce refus formulé par Laurent Lhardit que les élus répondent à l'appel à projet signait la mise en pause, pour le moment, du comité de cyclologistique.

Au final, et malgré les complications, les réunions n'étaient pas inutiles car elles ont permis l'identification d'un vide politique et de faire un premier état des lieux d'une filière aux problèmes complexes.

Le vide politique qu'était la logistique urbaine a pu être identifié par les trois élus du fait de leur situation de marginalité. En effet, cette situation de marginalité a poussé ces élus à unir leur force et leur a permis de se saisir de ce sujet puisqu'il n'était justement pas pris en main par la mairie. Cela a mené à la création du comité de la cyclologistique et aux réunions qui étaient très prometteuses au départ. Avec des élus qui découvraient un domaine qui était, jusque-là, un impensé de l'action municipale, et des acteurs privés curieux et presque enthousiastes d'obtenir une attention comme celle-ci de la part de la mairie. Mais les obstacles ont commencé à apparaître : manque de direction claire, aucune envie de mettre la main à la

---

<sup>108</sup> Entretien avec Delphine Frenoux, adjointe au maire des 4e et 5e arrondissements, déléguée à l'Économie Sociale et Solidaire, réalisé le 23 mai 2023.

poche pour les entreprises, etc. Puis l'interdiction donnée par la mairie centrale de répondre à l'appel à projet de la région a mis en pause le projet.

Néanmoins, le lancement du comité a permis d'identifier les blocages entre les cyclologistes et les limites que ceux-ci dessinaient à ce moment-là de l'avancement. Mais elles ont surtout établi un premier contact avec les élus et particulièrement entre les cyclologistes. Si la forme du comité et ce qu'il proposait n'a peut-être pas convaincu, il a permis de fixer un champ des possibles pour une potentielle collaboration sur laquelle les élus peuvent encore travailler. Ce premier contact s'avérera par ailleurs essentiel dans la suite des événements que nous allons maintenant étudier.

### **Partie III : Quelle suite donnée aux réunions du comité ?**

Le comité de cyclologistique lancé par Delphine Frenoux, Baptiste Lusson et Philippe Cahn, s'est révélé être un échec relatif. Comme nous l'avons, vu, les élus n'ont réussi à convaincre ni les cyclologisticiens du bien fondé de la coopération de tous au sein du comité, ni les élus de mairie centrale, et notamment Laurent Lhardit, de leur légitimité à mener une telle opération et à répondre à l'appel à projets lancé par la région. Pour autant, ces réunions ont été un moyen de mettre en avant le vide politique qui existait concernant la cyclologistique et de lancer une certaine dynamique avec les acteurs du domaine. Ainsi, Fannie Nolhier, des Boîtes à vélo, a décidé de réunir tous les cyclologisticiens suite aux réunions du comité afin d'écrire un plaidoyer qui fut publié le 25 mai 2023. Par ailleurs, d'autres démonstrations d'intérêt envers la cyclologistique ont émané de la mairie centrale, de la métropole ainsi que de la région, sans être nécessairement reliées à la création du comité. Elles constituent en réalité des dynamiques qui font doublon avec le comité ou qui sont parfois même contradictoires, ce que nous allons étudier. Nous essaierons finalement d'imaginer les formes que pourrait prendre une prise en main du sujet dans le contexte marseillais actuel.

#### **Chapitre 1 : L'écriture d'un plaidoyer par les cyclologisticiens : instauration d'une volonté commune de collaboration, mais non sans contradictions...**

En parallèle du travail de Delphine Frenoux, Baptiste Lusson et Philippe Cahn sur la formation du comité, Fannie Nolhier, de son côté, démarrait un travail d'analyse de l'écosystème cycliste de Marseille suite à sa prise de poste en novembre. Bien que son poste au sein des Boîtes à Vélo concerne l'ensemble de la région PACA, il se concentre davantage sur les trois métropoles de la région que sont Nice, Toulon et Marseille. Car les financements de l'ADEME pour la création de ce poste ainsi que les équivalents pour les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Île-de-France (avec respectivement les métropoles de Lyon et Paris), ont pour objectif la diminution de la pollution de l'air dans toutes ces villes qui ont été condamnées par l'Europe du fait de leur faible qualité de l'air<sup>109</sup>. Il s'agit ici d'une autre forme d'action de la part de l'État, à travers l'Ademe, pour la réduction des pollutions au niveau local. L'association

---

<sup>109</sup> [Pollution de l'air : la France condamnée par la justice européenne pour ne pas avoir protégé ses citoyens](#). Le Monde, 24 octobre 2019.

*les Boîtes à Vélo*, grâce à l'ouverture de ce poste, peut porter une voix pour le développement du vélo, qui est difficilement entendue, surtout à Marseille. Il s'agit, pour Fannie Nolhier, d'un travail de Lobbying, de persuasion des instances publiques.

### Section A - Jusqu'à la publication du plaidoyer

Dans son travail de construction d'un réseau, Fannie Nolhier a pu, lors des deux réunions du comité, entrer en contact avec La Courserie, qu'elle n'avait pas encore pu rencontrer. Par la suite, Mistral Coursiers a aussi intégré l'association, ainsi que différents cyclologisticiens d'Aix-en-Provence. Afin d'officialiser la présence de l'association à Marseille et de faire se rencontrer tous ces acteurs, Fannie Nolhier a donc organisé une rencontre des adhérents de Marseille et d'Aix-en-Provence, après s'être rendue compte du manque d'engouement des cyclologisticiens pour le comité suite à la deuxième réunion. Cela est dû, selon son analyse et les témoignages qu'elle a recueillis lors de cet événement, à une forte réticence de tous à l'idée de mettre en place un entrepôt en commun. Comme nous l'analysions dans la partie précédente, la question de l'entrepôt avait été abordée beaucoup trop tôt dans le processus de collaboration. On peut estimer pour autant que cela a eu un effet déclencheur ou « porte-au-nez »<sup>110</sup> auprès des cyclologisticiens qui ont tout de même eu l'occasion, lors de ces réunions, d'imaginer des formes de collaboration moins coûteuses et risquées pour eux. Gwenaël Kervajan avait, lors des réunions, établi les trois priorités du comité selon les discussions qu'il observait : la réponse à des appels d'offres de marchés en commun, le lobbying et le foncier. Parmi les trois possibilités de coopération, le lobbying est de loin la moins coûteuse pour les cyclologisticiens.

Thomas Croizé a donc proposé, lors de la rencontre organisée par Fannie Nolhier, que tous ces cyclologisticiens écrivent, ensemble, un plaidoyer, qui serait porté en commun par tous les cyclologisticiens et diffusé par *Les Boîtes à Vélo*. Il s'agissait d'une première pour l'association. Le sujet qui avait été choisi en premier était celui des aménagements cyclables à Marseille. Cependant, ce sujet avait déjà été traité par différentes associations, dont *Vélo en ville* qui avait commenté le Plan Vélo à son lancement en 2019. Beaucoup l'avaient jugé bien en-deçà de ce qui est déjà réalisé dans d'autres grandes villes françaises<sup>111</sup>, avec par ailleurs

---

<sup>110</sup> La « porte-au-nez » est une technique de manipulation dans laquelle une personne fait une demande bien plus coûteuse que ce qu'elle attend réellement dans le but de minimiser le coût de sa demande réelle. On peut considérer qu'il s'agit de l'inverse du procédé du « pied dans la porte ».

<sup>111</sup> [Un "plan vélo" pour tenter de sortir Marseille de la queue de peloton](#). Marsactu, 21 juin 2019.

une confusion systématique entre « piste cyclable » et « voie partagée ». Car la circulation à vélo doit idéalement être séparée du reste de la circulation et non se faire sur le trottoir ou sur les voies de bus comme c'est bien souvent le cas à Marseille. Ainsi, des associations et médias spécialisés ont déjà produit de nombreuses analyses des problèmes du réseau cyclable marseillais et fait des propositions de changement. Et on ne compte plus les critiques qui sont faites du manque de continuité et de vision à long terme dans l'installation des pistes cyclables<sup>112</sup> ainsi que du retard dans la mise en place du plan vélo prévu pour la ville<sup>113</sup>. Pour toutes ces raisons, ce projet n'a pas pris et les cyclologistes, sous l'impulsion de Stéphane Demaegd, ont finalement décidé de porter un message plus général sur les problèmes qu'ils rencontrent et les attentes qu'ils ont des différents types d'acteurs. Il est d'ailleurs important de noter que la question des aménagements cyclables est poussée par la mairie auprès de la métropole, contrairement à la cyclologie. La mairie de Marseille semble d'ailleurs porter une vision des pistes cyclables qui se rapproche des exigences des associations, comme j'ai pu le constater en discutant avec Perrine Prigent. Le fait que des retards sur la mise en place du plan vélo soient constatés dans d'autres villes de la Métropole AMP<sup>114</sup> semble confirmer que le blocage vient avant tout de la métropole et non de la mairie marseillaise.

« Donc moi mon message c'est d'arrêter d'attendre les pistes cyclables. Il y a plein de choses à faire avant qui sont assez simples »<sup>115</sup>

Il fallait que les cyclologistes se concentrent réellement sur leurs revendications qui sont nombreuses. D'autant plus que c'est bien la logistique urbaine qui est un impensé de la mairie marseillaise, et non la cyclabilité de la ville. Et si les cyclologistes s'étaient uniquement concentrés sur cette dernière, cela n'aurait fait qu'accentuer la confusion qui existe déjà entre cyclologie et aménagements cyclables.

## Section B - Le contenu du plaidoyer

---

<sup>112</sup> ["Est-ce qu'il y a vraiment un plan vélo ?" : à Marseille, au bout des pistes cyclables c'est souvent l'impasse](#). 21 juillet 2023.

<sup>113</sup> [Quatre ans plus tard, le plan vélo métropolitain cherche toujours ses voies](#). Marsactu, 13 mars 2023.

<sup>114</sup> *Ibid*

<sup>115</sup> Entretien avec Fannie Nolhier, chargée de mission PACA pour Les Boîtes à Vélo, réalisé le 5 juin 2023.

Le plaidoyer s'intitule « Plaidoyer des cyclologisticien·nes de la métropole d'Aix-Marseille »<sup>116</sup> et est constitué d'une liste de demandes faites par les cyclologisticiens à l'attention de différents publics, avec un découpage en quatre parties selon le type d'acteurs concernés : les entreprises, les collectivités, les citoyens et les médias. Il a été publié le 25 mai 2023 sur le site des Boîtes à Vélo ainsi que sur le site internet du média Gomet, avec, pour signataires : Agilenville, La Courserie, Mistral Coursiers, Toutenvélo Marseille, Toutenvélo Aix-en-Provence, La Flèche et AIXBIKE. Il est le fruit de quatre réunions de travail étalées sur un peu moins de deux mois.

Mais malgré la réussite que fut l'écriture de ce plaidoyer, les objectifs qu'il présente ne sont pas exempts de contradictions avec les souhaits réels des cyclologisticiens.

L'essentiel des demandes faites dans le plaidoyer sont parfaitement légitimes. Celles faites aux citoyens et aux entreprises concernent le fait de considérer la cyclologistique comme alternative dans son recours majoritaire au salariat, son utilisation des vélos et donc sa participation à l'apaisement de l'espace public, etc.

Les demandes faites aux médias sont particulièrement intéressantes car elles prennent en compte le rôle que ceux-ci possèdent à la fois dans l'éducation mais aussi dans le maintien de certains biais culturels vis-à-vis des moyens de transport. En l'occurrence, la voiture est aujourd'hui établie comme une forme de norme en ce qui concerne les transports. Bien sûr, cela est sans doute plus le cas en Amérique du nord par exemple, où beaucoup des infrastructures et de l'urbanisme sont réfléchis par rapport à la voiture. Mais, même en France, l'omniprésence de la voiture est responsable de certains biais. Le phénomène de « motonormativité » désigne un biais cognitif lié à la culture de la voiture qui consiste en la minimisation inconsciente des externalités négatives de la voiture comme le bruit, la pollution de l'air, etc (Walker et al, 2022). Il est important d'évaluer à leur juste valeur ces externalités auxquelles la motonormativité nous rend moins sensibles. Et c'est en partie le rôle des médias de mettre en avant le bilan négatif de la voiture ainsi que ses alternatives. Il est de plus nécessaire que les ajouts récents au code de la route, code le panneau m12 par exemple que nous évoquions en première partie, soient diffusés au plus grand nombre. Les demandes faites par les cyclologisticiens vis-à-vis des médias sont donc très pertinentes.

---

<sup>116</sup> Annexe n°1

Cependant, il me semble qu'il y a une ambiguïté dans l'attitude des cyclologisticiens vis-à-vis des élus. En effet, nous l'avons développé dans la dernière partie, mais les cyclologisticiens membres du comité créé par les trois élus affichaient un certain manque d'enthousiasme, ou du moins, un manque de compréhension, lors de leur participation à ces réunions. Et si ça n'est probablement pas la cause principale de la mise en pause du comité, cela a, selon moi, joué un rôle plus important que ce qu'imaginent les trois élus. Pour autant, certaines demandes du plaidoyer adressées aux collectivités correspondent aux objectifs qu'avaient les trois élus pour le comité.

Parmi ces demandes, on trouve le fait d'adresser des commandes publiques aux cyclologisticiens, de porter une réflexion sur les besoins en foncier de la logistique urbaine durable ainsi que de promouvoir la filière. Or, ces trois éléments faisaient partie des objectifs des élus dans la création du comité de filière. Des discussions permettraient, une fois les besoins de la mairie en matière de logistique évalués, de déterminer le meilleur découpage des marchés publics liés à ces activités, afin de laisser aux différentes entreprises de cyclologie la chance de se positionner sur les flux logistiques de la mairie, selon les quartiers ou autre. Une commande publique globale de la mairie pour la distribution de son courrier ou pour la livraison des cantines des écoles serait probablement bien trop volumineuse et diffuse pour être prise en charge par une seule des entreprises de cyclologie, compte tenu de leur taille actuelle. D'où la nécessité, qui était bien comprise par les élus, d'ouvrir un canal de discussion pour les cyclologisticiens, afin de garantir les meilleures conditions de collaboration. De la même manière, la promotion de la filière par les canaux de la mairie pourrait se faire avec la participation des cyclologisticiens. Il serait par ailleurs souhaitable pour cela que toutes les entreprises de cyclologie de la ville soient invitées à participer, avec donc la présence supplémentaire de Mistral Coursiers et de Black Mad Cycles, ce qui est parfaitement envisageable.

Enfin, la question du foncier est selon moi la plus contradictoire dans le discours des cyclologisticiens. En effet, la limite identifiée à l'acquisition de foncier était leur taille. C'est également leur taille qui les faisait passer derrière les plus gros acteurs du marché dans l'achat d'entrepôts, selon ce qu'ils en disaient lors des réunions. Pour autant, cette demande est la moins développée du plaidoyer et arrive en dernière position dans les doléances faites aux collectivités. Avant celle-ci, on trouve le fait que les collectivités maintiennent et développent leurs politiques d'aides à la logistique bas carbone, à travers l'aide à l'achat de vélo ou le dispositif ColisActiv'. Bien sûr ces subventions sont très importantes mais elles ne doivent pas faire oublier le fait que le développement de la cyclologie nécessite une réorganisation

structurelle de la logistique urbaine qui passe notamment par la recentralisation des entrepôts. Ces dispositifs d'aides sont déjà bien développés et font de l'ombre aux besoins plus globaux de la logistique urbaine durable, comme nous le verrons dans le prochain chapitre.

« Les valeurs, ils sont d'accord. Leurs besoins aussi. Leur façon de travailler ils sont d'accord, le fait qu'ils n'aiment pas uber eats et urby. Faire un hub commun, ils sont d'accord que ce n'est pas la priorité, peut-être un jour, mais potentiellement ils pourraient mutualiser pour potentiellement avoir des bureaux de coworking ensemble, un atelier de réparation ensemble. Mais des espaces partagés je pense qu'ils auraient peur qu'on entende les conversations téléphoniques. Créer un appel à projets ensemble, pas trop, répondre à un marché public ensemble, pas trop, sous-traiter à une solution qui mutualise les commandes, pas trop non plus. »<sup>117</sup>

Bien sûr, il est possible de m'opposer le fait que l'entrepôt commun n'est pas la priorité actuellement. Mais il serait intéressant, justement, de discuter maintenant de la forme que pourrait prendre cette collaboration afin que les idées aient le temps de mûrir et que les dispositions finales correspondent au mieux à chaque acteur. Sur ces trois demandes, les cyclologisticiens semblent donc présenter un double discours entre leurs revendications affichées dans le plaidoyer et ce qu'ils veulent réellement exprimer.

Il y a plusieurs éléments qui viennent contrebalancer ces critiques.

Tout d'abord, tous les cyclologisticiens ayant signé le plaidoyer n'étaient pas présents aux réunions du comité (par exemple Mistral Coursiers était invité et n'a pas participé).

Ensuite, le manque de pouvoir des élus et leur situation de marginalité au sein de la mairie étaient perceptibles lors des réunions et cela a potentiellement participé au désintérêt d'une partie des cyclologisticiens. Pour autant, comme nous l'avons vu en première partie, le pouvoir politique n'est pas un paramètre fixe lié à une fonction. Le pouvoir se construit, à la fois par l'expertise, mais aussi par l'opportunisme.

Ainsi, le comité est un moyen pour les cyclologisticiens de participer à la construction de l'expertise de ces trois élus, expertise qu'il serait ensuite possible de transformer en moyen d'action dès l'ouverture d'une fenêtre d'opportunité. Les cyclologisticiens auraient donc un contact direct avec des élus qui, par ailleurs, pourraient parvenir à se rendre indispensables sur le sujet. Car, lorsqu'il s'agit de sujets techniques, et la logistique urbaine en est un parfait exemple, tant le sujet est méconnu des institutions, une compréhension globale signifie, pour

---

<sup>117</sup> Entretien avec Fannie Nolhier, chargée de mission PACA pour Les Boîtes à Vélo, réalisé le 5 juin 2023.

un élu, qu'il sera parmi les seules personnes à savoir répondre politiquement aux enjeux de ce domaine. Ainsi, les cyclologisticiens, en ne poursuivant leurs réunions en commun qu'à travers l'association des Boîtes à Vélo, renoncent à une porte d'entrée au sein des institutions qui leur serait profitable.

Cependant, malgré les critiques qui peuvent être formulées, l'écriture du plaidoyer a permis de fixer les revendications des cyclologisticiens, ce qui était la première étape faisant défaut au bon déroulé du comité. Fannie Nolhier a réussi à faire collaborer les cyclologisticiens grâce à trois éléments qui manquaient aux élus. Tout d'abord en commençant par un projet beaucoup moins ambitieux, bien que nécessaire. Ensuite par une approche qui donnait plus de légitimité à son action. Le manque de pouvoir apparent des élus leur a retiré la confiance que pouvaient leur accorder les entrepreneurs. Cette apparente impuissance n'est pas une fatalité et nous étudierons par ailleurs, en dernière partie, quels moyens peuvent aujourd'hui mettre en œuvre les élus afin de relancer le comité et de donner la possibilité à l'action publique de se déployer. Enfin, les échanges réguliers entre les acteurs représentent un facteur déterminant dans la construction d'un projet commun.

« Sûrement que ce genre de projets communs nécessitent beaucoup d'échanges, des échanges réguliers, des apports extérieurs. »<sup>118</sup>

Ce point là est aujourd'hui pris en compte par les élus, bien qu'il ait été difficile pour eux de faire autrement compte tenu de leur charge de travail.

« Ce qui serait bien c'est que ce comité arrive à influencer les décideurs de la mairie et qu'ils mettent en place le plaidoyer. Qu'ils passent des commandes publiques, qu'ils se mettent au vélo. Il faudrait que la mairie de Marseille ait en tête que le vélo pro c'est bien. »<sup>119</sup>

L'écriture du plaidoyer a finalement permis une première collaboration entre les cyclologisticiens et a permis d'établir les bases de ce à quoi pourrait ressembler une intervention publique dans le domaine, ce qui était un élément extrêmement flou pour beaucoup d'élus jusque-là. On ressent d'ailleurs encore ce flou dans l'accompagnement très limité de la logistique urbaine proposé par la région, comme nous allons le voir. D'autres éléments

---

<sup>118</sup> Entretien avec Delphine Frenoux, adjointe au maire des 4e et 5e arrondissements, déléguée à l'Économie Sociale et Solidaire, réalisé le 23 mai 2023.

<sup>119</sup> Entretien avec Fannie Nolhier, chargée de mission PACA pour Les Boîtes à Vélo, réalisé le 5 juin 2023.

pourraient aussi venir entraver une poursuite du processus engagé par Delphine Frenoux, Baptiste Lusson et Philippe Cahn.

## **Chapitre 2 : Un blocage entre les institutions ou une compétition entre élus**

Malgré la publication du « Plaidoyer des cyclologisticien·nes » qui a permis de mettre en lumière les besoins exprimés des cyclologisticiens, la traduction de ces besoins en réponse politique doit passer par un dialogue avec les élus. Et c'est finalement l'autre force de la présence de Fannie Nolhier en région PACA. Car en plus de pouvoir dédier plus de temps à la collaboration des cyclologisticiens que les élus, l'adhésion des entreprises aux Boîtes à Vélo lui donne la légitimité de porter leur voix auprès des différents élus qui porteraient un intérêt au domaine. Mais maintenant que les trois élus à l'origine du comité de cyclologique ont mis le doigt sur le vide politique qu'est la logistique urbaine à Marseille, nous devons nous demander qui peut, aujourd'hui, se saisir du sujet, et si le dialogue doit prendre une autre forme que celle du comité.

### **Section A - Une prise en main du sujet par la mairie centrale ?**

Suite à l'arrêt du fonctionnement du comité, Delphine Frenoux s'est posée la question de savoir quelle forme d'interactions entre les différents acteurs serait la plus efficace pour continuer à faire avancer le sujet. Fannie Nolhier a donc mis Delphine Frenoux en contact avec ses homologues des autres villes pour étudier leur manière d'interagir avec les élus. On peut se rendre compte, d'après les témoignages des collègues de Fannie Nolhier à Lyon et à Nantes, du retard de Marseille tant dans la fréquence que dans la diversité de formes que prennent ces échanges. À Nantes, le représentant des Boîtes à Vélo déclare échanger avec la mairie, tant avec des techniciens qu'avec des élus, minimum une fois par semaine. Tandis qu'à Lyon, l'association est appelée à participer sur la question de l'intégration sur la chaussée non seulement du vélo mais aussi spécifiquement du vélo cargo. Pour autant, malgré l'intérêt de ces formes d'échanges, l'initiative du comité de cyclologique monté par les trois élus marseillais fait toujours figure d'exception. Ce mode de fonctionnement peut d'ailleurs être bénéfique dans une ville dans laquelle les aménagements cyclables tardent à venir,

contrairement à Lyon et Nantes<sup>120</sup>. Car il permet de mettre la lumière sur d'autres enjeux que ceux des infrastructures cyclables, qui mettront de toutes façons du temps à se mettre en place, et dont l'utilité serait par ailleurs mieux défendue par une filière de la cyclologistique en forte croissance.

On se trouve donc à ce moment-là à Marseille dans un contexte d'expérimentation de modes de dialogue entre élus et acteurs de la filière de la cyclologistique qui est doublement négligée : à la fois dans le retard que prennent l'installation des infrastructures cyclables mais aussi dans la non prise en compte globale de la logistique urbaine à Marseille. Mais, suite aux réunions du comité formé par les trois élus, la mairie a, elle aussi, souhaité expérimenter sur le sujet. Elle a donné à Audrey Gatian, adjointe au maire de Marseille, déléguée à la mobilité, la mission de réunir des acteurs liés à la pratique du vélo dans la ville. Audrey Gatian a lancé une invitation adressée à différentes personnalités de l'écosystème « vélo » de Marseille, parmi elles : Cyril Pimentel, directeur du collectif Vélos en Ville, Bruno Guiraud, membre du Rassemblement d'Associations pour les Modes de Déplacements Alternatifs dans la Métropole Aix-Marseille-Provence (RAMDAM), Olivier Jourdan, membre de la FUB et de RAMDAM, et Fannie Nolhier. Cette invitation proposait de participer à une première réunion d'un « Comité vélos » le 2 juin 2023, donc une semaine après la publication du plaidoyer et trois mois exactement après la dernière réunion du comité de cyclologistique.

Je n'ai pas pu assister à cette réunion et Audrey Gatian n'a pas souhaité répondre à mes questions. Le seul retour que j'ai eu de cette réunion vient de Fannie Nolhier et des informations qu'elle m'a transmises et que je vais analyser ici.

La réunion organisée par Audrey Gatian portait donc sur le vélo, et sur les priorités d'aménagements cyclables à Marseille. Car, comme nous l'avons évoqué, les relations entre mairie marseillaise et métropole AMP sont très tendues et le sujet des pistes cyclables avance très peu malgré la présence de Perrine Prigent à la métropole pour pousser le sujet. Les participants ont donc pu présenter leurs priorités, qui sont : des aménagements cyclables sécurisés et formants une continuité dans la ville, l'abaissement de la vitesse maximale des voitures au sein de la ZFE, des stationnements pour vélos et trottinettes électriques qui n'empiètent ni sur les trottoirs ni sur les pistes cyclables. Ces revendications étaient, pour

---

<sup>120</sup> Toutes deux ont obtenu la note de C au baromètre des villes cyclables : <https://barometre.parlons-velo.fr/>

certaines, déjà portées par le Printemps Marseillais en 2020<sup>121</sup>, pour d'autres, prises en compte par la mairie depuis, notamment par Perrine Prigent, et pour les dernières, déjà portées haut et fort par certains collectifs dont le collectif Vélos en Ville<sup>122</sup>. Autrement dit, cette réunion semble maintenir le statu quo sur le manque d'aménagement cyclable à Marseille puisque beaucoup de ce qu'il s'est dit à la réunion était déjà connu de tous les participants.

Cette réunion met donc le doigt sur un nouveau problème vivement critiqué par tous les acteurs avec lesquels j'ai pu m'entretenir : le « mille-feuille » institutionnel. La critique de cet empilement de structures administratives et des allers-retours qui se font entre elles n'est pas récente. Et si les nombreuses réformes territoriales mises en place depuis 2010 ont déplacé les pouvoirs, notamment vers les régions et les intercommunalités, elles n'ont pas significativement simplifié les schémas organisationnels (Ville, 2023). En plus de cette organisation qui n'est claire ni aux yeux des citoyens, ni aux yeux de certains élus, un problème de communication persiste.

« [...] les acteurs ne travaillent pas ensemble, ils changent tout le temps, ils ne sont pas présents aux réunions donc au final on se répète. Et finalement, eux ne travaillent pas ensemble donc on brasse du vent »<sup>123</sup>

En l'occurrence, Audrey Gatian avait été mise au courant de l'existence du comité de cyclologistique lancé par les trois élus, qui regroupait d'ailleurs une partie des acteurs invités pour la réunion du comité vélos, comme Fannie Nolhier, Stéphane Demaegd, etc. Pour autant, l'existence du comité de cyclologistique n'a pas été prise en compte et les élus à l'origine du projet n'ont pas été conviés à cette réunion. Cela pose deux problèmes : une acculturation des élus qui se fait à deux niveaux, et le sentiment d'une compétition entre les élus.

Comme nous l'avons déjà analysé, le travail de Delphine Frenoux, Baptiste Lusson et Philippe Cahn consistait entre autres, et peut-être même, avant tout, à un travail d'acculturation aux problèmes divers des cyclologisticiens, qui comprennent l'infrastructure, mais pas uniquement. Ce processus a nécessité un long travail de lectures et d'écoute de la part des élus qui ont finalement commencé à acquérir une certaine expertise. Pour autant, l'initiative d'Audrey Gatian marque un retour à zéro de la part de la mairie, qui doit donc recommencer ce processus d'acculturation. Par ailleurs, ce redémarrage se fait sur des bases non pas de besoin

---

<sup>121</sup> [Programme du Printemps Marseillais](#)

<sup>122</sup> [Collectif Vélos en Ville - Aménagement Cyclable](#). Vélos en ville, 17 mars 2023.

<sup>123</sup> Entretien avec Fannie Nolhier, chargée de mission PACA pour Les Boîtes à Vélo, réalisé le 5 juin 2023.

de certains utilisateurs de la chaussée ou d'une certaine filière mais sur les bases des besoins de la ville de Marseille en infrastructures cyclables. Ce point de départ de la réflexion biaise donc le processus qui suit. Les problèmes qui ne dépendent pas des pistes cyclables et qui pourraient pour autant être résolus ne sont que très peu étudiés.

« Et puis “comité vélo” c'était pas “comité cyclologistique”. Moi j'ai parlé du plaidoyer et tout ça mais après c'est vite repassé sur les aménagements. Donc dans sa tête, le vélo ça reste encore “comment changer les infrastructures de la ville”. Je leur ai laissé le plaidoyer dans leurs mains mais voilà. Il faut encore que je fasse une campagne de communication pour l'envoyer à tout le monde. »<sup>124</sup>

Ce nouveau comité vélos ne correspond donc pas à une prise en main des problèmes des cyclologisticiens par la mairie centrale qui maintient à ce stade le sujet de la logistique urbaine dans une situation d'impensé des institutions. De par son approche centrée sur les infrastructures cyclables et le fait qu'elle réunit des acteurs similaires, cette nouvelle initiative pourrait même retarder une prise en main du sujet par la mairie.

Le fait que cette nouvelle réunion se fasse sans communication entre les élus, comme d'autres initiatives, notamment celles portées par le pôle « Marseille 2030 » de la mairie, qui vise à coordonner les actions dans le but de respecter les objectifs du programme « Marseille neutre en carbone en 2030 », que nous révoquerons plus tard, est bien entendu perçu par les citoyens. Cela donne, au mieux, un sentiment que les élus sont incompetents, au pire, qu'ils se mènent une compétition au sein d'une même institution. Le découpage de la mairie de Marseille en arrondissement n'aide pas à la clarification des actions, et s'additionne à ce sentiment de « mille-feuilles ». Car le fait que la mairie centrale ait établi un contact officiel avec certains acteurs limite maintenant les initiatives qui pourraient être portées par des élus de secteurs, et en particulier les élus à l'origine du comité de cyclologistique qui, je le rappelle, ont déjà entamé le travail difficile d'acculturation et d'identification des problèmes.

Finalement, que ce soit la question des routes, du manque de communication entre élus, des blocages entre les différentes instances que sont les mairies de secteur, la mairie centrale et la métropole, ces éléments participent tous à empêcher l'obtention par ces institutions d'une « vision globale »<sup>125</sup> sur la ville de Marseille, et notamment sur ses infrastructures routières et

---

<sup>124</sup> *Ibid*

<sup>125</sup> Entretien avec Baptiste Lusson, adjoint à la maire des 6e et 8e arrondissements, délégué à l'Économie Sociale et Solidaire, réalisé le 10 mai 2023.

foncières. Ce sentiment qu'à Marseille, les actions sont entreprises de manière décousue, sans consultation de ce qui se fait dans d'autres quartiers, m'a été partagé par Baptiste Lusson au cours de nos échanges. Et il correspond bien à ce que l'on peut ressentir en marchant dans les rues de Marseille et en observant, par exemple, des couleurs de revêtement différentes selon la rue, des pistes cyclables qui apparaissent de nulle part ou disparaissent soudainement, ou des trottoirs flambant neufs à côté de rues jonchées de nids-de-poule.

« Le problème de la ville de Marseille [...] c'est que [...] même aujourd'hui, on n'arrive pas encore à avoir une vision globale. [...] C'est un frein énorme, malgré ce qu'on dit, au développement de la ville. C'est vrai que ça fait une ville un peu bossue, pas parfaite, comme certains aiment. Mais aujourd'hui quelqu'un qui veut aller du vélodrome à la gare Saint-Charles il a trois pistes cyclables différentes et pas de lien entre elles, c'est super dangereux. C'est pareil pour les familles qui ont des enfants en poussette, je les admire parce que, quand j'avais des enfants, je ne les ai jamais promenés en poussette à Marseille, ce n'était pas possible. »<sup>126</sup>

Ce manque de vision globale est hérité non seulement de l'ancienne mandature mais aussi de ces conflits et manques de communication entre institutions. Il était d'ailleurs partagé par Perrine Prigent qui m'a expliqué comment s'y prenait aujourd'hui la ville pour dépasser cet état de fait. Selon elle, obtenir un urbanisme structuré et vivable passe en grande partie par la hiérarchisation des espaces et la mise en place de plans directeurs. C'est notamment le rôle du Plan Local d'Urbanisme interurbain (PLUi), qui, depuis le 13 décembre 2000, fixe les règles d'aménagement et d'utilisation des sols. Des modifications sont d'ailleurs attendues dans le PLUi de la métropole AMP en octobre 2023 suite à une consultation publique, et une nouvelle enquête publique sera mise en place en fin d'année 2023 en prévision d'une nouvelle modification dans les prochaines années. Il s'agit d'un travail de fond sur des documents très pointus et complexes qui met donc du temps à se mettre en place.

« On savait qu'un seul mandat, ça ne suffirait pas à mettre Marseille sur la voie du 21<sup>e</sup> siècle »<sup>127</sup>

On peut donc rejoindre le constat de Fannie Nolhier sur le fait que, de toute façon, les infrastructures correctes mettront du temps à voir le jour à Marseille et que d'autres choses sont réalisables d'ici là. Par ailleurs, bien que la mairie ne se soit pas saisie du sujet de la logistique,

---

<sup>126</sup> *Ibid*

<sup>127</sup> *Ibid*

des actions existent du côté de la région, et même de la métropole, ce que nous allons maintenant analyser.

### Section B - La région : une action à l'échelle macroscopique qui empêche la prise en main de la logistique urbaine.

Dans le conflit entre mairie marseillaise et métropole AMP, la région semble être un acteur externe, menant des actions indépendantes. Comme nous l'avons vu, la région représente, depuis la loi NOTRe de 2015, le coordinateur des politiques publiques locales. Elle est chargée d'établir des schémas directeurs (SRADDET et SRDEII) qui planifient l'action sur les budgets et les politiques publiques sur plusieurs années (en général cinq ans). La région SUD se donne également des objectifs très ambitieux de réduction des émissions de CO2 avec un objectif de neutralité carbone d'ici 2050 et un objectif intermédiaire de diminuer les émissions de 55% d'ici 2030. Par ailleurs, les régions, et la région PACA notamment, se sont vues octroyer aujourd'hui un rôle d'animateur de la filière logistique, à travers les différentes lois de réorganisation de l'administration locale depuis 2015 (loi NOTRe, LOM, loi Climat et résilience). Ces nouvelles compétences ont conduit à la création des postes de Julie Raffailac, avec qui j'ai pu m'entretenir dans le cadre du mémoire, et de sa collègue. À elles deux, elles incarnent le pôle logistique de la région SUD.

L'action de la région en matière de logistique se fait à une échelle large, avec comme principal objectif la massification du transport de marchandises par les moyens bas carbone que sont le fret et le maritime. Les budgets consacrés à ces filières sont significatifs : le fret fluvial représente, pour la région, un budget de neuf millions d'euros sur cinq ans, pour le fret ferroviaire, la région investit dix millions d'euros. Le port de Marseille est aussi un pôle d'activité essentiel pour la région puisqu'il s'agit du premier port français et du 6e port européen. Le budget investi dans ce dernier est de trente-cinq millions d'euros. Par ailleurs, l'appel à projets lancé en collaboration avec l'ADEME disposait d'un budget d'environ trois cent milles euros.

« On est plutôt sur une dimension de planification très macro à l'échelle de la région sur les grandes infrastructures, les grands sites de développement logistique, les zones logistiques d'entrepôts, etc. »<sup>128</sup>

---

<sup>128</sup> Entretien avec Julie Raffailac, chargée de projet Logistique à la région SUD, réalisé le 2 août 2023.

Ainsi, à travers les schémas directeurs et les sommes investies, la région se donne un rôle d'organisateur de la transition écologique pour la grosse logistique, avec une priorisation faite à un objectif de massification des flux. Mais en ce qui concerne la logistique plus locale, et notamment la logistique urbaine avec la question du dernier kilomètre, l'action de la région se fait plus à travers de l'accompagnement et des soutiens financiers ponctuels. On trouve dans le SRADDET des recommandations de mesures à l'attention des métropoles notamment pour une sanctuarisation des espaces logistiques en centre-ville. Mais aucune réelle mesure d'envergure qui permettrait une transition rapide vers des moyens de livraison écologiques en centre-ville. Ainsi, la logistique urbaine n'est que très peu citée dans le SRADDET de 2019 (le dernier en date, qui est d'ailleurs en cours de modification) et aucune mention de la cyclologistique n'est faite. Il est fait mention du soutien au ferroviaire de proximité mais peu de choses concernent le transport de marchandises à cette échelle. Cette question des différentes échelles de logistique est très particulière. On sent là d'ailleurs une réelle contradiction dans la manière de penser les politiques de logistique par la région puisque l'essentiel des efforts sont dédiés à la massification du transport de marchandises. Or, comme on l'a vu, la transition vers une logistique urbaine décarbonée doit passer par un retour des entrepôts en centre-ville et donc de nombreuses petites plateformes logistiques à travers la ville. Mais la région ne semble pas équipée juridiquement pour gérer cette échelle du transport de marchandises. Les politiques dédiées à la logistique urbaine consistent donc à de l'accompagnement et de l'éducation des plus petites collectivités ainsi que du soutien aux initiatives privées dans l'espoir qu'elles permettent une transition écologique de la filière.

Ainsi, l'action de Julie Raffailac en ce qui concerne la logistique urbaine passe par différents dispositifs. La première politique qu'elle a mise en place concernant la logistique est le lancement, depuis 2017, des ateliers régionaux de la logistique. Il s'agit de groupes de travail répartis selon différentes problématiques (l'accès au foncier, le fret ferroviaire, la formation, la logistique urbaine, etc) dont l'objectif est de proposer des solutions à ces enjeux identifiés comme les « principales problématiques à résoudre sur le territoire »<sup>129</sup>. Ces ateliers sont supervisés par la région mais animés par d'autres institutions publiques en partenariat avec un acteur privé. L'atelier de logistique urbaine par exemple est piloté par la mairie de Nice et La Poste. Ils peuvent être décrits comme des incubateurs de solutions à des problèmes logistiques.

---

<sup>129</sup> [Ateliers de la logistique : le transport de marchandises en quête d'harmonisation](#). Gomet', 18 décembre 2020.

Par ailleurs, le sous-groupe dédié aux formations est un moyen pour Julie Raffailac de faire de l'éducation des plus petites collectivités au domaine complexe qu'est la logistique.

« On se rend compte qu'il y a beaucoup de territoires qui ne comprennent pas les enjeux attachés à ça et qui n'ont pas l'expertise ou les ressources pour travailler sur le sujet. Puisqu'on n'a pas un monsieur ou madame logistique dans toutes les communes ou agglo. Donc forcément on ne traite pas les sujets. Donc nous on peut aussi avoir ce rôle d'accompagnement, d'ingénierie, de conseil. »<sup>130</sup>

Une autre initiative, que l'on a déjà évoquée, est le recours aux appels à projets. Dans l'ensemble, une grande partie de l'action régionale en matière de logistique urbaine passe par des subventions de projets, que ce soit des appels à projets, des prêts à taux zéro ou des aides à l'achat pour certains équipements comme des vélos cargos. Ces types de politiques, bien qu'elles puissent représenter une aide significative pour des petites entreprises, ne permettent pas une réelle transition de la filière logistique. Les cyclologistes peuvent bien sûr grandement bénéficier de ce genre d'aides, qui soutiennent le développement en permettant l'ajout d'un véhicule sur une flotte qui n'en compte généralement que quelques-uns. Mais les aides permises par ces dispositifs ne représentent pas une réelle politique d'adaptation de la logistique. Elle ne dit rien par exemple du modèle économique des entreprises de cyclologiste, qui, comme nous l'avons analysé, repose pour l'instant sur des flux atypiques. Les cyclologistes ont aujourd'hui atteint un plateau qu'il paraît difficile de dépasser. Cependant, ça n'est pas l'avis de Julie Raffailac qui considère qu'aujourd'hui, la cyclologiste se développe bien à Marseille, et qu'il paraît difficile de mieux accompagner la filière, du moins à son échelle.

Additionnées à l'instauration des ZFE, les subventions proposées par la région permettent au marché de s'adapter. Car les ZFE représentent une forte contrainte pour les PSL qui peuvent donc, grâce aux aides, se réorienter vers une flotte décarbonée. Mais du fait de la décentralisation des entrepôts, la réorientation choisie passe souvent par des VUL électriques qui ne règlent rien aux problèmes de congestion et de partage de la voie avec les autres usagers.

Les appels à projets répondent peut-être mieux à ce dilemme que les subventions. Car ils permettent une meilleure analyse du projet subventionné et donc une meilleure répartition des investissements selon la capacité du projet à réellement faire évoluer la filière. L'entreprise Deki, co-fondée par Gwenaël Kervajan, a notamment pu bénéficier d'un appel à projets de la

---

<sup>130</sup> Entretien avec Julie Raffailac, chargée de projet Logistique à la région SUD, réalisé le 2 août 2023.

région en partenariat avec l'Ademe (antérieur à celui auquel Delphine Frenoux souhaitait répondre). Cependant, on a pu voir le rejet que suscitait, chez les cyclologistes, l'idée d'être sous-traitants d'une solution de mutualisation des commandes.

Ces politiques de subvention manquent donc d'une analyse des demandes réelles des cyclologistes ainsi que d'une analyse globale des flux et de la manière de réduire leur taille et leur impact. Ainsi, le foncier n'entre que très peu en considération. D'autant plus que Julie Raffailac explique que ces aides ne peuvent pas être des aides à l'exploitation. Le modèle économique le moins coûteux reste donc privilégié, même s'il peut être moins vertueux.

Les projets issus des appels à projets, tout innovants qu'ils soient, ne permettront pas de réorganiser les flux logistiques d'une ville.

D'après l'entretien que j'ai pu mener avec Julie Raffailac, la région ne semble pas s'être réellement saisie de la cyclologie. Cela est explicable à la fois car il y a un problème d'échelle d'action, la région ne peut interférer avec la politique de la ville ou de la métropole, mais aussi par un manque de moyens.

« On ne peut pas accompagner tous les territoires, moi je suis toute seule. J'ai une autre collègue qui travaille avec moi sur la logistique mais plutôt sur ce qui est fret ferroviaire et portuaire. Et rien qu'avec le port de Marseille, je ne vous cache pas qu'elle est très occupée. »<sup>131</sup>

Il est très difficile pour la région de mener des politiques territorialisées. Elle ne possède pas la connaissance fine du territoire que possède une mairie, ou encore plus une mairie de secteur. Elle n'a pas non plus les moyens humains de s'attarder sur chaque collectivité locale. La région est donc cantonnée à des politiques globales de massification et des programmes d'accompagnement des collectivités sur le sujet de la logistique, ce qui est déjà honorable.

Pour autant, ces politiques limitées que sont les subventions de projets sont aussi déployées par la métropole AMP. Ainsi, la métropole a lancé, en septembre 2022, un appel à solutions de mobilité et de logistique durable dans le cadre de la mise en place de la ZFE à Marseille. Les initiatives recherchées doivent s'inscrire dans un des objectifs suivants : décarbonation des moyens de livraison, mutualisation du stockage ou des véhicules, conversion de véhicules professionnels, etc<sup>132</sup>. Les quatorze lauréats du dispositif ont été invités à présenter

---

<sup>131</sup> Entretien avec Julie Raffailac, chargée de projet Logistique à la région SUD, réalisé le 2 août 2023.

<sup>132</sup> [Inscription au Meetup de présentation des solutions innovantes en mobilité et logistique urbaine durable](#)

leur solution devant, entre autres, Martine Vassal, présidente de la métropole AMP, et Renaud Muselier, président de la région SUD. Et parmi ces lauréats, on retrouve les entreprises *Agilenville*, *Deki*, *Toutenvélo*, *La Courserie*, etc. Pour autant, ces entreprises n'ont pas inventé le principe de la cyclologistique, et mis à part *La Courserie*, les entreprises étaient déjà relativement bien implantées sur leur territoire.

Aucune des entreprises lauréates de ce concours n'est réellement une solution innovante de mobilité permettant de répondre à la contrainte de la ZFE. Il s'agit de moyens de transport, de personnes et de marchandises, bas carbone, qu'il convient donc de développer dans un contexte de réduction des pollutions en ville. La ZFE n'est pas une contrainte à laquelle il faut répondre. Il s'agit d'un autre moyen de parvenir aux mêmes fins. Le problème est donc pris dans le mauvais sens. Il ne s'agit pas de se fixer des contraintes et d'y répondre. Il s'agit de mener des politiques d'envergure, parmi lesquelles figure la mise en place des ZFE, dans le but de réduire un maximum les pollutions. C'est en cela que la méthode de l'appel à projets est une politique qui limite l'action publique plus qu'elle ne la développe. Car ce que prouve cet appel à innovations lancé par la métropole AMP, c'est que les solutions sont déjà connues et en cours de développement. Il convient donc de déterminer les meilleurs moyens d'aider au déploiement général de ces solutions, ce que l'appel à innovations ne fait pas.

La cyclologistique est un sujet qui n'a toujours pas été saisi, ni par la région, ni par la métropole, et encore moins par la mairie, mis à part le comité de cyclologistique. Pour autant, la filière est présente dans les réunions et évènements portant sur le vélo ou sur la logistique urbaine, elle se fait connaître par des demandes de subvention, etc. Il existe un manque général de prise en compte de la filière, d'appréhension de son potentiel, et donc d'envergure des politiques qui pourraient mener à son développement. Les mesures qui sont menées jusque là prennent la place des ces politiques potentielles puisqu'il est encore très difficile de se représenter ce à quoi pourrait ressembler un dispositif de généralisation de la cyclologistique. Dans ce contexte, la question est de savoir à quoi pourrait ressembler une telle politique, par qui et comment elle pourrait être portée.

### **Chapitre 3 : Quelle forme possible pour une prise en main de la cyclologistique par la mairie de Marseille à l'heure actuelle ?**

Nous pouvons tirer plusieurs enseignements de la situation décrite dans ce mémoire. Et il est possible d'adopter une vision plus large de la situation, grâce à l'analyse faite en première partie, de récits présentant des similitudes, notamment le récit de Gabrielle Bouleau (2017). La prise en main d'un nouvel objet de politiques publiques semble être un processus long. Il nécessite une étape de découverte du sujet, qui peut se reproduire plusieurs fois dans des groupes d'acteurs différents, puis une appréhension du fait qu'il s'agit d'un sujet qu'il faut investir. Ensuite, une acculturation doit se faire afin de déterminer une manière de répondre au problème tout en communiquant sur l'importance de se saisir de ce sujet jusqu'à qu'il arrive dans une position de haute priorité dans l'agenda politique. Cette priorité peut être déterminée autant par la simplicité de la réponse que par la l'importance du sujet. Un sujet peu important mais pour lequel il existe une possibilité d'agir rapidement peut être saisi très rapidement. Il n'est donc pas surprenant ici, bien que cela puisse être décevant, que cette première tentative de prise en main du sujet de la cyclologistique par la mairie de Marseille ait résulté en un relatif échec. Pour autant, il s'agit d'une première initiative concernant la cyclologistique émanant directement de la mairie, ce qui représente une étape significative dans le processus. Maintenant que l'écosystème marseillais de la cyclologistique a vécu sa première expérience de collaboration et que la filière a attiré l'attention de la mairie centrale, de la métropole et de la région, en partie grâce à la formation du comité, il est intéressant de faire le bilan sur ce que les élus et moi-même avons pu apprendre de ces derniers mois et ce que cela décrit sur la fabrique d'une politique, et plus précisément sur le partage d'expérience et la fabrique de l'expertise.

#### **Section A - Communication et construction de l'expertise...**

Un premier problème que l'on a pu analyser dans le cadre de ce travail est le manque de communication sur les actions entreprises dans différentes villes. On l'a vu, Delphine Frenoux, Baptiste Lusson et Philippe Cahn ont recherché de l'inspiration dans la méthode de travail et les actions réalisables pour réaliser leur objectif de mise en avant de la filière. Mais ces informations et témoignages n'étaient pas faciles à trouver ou pas assez bien décrits pour se faire une idée de la reproductibilité à un autre territoire. À travers mes entretiens avec les élus, je n'ai pas eu l'impression que les échanges entre mairies étaient fréquents. Ou du moins,

j'ai eu le sentiment, lors des réunions du comité, qu'il y avait une certaine connaissance de ce qui se faisait dans d'autres villes sans pour autant comprendre la manière dont les dispositifs étaient mis en place.

Cependant la recherche existe. Il existe de nombreuses analyses de la mise en place de politiques et de leur succès ou échec. Il faut démocratiser la communication qui semble être limitée à l'heure actuelle. C'est en partie l'objectif de ce mémoire. Communiquer sur une tentative qui a eu lieu à Marseille dans un contexte particulier, des innovations qui ont été imaginées et des erreurs qui ont été faites afin que cette tentative soit analysée et que l'on en tire des apprentissages. C'est l'intérêt aussi d'associations nationales telles que *Les Boîtes à Vélo* qui ont plus de facilité à partager les expériences entre les différentes villes, ce qui est très enrichissant. Les témoignages ont permis de voir que la quantité d'échanges entre les associations de ce type et la mairie était très insuffisante à la mairie marseillaise. Par ailleurs, l'effet du plaidoyer, qui était une première pour l'association, sur les instances municipales et métropolitaines sera documenté et l'expérience permettra d'évaluer l'efficacité de tels dispositifs. Par ailleurs, c'est dans le monde associatif que Delphine Frenoux est allée chercher l'inspiration pour la forme que devait prendre le comité.

Une critique dont elle m'a fait part sur les institutions marseillaises est la présence d'une certaine forme de résignation chez certains élus vis-à-vis de la situation de la ville. Cette résignation n'est pas un fatalisme, mais plutôt une idée selon laquelle même les aspects négatifs de la ville de Marseille font partie de son charme et il ne serait donc pas nécessaire de chercher à les combattre. Ce sentiment était aussi partagé par Baptiste Lusson :

« C'est vrai que ça fait une ville un peu bossue, pas parfaite, comme certains aiment. »<sup>133</sup>

Même s'il faut bien sûr conserver la singularité de Marseille, cela ne signifie pas qu'il faut en oublier les aspects négatifs. Aspects négatifs qui sont présents et rendent la vie des marseillais difficile. On évoquait en première partie la question des îlots de chaleur qui représentent déjà un problème et dont la gravité va s'accroître avec le réchauffement climatique. Mais il y a aussi la question de l'accès très inégal aux transports en commun, problème qui était abordé

---

<sup>133</sup> Phrase prononcée par Baptiste Lusson en parlant du manque de continuité dans les aménagements routiers de la ville, lors de l'entretien réalisé le 10 mai 2023.

dans le programme du Printemps Marseillais<sup>134</sup>, ou bien la question des nombreux nids-de-poule que Perrine Prigent souhaite mettre en avant auprès de la métropole.

« Il y a un aspect qui intéresse la cyclologistique, qui est un axe que je porte fortement qui est la résorption des nids de poules, qui peut paraître anecdotique. [...] La Provence a lancé une grande enquête, le journaliste me disait qu'ils avaient rarement reçu autant de réponses qu'à cette enquête là, sur l'état de la voirie à Marseille. »<sup>135</sup>

Cette tendance à minimiser les défauts de Marseille limite aussi les comparaisons avec d'autres villes, selon Delphine Frenoux, et amène une tendance à se féliciter sur l'atteinte d'objectifs pourtant bien en-deçà de ce qui est réalisé ailleurs. Un bon exemple de ce phénomène est la manière avec laquelle la métropole défend sa mise en place du plan vélo. Le plan vélo pour Marseille, proposé en 2019 pour la période 2019-2030, avec des objectifs intermédiaires en 2024, comprenait quinze piliers, avec notamment l'augmentation du nombre de vélo en libre service, l'augmentation du nombre de vélo en location longue durée, l'augmentation de la part de vélos électriques, et bien sûr, la mise en place de nombreuses pistes et axes cyclables, ce qui représentait la moitié du budget prévu. Et lorsqu'elle est interrogée sur son retard vis-à-vis de la mise en place des pistes cyclables, la métropole défend son bilan en évoquant le fait que la totalité du parc de vélos en libre service était passé à l'électrique<sup>136</sup>. Cependant, ce parc n'est aujourd'hui composé que de 2000 vélos, tous électriques effectivement, là ou à Grenoble, par exemple, 9500 vélos sont disponibles à la location courte durée, et la flotte parisienne de Vélib' est de 40000 vélos, soit vingt fois plus qu'à Marseille.

La construction de l'expertise est donc une composante essentielle du travail d'élus pour se saisir d'un nouveau sujet. Cette construction passe par la lecture d'articles scientifiques mais aussi par le partage de connaissances entre collectivités et l'analyse de méthodes qui ont été employées à d'autres endroits. Comprendre quel processus a été mis en oeuvre pour mettre en place un entrepôt partagé accessible aux cyclologistes à Montréal (Brard, 2020), ou comment des services de mutualisation des commandes ont été mis en place dans des villes

---

<sup>134</sup> « Le Printemps Marseillais s'engage, en concertation avec les usagers et les habitants, à ce que tout Marseillais ait accès au transport public tous les jours de 5h le matin à 1h dans la nuit (à 15 min à pied maximum) », proposition issue du programme du Printemps Marseillais pour les élections municipales de 2020 : [Programme du Printemps Marseillais](#)

<sup>135</sup> Entretien avec Perrine Prigent, Conseillère de la Métropole déléguée à la voirie sur le territoire de Marseille, réalisé le 1er août 2023.

<sup>136</sup> [Plan vélo 2024 : la Métropole reconnaît « un retard » mais juge l'existant « confortable »](#). Gomet', 21 mars 2023.

comme Berlin ou Londres (Dablanc, 2022). On sait que les cyclologistes marseillais sont contre la mise en place de tels services à l'heure actuelle mais cela pourrait évoluer à mesure que leurs marchés grandissent.

Entre la recherche scientifique, les retours d'expériences d'autres villes ou encore l'expertise des associations, il existe de nombreuses sources permettant de construire une connaissance solide des enjeux. Et c'est peut-être d'ailleurs sur ce point que se trouve la force des élus de secteurs car ils disposent aussi d'un retour d'expérience émanant des acteurs du territoire. Les objectifs portés par la mairie centrale orientent son analyse des revendications. On l'a vu avec la réunion organisée par Audrey Gatian pendant laquelle la question des aménagements cyclables était centrale et éclipsait les autres propositions portées par Fannie Nolhier.

Cette connaissance des enjeux de la filière cyclologique manquait au départ aux trois élus à l'origine du comité, ce qui en a entravé la poursuite. Cependant, ils ont procédé à la construction d'une expertise sur le domaine, qui, avec le temps, fait qu'aujourd'hui chacun des élus dispose d'une bonne compréhension des problèmes et des revendications des cyclologistes. Ce qui leur manque maintenant, ce sont des idées de dispositifs qui leur permettront de transformer cette connaissance en impulsion politique.

### Section B - ... pour légitimer l'action politique

La construction d'une expertise dans un domaine particulier représente à la fois un moyen de comprendre les enjeux et d'imaginer des moyens de répondre aux problèmes, mais aussi de légitimer l'action. Car la connaissance des enjeux permet de communiquer sur les raisons qui rendent l'action publique nécessaire. On pourrait penser en l'occurrence, et c'est l'état d'esprit que j'ai identifié chez Julie Raffailac par exemple, que la filière de la cyclologique est en croissance à Marseille et qu'avec des coup de pouce comme de l'aide à l'achat de vélos cargo, les entreprises se développeront rapidement. Or, on a pu remarquer à travers ce travail de recherche, que le nombre de marchés disponibles pour la filière semble être limité actuellement et que, du fait notamment d'un problème de taille de ces entreprises, il est difficile d'en débloquer de nouveaux. La vision de la métropole sur le sujet semble être encore plus éloignée de celle des cyclologistes puisque, d'après ce que l'on m'a rapporté lors des entretiens, le moyen de réponse à la mise en place de la ZFE privilégié à l'heure actuelle semble

être les subventions à l'achat de voitures électriques. Cette orientation ne prend pas en compte les problèmes de dangerosité, de partage de l'espace et de congestion alors qu'ils devraient être traités par la politique globale comprenant la mise en place des ZFE.

La construction de l'expertise par des élus est donc un moyen d'attirer l'attention du reste des instances politiques sur un problème et de diffuser la prise en compte de ce problème au sein de celles-ci.

« derrière les politiques, il y a les institutions, mais surtout des individus. Et au central [...], pour l'instant, aucun adjoint n'a jugé important de se saisir de la problématique logistique »<sup>137</sup>

Pour autant, l'acculturation est un processus qui prend du temps. Il faut que les liens entre les acteurs se construisent, que les idées mûrissent, que les erreurs soient analysées, que les opportunités apparaissent, etc. Ce travail sur le temps est encore une fois très bien décrit dans le livre de Gabrielle Bouleau (2017) dans lequel l'auteur explique que douze années séparent la mise en place de la directive sur l'eau à l'échelle de l'UE de l'incendie industriel survenu en Suisse qui a inscrit la question de l'eau dans les esprits. Il semblerait qu'un sentiment de précipitation se soit emparé des élus à l'origine du comité à partir du moment où il est apparu possible de répondre à l'appel à projet. Il est important de prendre le temps de la construction d'une solution, temps qui sera d'autant plus long que le mandat à la mairie ne représente qu'une activité professionnelle parmi d'autres pour les élus en question, pour rappel. Cette précipitation n'a pas laissé le temps nécessaire aux élus d'asseoir leur légitimité et de se saisir politiquement de la question de la cyclologistique à Marseille.

« Avec Baptiste et Delphine il faut qu'on voie quels sont nos moyens d'action si on en a. Quelle est notre volonté commune aussi. Enfin, notre volonté commune, c'est sûr, c'est de les développer. Mais concrètement voir ce que nous on peut faire. Et à partir du moment où on a un plan d'action sérieux, là on arrivera à convaincre Laurent [Lhardit]. Mais pour l'instant, je ne l'ai pas en tête ce plan. »<sup>138</sup>

Des élus se sont saisis du sujet de la cyclologistique et ont entamé le processus de construction de l'expertise nécessaire sur ce sujet. Deux premières étapes sont donc passées et les choses

---

<sup>137</sup> Entretien avec Delphine Frenoux, adjointe au maire des 4e et 5e arrondissements, déléguée à l'Économie Sociale et Solidaire, réalisé le 25 juillet 2023.

<sup>138</sup> Entretien avec Philippe Cahn, adjoint à la maire des 1er et 7e arrondissements, délégué aux espaces verts et à l'écologie urbaine, réalisé le 24 juillet 2023.

vont avancer vers une prise du sujet s'il s'avère que le sujet est d'une réelle importance. Et la situation que j'ai décrite jusque-là laisse penser qu'il l'est.

Maintenant, il faut imaginer des moyens d'action en prenant en compte les besoins analysés (le foncier, la commande publique, la communication, etc) et les limites exprimées à ce jour par les cyclologistes (le refus de mutualiser les commandes, la faible priorité donnée à ce jour à un hub commun, etc). Tout en prenant en compte aussi que ces limites ne sont pas figées et que l'objectif est de monter en ambition dans les projets. Il faut se rappeler qu'avant la mise en place du comité puis l'écriture du plaidoyer, il paraissait encore difficilement imaginable pour les cyclologistes de collaborer dans un autre cadre que le cadre national de la Fédération professionnelle de la cyclologie, qui venait à peine d'être créée elle aussi. Le fait pour ces chefs d'entreprise de discuter autour d'objectifs communs autour d'une table paraissait totalement incongru, en témoigne l'absence de Mistral Coursiers qui a ensuite participé à l'écriture du plaidoyer. Il y a donc une grande marge d'évolution dans ce que sont prêts à faire les cyclologistes ensemble, et il convient de prendre cette marge de progression en compte pour ne pas presser les choses comme ça a pu être le cas lorsqu'il était question d'un entrepôt commun.

« En termes de logistique, c'est du dernier km, donc il y a besoin de micro-hubs dans en centre-ville. Donc moi, je me suis dit, il y a des parkings souterrains dans lesquels on pourra mettre des micro-hubs. Et là on pourrait les aider et leur mettre à disposition des micro-hubs. Mais les acteurs de la cyclologie aujourd'hui n'en ont pas besoin. Parce qu'ils ont carrefour, casino ou autre et les mini-hubs sont là. Mais pour l'instant on n'a pas trouvé la synergie possible entre ces différentes boîtes. »<sup>139</sup>

L'objectif à long terme est donc d'aider les cyclologistes à dépasser cette sorte de plateau que nous avons analysé. En attendant de pouvoir atteindre cet objectif, il serait possible d'imaginer l'utilisation des canaux de communication de la mairie pour la diffusion du plaidoyer et du potentiel de la cyclologie. Ensuite, on pourrait promouvoir auprès de toutes les mairies de Marseille le recours à la cyclologie lors de l'organisation d'événements municipaux par exemple. Cela serait un premier exemple de commande publique avant d'imaginer par exemple que les cyclologistes, en collaboration, prennent en charge la distribution du courrier de la mairie. Ces étapes permettraient à la fois de mettre d'accord les cyclologistes petit à petit tout en mettant en évidence auprès des élus de la mairie centrale le rôle que la municipalité a à jouer dans le développement de la filière.

---

<sup>139</sup> *Ibid*

Ce travail étape par étape laisserait le temps de monter un projet plus ambitieux à mettre sur la table à disposition des cyclologistes.

Tout ce travail de construction des relations et de l'expertise doit se faire en restant vigilant sur les fenêtres d'opportunité. Car les situations et les rapports de force évoluent et des dispositions ou événements peuvent faciliter la mise en avant de certains sujets. Par exemple, l'initiative de Fannie Nolhier de proposer aux cyclologistes l'écriture d'un plaidoyer a notamment été permise par le travail préliminaire qui avait été fait par les trois élus. De la même manière, durant les réunions du comité, différents événements étaient attendus pour faire avancer certains projets, comme par exemple les délibérations au sujet de la loi 3DS qui étaient censé permettre à la mairie d'avancer plus vite sur la question des pistes cyclables, ou bien l'appel à projets lancé par la région qui était vu par les trois élus comme un moyen de faire monter le comité en envergure. Cette notion de fenêtres d'opportunités politiques est très intéressante et est facilement observable empiriquement. En l'occurrence, d'après mes dernières discussions avec les élus, beaucoup sont dans l'attente du prochain événement ou du prochain concours de circonstance qui permettra de faire avancer un sujet. Par exemple, Perrine Prigent, dans son combat pour la prise en compte du sujet des nids-de-poule par la métropole, qui jusque-là fait la sourde oreille, attend la publication d'une enquête par le journal *La Provence*, qui a interrogé de nombreux marseillais à ce sujet pour montrer l'importance que ce problème pose aux marseillais au quotidien. Elle espère donc que la publication de cet article déclenchera une action de la part de la métropole.

En ce qui concerne l'action du comité, on peut rester attentif à plusieurs éléments qui pourraient potentiellement débloquer l'action du dispositif et permettre de porter des projets pour la cyclologie. Je pense notamment à l'objectif de « Marseille neutre en carbone en 2030 » qui s'est vu dernièrement attribuer un chef de projet par la mairie afin de coordonner les actions qui vont dans ce sens. Étant donnée l'importance que prend la logistique dans la littérature scientifique en ce qui concerne l'écologie, on peut imaginer que le sujet soit pris en compte par l'équipe en charge du dispositif de « Marseille neutre en carbone en 2030 ». À ce moment-là, il appartiendra aux trois élus de montrer qu'ils ont déjà défriché le terrain et qu'il n'est donc pas nécessaire de partir de zéro. Cela leur permettrait potentiellement de légitimer leur action. Il me semble qu'il y a une réelle possibilité de mettre en valeur le travail qui a déjà été accompli dans le cadre de ce dispositif européen, au vu de la rapidité d'action que demande une neutralité en carbone en 2030. Mais, par ailleurs, d'autres voies ne sont pas à négliger,

comme par exemple le fait que le nouveau poste occupé par Perrine Prigent puisse débloquent des actions au niveau de la métropole et donc mettre la cyclologistique sur le devant de la scène. En outre, l'équipe chargée de l'ESS en mairie centrale est actuellement en train de rédiger une feuille de route pour l'action de la mairie sur l'ESS d'ici à la fin du mandat. Celle-ci pourrait potentiellement débloquent certaines choses et est très attendue par Delphine Frenoux et Baptiste Lusson.

Le dernier point de vigilance que nous évoquerons en ce qui concerne l'action publique est le suivi des politiques mises en place. J'ai eu l'occasion d'évoquer ce point avec Perrine Prigent et Philippe Cahn sur deux sujets différents, et dans les deux cas, la même conclusion s'impose : il convient d'être attentif à l'évolution des actions mises en place jusque là afin de s'assurer de leur efficacité. Perrine Prigent évoquait ce point avec moi en ce qui concerne l'usage du Cours Lieutaud, qui a été rénové entre 2019 et 2021 pour accueillir des arbres, des pistes cyclables et des plus grands trottoirs. En effet, les nouveaux aménagements sont critiqués du fait que les pistes cyclables sont occupées par des vendeurs de deux roues motorisés et sont sur le trottoir, ce qui met en danger les piétons<sup>140</sup>. Il y a donc un suivi à faire de l'usage qui est fait de l'aménagement suite aux travaux. De la même manière, Philippe Cahn évoquait avec moi les complications qu'il y avait eu suite à l'ouverture qu'il avait mis en place de certains espaces verts. En effet, l'ouverture des espaces verts nécessite un suivi constant pour éviter que des dealers de drogue, par exemple, ne se servent de ces espaces nouvellement ouverts.

Il est donc nécessaire d'établir un moyen de mesurer l'impact des politiques et c'est selon moi la force d'un dispositif comme le comité de cyclologistique puisqu'il permet un dialogue quasi-constant. À l'inverse, les politiques que nous citons au chapitre deux, comme les appels à projets ou les aides à l'achat de véhicules, ne tiennent pas compte de l'évolution du milieu de la logistique urbaine et ne permettent pas un suivi de l'impact de ces actions ponctuelles.

Ainsi, nous avons vu que malgré la fin abrupte qui a été donnée aux réunions du comité, celles-ci ont tout de même permis d'attirer le regard de la mairie centrale de Marseille sur une problématique qui n'était pas prise en compte jusque-là. Cela s'est traduit par l'invitation des cyclologisticiens par Audrey Gatian à un « comité vélo ». Bien que la logistique urbaine n'était pas le sujet lors de cette réunion, cela représente tout de même une première prise en compte

---

<sup>140</sup> [La Métropole donne les clés du nouveau cours Lieutaud à la mairie de Marseille](#). Gomet', 29 octobre 2021.

de l'importance des cyclologisticiens dans la promotion de la pratique du vélo à Marseille. Par ailleurs, le fait de mettre les cyclologisticiens de Marseille autour de la table une première fois a permis par la suite de simplifier le processus de discussion lancé par Fannie Nolhier qui a ensuite aboutit sur l'écriture du plaidoyer des cyclologisticien·es. On sait que la prise en main d'un nouvel objet d'intervention publique se fait sur le temps long et l'organisation du comité était la première étape de ce processus qu'il convient maintenant de poursuivre en prenant en compte les objectifs de chaque acteur impliqué pour mieux permettre l'avancé vers l'objectif commun qu'est la diminution des pollutions liées à la logistique urbaine à Marseille.

## Conclusion

---

En introduction de ce mémoire, nous nous étions demandé pourquoi, à la fin de l'année 2022, trois élus de secteurs de la ville de Marseille avaient fait la démarche de s'unir afin de mettre en place un comité de cyclologistique. À travers l'étude de ce cas particulier, l'objectif était de comprendre d'où vient l'initiative politique et la volonté, pour une institution, de se saisir d'un sujet oublié jusque-là. Mais aussi, plus largement, en quoi cet exemple d'appréhension du secteur de la logistique urbaine par des élus peut être analysé comme une forme d'écologisation des pratiques politiques, c'est-à-dire, un changement des pratiques dans le but de réduire les pollutions à la source et sous toutes leurs formes.

Nous avons pu, en premier lieu, établir la complexité du sujet de la cyclologistique et en quoi la filière était une réponse à la pollution causée par la logistique urbaine classique. Puisque cette dernière est responsable, non seulement d'une large part des émissions de CO2 et de la pollution aux particules fines, mais elle participe aussi à la congestion et au danger que représentent les voitures en ville. Ainsi, l'utilisation du vélo pour le transport de marchandises permet à la fois de réduire grandement ces formes de pollution, mais elle s'inscrit aussi, pour partie, dans une démarche plus globale d'Économie Sociale et Solidaire, donc de promotion du statut de salarié et de l'économie locale et circulaire. Pour autant, malgré la volonté de certains que la cyclologistique prenne en charge une majorité des flux logistiques urbains, cela nécessite une réorganisation de la structure actuelle de la logistique. Puisque les entreprises ont grandi en taille, les entrepôts se sont excentrés, etc. L'intervention publique peut donc être très utile, voire nécessaire, pour encourager la filière à emprunter cette direction. Pour autant, elle a été rare jusque-là dans le domaine de la logistique urbaine, ou bien elle s'est concentrée sur la massification des flux et non sur la question du dernier kilomètre. La région de Marseille ne fait pas exception à cela, puisque la municipalité marseillaise n'avait que constaté la dépendance de la ville aux flux logistiques extérieurs lors de la campagne des élections de 2020 sans émettre de proposition. Jusqu'ici, les actions politiques émergeaient uniquement de la région PACA et quelque peu de la métropole. Mais cette action se limite à de l'aide à l'achat de véhicule, ce qui ne permet pas une restructuration profonde de la filière.

C'est dans ce contexte que le comité de cyclologistique a été créé, par trois élus de secteurs souhaitant aller auprès des acteurs locaux pour entendre les problèmes et proposer des solutions. L'analyse de ce processus de fabrique de politique publique qui s'est déroulé au cours de l'année scolaire 2022-2023 permet de tirer plusieurs conclusions et de répondre à certaines hypothèses émises en introduction. Tout d'abord sur l'origine de cette initiative politique. Car le programme du Printemps Marseillais aux élections de 2020 ne comprenait pas de promesse concernant la logistique urbaine. Le sujet a pu être saisi du fait d'une combinaison de plusieurs facteurs. Tout d'abord, des initiatives personnelles et une envie de la part de ces élus d'étudier plus profondément la question des mobilités qui est très problématique à Marseille. Et l'orientation vers le transport de marchandises s'est faite à cause d'une situation de marginalité qui empêchait d'étudier des sujets déjà abordés par la mairie centrale. Par ailleurs, cette situation de marginalité a aussi permis la rencontre entre plusieurs élus aux délégations différentes qui ont donc souhaité unir leurs forces et leurs expertises. Ainsi, malgré la montée en importance du sujet du transport de marchandises, la prise en main du sujet par la mairie de marseille relève énormément du concours de circonstances. Le comité a cependant connu un échec relatif puisqu'il a été arrêté au bout de deux réunions. Cet échec peut être attribué à la fois au manque d'engouement des entreprises participantes, qui avaient pourtant marqué leur enthousiasme au départ mais qui n'étaient pas prêtes à collaborer avec des entreprises concurrentes, mais aussi et surtout à la mairie centrale qui a refusé que le comité réponde à un appel à projet lancé par la région PACA visant des innovations logistiques.

On a pu comprendre à travers ce cas que la question de l'expertise dans le processus de fabrique d'une politique était centrale. Elle est à la fois un moyen de proposer des réponses pertinentes aux problèmes mais est aussi un moyen de légitimer l'action. Elle est d'autant plus importante dans le domaine de la logistique urbaine du fait du manque de connaissance globale des communes sur le sujet. Ce manque de connaissance des communes rend aussi plus difficile la communication entre les villes sur les expérimentations qui y sont menées et il s'agit d'un point à travailler à mon sens.

Cette situation de tâtonnement dans un contexte où le sujet est peu pris en compte peut être analysée à travers le prisme de l'écologisation des pratiques politiques. Car l'appréhension d'un problème écologique nécessite du temps pour en comprendre les enjeux, construire une expertise et un réseau d'acteurs convaincus, avant de finalement réussir à faire avancer le sujet en se saisissant de fenêtres d'opportunités, des occasions de mettre en avant le problème et de proposer des solutions.

Dans notre cas, si le comité de cyclologistique s'est arrêté prématurément avant qu'un projet ne s'en dégage, il a permis de faire entrevoir aux cyclologisticiens la possibilité d'une coopération, possibilité qui s'est ensuite concrétisée dans la publication d'un plaidoyer des cyclologisticiens rédigé en commun par les entreprises de cyclologistique de Marseille et d'Aix-en-Provence. La discussion constante entre les trois élus de secteurs et les élus de mairie centrale a aussi permis d'attirer l'attention sur le sujet, même si à ce jour, aucune poursuite de l'action dans ce domaine n'a été envisagée.

La question qu'il se pose maintenant est celle du devenir de cette entreprise. L'action publique dans le domaine de la logistique urbaine va-t-elle se développer dans les prochaines années ? Le niveau de prise en compte du domaine ne laisse pas présager une telle perspective. Mais les projets peuvent se développer rapidement si toutes les opportunités sont saisies. On l'a vu dans le cas de Paris, où le nombre de pistes cyclables a fortement augmenté pendant la période covid. Dans notre cas, la nouvelle feuille de route de l'ESS qui devrait être proposée par la mairie centrale dans les prochaines semaines pourrait remettre le sujet sur la table. Ou bien, le groupe en charge du projet « Marseille neutre en carbone d'ici 2030 », pourrait, dans ses recommandations, proposer un plan d'action sur la logistique urbaine à Marseille. Ce qui peut surprendre à la lecture de ce mémoire, et qui m'a surpris en observant les événements auxquels j'ai assistés, est la portée que peuvent avoir les initiatives personnelles dans une mairie. Il semblerait que dans l'arène complexe de la politique urbaine, aucune initiative personnelle n'est vaine, puisqu'elle permettra à minima de mettre le doigt sur un problème, et tracera le chemin vers un avenir meilleur pour la ville.

## Bibliographie

---

### **Chapitres d'ouvrages :**

Stone, C. (2006). "Power, Reform, and Urban Regime Analysis", *City & Community* 5:1, p 23-38

Ville, F. (2023). Chapitre 5 – Les répercussions de la réforme territoriale. Dans : , F. Ville, *La géographie bouleversée des territoires français: Progrès ou recul de la démocratie ?* (pp. 71-113). Paris: Association Population & Avenir.

<https://doi-org.lama.univ-amu.fr/10.3917/apa.ville.2023.01.0071>

### **Articles académiques :**

Alvarado, A S A. Aufrère, L. Srnec, C. (2021). *CoopCycle, un projet de plateforme socialisée et de régulation de la livraison à vélo*. hal-03364001

Bouleau, G. (2017). Écologisation de la politique européenne de l'eau, gouvernance par expérimentation et apprentissages. *Politique européenne*, 55, 36-59.

<https://doi.org/10.3917/poeu.055.0036>

Brard, M. (2020). « Livraisons urbaines en vélos-cargos : le Low-Tech au service de la transition écologique des villes ». *La Pensée écologique*, 5

<https://doi-org.lama.univ-amu.fr/10.3917/lpe.005.0010>

Chanut, O. & Paché, G. (2013). La culture de mutualisation du PSL peut-elle favoriser l'émergence d'une logistique urbaine durable ?. *RIMHE : Revue Interdisciplinaire Management, Homme & Entreprise*, 7,2, 94-110.

<https://doi-org.lama.univ-amu.fr/10.3917/rimhe.007.0094>

Dablanc, L. Ogilvie, S. Goodchild, A. (2014). Logistics Sprawl: Differential Warehousing Development Patterns in Los Angeles, California, and Seattle, Washington. *Transportation Research Record, SAGE Journal*, 17p. hal-01067796

Dablanc, L. (2020). *Evaluer l'impact environnemental de la logistique urbaine*

Dablanc, L. Aguilera, A. Proulhac, L. Wester, L. Louvet, N. et al.. (2020). Enquête sur les auto-entrepreneurs de la 'livraison instantanée'. [Rapport de recherche] IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux. 74p. hal-03159924

Dablanc, L. (2021). *Vélo ou vélo-cargo ? Le double visage de la cyclo-logistique*. hal-03560068

Dablanc, L. (2022). La logistique et la ville. Questions environnementales et territoriales de la logistique urbaine. *L'Information géographique*, 86, 49-77.

<https://doi.org/10.3917/lig.863.0049>

Ginelli, L. Candau, J. Girard, S. Houdart, M. Deldrève, V. Noûs, C. (2020). « Écologisation des pratiques et territorialisation des activités : une introduction », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 11, n°1, consulté le 28 juillet 2023. URL :

<http://journals.openedition.org.lama.univ-amu.fr/developpementdurable/17272>

Giraud, P. (2004). La lutte contre le changement climatique. *Études*, 401, 321-332.

<https://doi.org/10.3917/etu.014.0321>

Hrabanski, M. & Montouroy, Y. (2022). Les « climatisations » différenciées de l'action publique: Normaliser l'étude du problème « changement climatique ». *Gouvernement et action publique*, OL11, 9-31. <https://doi-org.lama.univ-amu.fr/10.3917/gap.223.0009>

Lefebvre, R. (2021). Les tensions et arbitrages au cœur de la professionnalisation politique intermédiaire: Le cas des adjoints des villes. *Revue française de science politique*, 71, 51-72.

<https://doi-org.lama.univ-amu.fr/10.3917/rfsp.711.0051>

Mazeaud, A., Aulagnier, A., Smith, A. & Compagnon, D. (2022). La territorialisation de l'action climatique. *Pôle Sud*, 57, 5-20.

<https://doi-org.lama.univ-amu.fr/10.3917/psud.057.0005>

Mien, E. (2020). Y-a-t-il des limites à la croissance ? Le « Rapport Meadows » et ses prolongements actuels. *Regards croisés sur l'économie*, 26, 208-214.

<https://doi.org/10.3917/rce.026.0208>

Nougarol, R. (2022). « Cécile Robert (dir.), *Confiner la démocratie. Les dépolitisations de l'action publique* », *Lectures* [En ligne], Les comptes rendus, consulté le 31 juillet 2023. URL :

<http://journals.openedition.org/lectures/54043>

Rieu, G. (2022). La « climatisation » limitée et différenciée des politiques locales de gestion du risque de submersion marine en Charente-Maritime. *Gouvernement et action publique*, OL11, 75-98. <https://doi-org.lama.univ-amu.fr/10.3917/gap.223.0075>

Vigier, P. (1980). Les troubles forestiers du premier XIXe siècle français. *Revue forestière française*, 32 (S), pp.128-135. 10.4267/2042/21451. hal-03397307

Walker, I., Tapp, A., & Davis, A. (2022, December 14). *Motornomativity: How Social Norms Hide a Major Public Health Hazard*. <https://doi.org/10.31234/osf.io/egnmj>

Wrighton, S. Reiter, K. (2016). CycleLogistics – Moving Europe Forward!, *Transportation Research Procedia*, Volume 12, Pages 950-958, ISSN 2352-1465,

<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.02.046>

### **Thèses et mémoires :**

Siwek, M. (2012). *Logistique urbaine : dernier kilomètre et projet urbain, le cas de Marseille*. Université Paul Cézanne, Aix-Marseille III

Zachert, D. (2021). *La cyclo-logistique dans le Grand Paris, des modèles alternatifs pour les livraisons du dernier kilomètre (L'intégration de la cyclo-logistique dans les projets immobiliers)*, Mémoire de master, École d'Urbanisme de Paris

## **Rapports et documents officiels :**

Ademe. (2021, novembre). *Transition(s) 2050. Choisir maintenant. Agir pour le climat*. Url : <https://www.ademe.fr/les-futurs-en-transition/>

Ademe, Région PACA. (2023, 6 avril). *Appel à Projets Logistique bas carbone en Provence-Alpes-Côte d'Azur*. Url : <https://agirpouurlatransition.ademe.fr/entreprises/aides-financieres/20230320/logistique-bas-carbone-provence-alpes-cote-dazur>

Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise. (2020). *Grandes tendances et scénarios d'évolution de la logistique*. Url : <https://www.agam.org/grandes-tendances-et-scenarios-devolution-de-la-logistique-2/>

Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise. (2023). *Relations logistiques et portuaires entre la Métropole AMP et ses territoires voisins*. Url : <https://www.agam.org/relations-logistiques-et-portuaires-entre-la-metropole-amp-et-ses-territoires-voisins/>

Chambre régionale des comptes Provence-Alpes-Côte d'Azur. (2019). *Rapport d'observations définitives. Commune de Marseille (Département des Bouches-du-Rhône). Situation financière et patrimoine, Exercices 2012 et suivants*. Url : <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/commune-de-marseille-bouches-du-rhone-situation-financiere-et-patrimoine>

Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat. (2022, 24 mai). *Sur les perspectives de la politique d'aménagement du territoire et de cohésion territoriale, sur le volet « logistique urbaine durable »*.

Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat. (2023, 14 juin). *Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) : sortir de l'impasse*.

Insee. (2015). *Provence-Alpes-Côte d'Azur, 17 % des habitants vivent sous le seuil de pauvreté en 2012*. Url :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/~:text=%C3%A9lev%C3%A9e%20qu'ailleurs-.En%202012,%2016,9%20%20des%20habitants%20de%20Provence-.%C3%A9tablit%20%C3%A0%2014,3%20%.#titre-bloc-10>

Institut Montaigne. (2023, juillet). *Municipales 2020 : l'heure du bilan à mi-parcours*. Url : <https://www.institutmontaigne.org/publications/municipales-2020-lheure-du-bilan-mi-parcours>

Le Printemps Marseillais. (2020). *Programme du Printemps Marseillais*. Url : <https://printempsmarseillais.fr/wp-content/uploads/2020/03/Programme-Printemps-Marseillais.pdf>

Les Boîtes à Vélo - PACA, Agilenville, La Courserie, Mistral Coursiers, Toutenvélo Marseille, Toutenvélo Aix-en-Provence, La Flèche, AIXBIKE. (2023, 25 mai). *Plaidoyer des cyclologistes de la Métropole d'Aix-Marseille*. Url : <https://gomet.net/mobilites-le-plaidoyer-des-cyclologistes-ne-s-aix-marseille/>

L'Observatoire Société & Consommation. (2023, avril). *La France à vélo : bientôt tous cyclistes ?* Url : [https://presse.ademe.fr/wp-content/uploads/2023/05/LObSoCo\\_La-France-a-velo\\_Communique-de-presse-1.pdf](https://presse.ademe.fr/wp-content/uploads/2023/05/LObSoCo_La-France-a-velo_Communique-de-presse-1.pdf)

Région SUD. Agam. Audat. Aupa. Auray. Dreal. (2019, janvier). *La logistique en région SUD Provence-Alpes-Côte d'Azur, Diagnostic et enjeux*. Url : [https://doc.agam.org/doc\\_num.php?explnum\\_id=9580](https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580)

Région SUD. (2019, 26 juin). *Rapport : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires*. Url : <https://connaissance-territoire.maregionsud.fr/sraddet-avenir-de-nos-territoires/le-schema-regional-en-vigueur/le-schema-lintegralite-des-documents>

Ville de Paris. (2022, 16 juin). *LA VILLE LOGISTIQUE. Repenser la logistique urbaine à Paris. Stratégie 2022 - 2026*. Url : <https://cdn.paris.fr/presse/2022/06/16/729667fcd192c69293febc5328c7da15.pdf>

## **Sites internet :**

Altis play. (2023, 23 juillet). *Faut-il absolument conserver les routes pour les voitures ?* [Vidéo]. Youtube. Url : <https://www.youtube.com/watch?v=qhwqS0gmbKU>

Altis play. (s.d.). @Altis\_play [Chaîne Youtube]. Youtube. Url : [https://www.youtube.com/@Altis\\_play](https://www.youtube.com/@Altis_play)

Fédération du e-commerce et de la vente à distance. (2023, 7 février). *Bilan du e-commerce en France : Les Français ont dépensé près de 147 milliards d'euros sur internet en 2022.*

Url :

<https://www.fevad.com/bilan-du-e-commerce-en-france-les-francais-ont-depense-pres-de-147-milliards-deuros-sur-internet-en-2022/>

Fédération française des usagers de la bicyclette. (2021). *Baromètre des villes cyclables 2021.*

Url : <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/>

France mobilités. (2021, 9 juillet). *Ateliers Régionaux de la Logistique (ARL).* Url :

<https://www.francemobilites.fr/projets/ateliers-regionaux-la-logistique-arl>

La plateforme d'innovation métropolitaine. (consulté le 25 juillet 2023). *Recherche de solutions innovantes en mobilité et logistique urbaine durable.* Url :

<https://innovation.ampmetropole.fr/participation/78/4-les-appels-a-innovation.htm?access=1&tab=352>

Ma région SUD. (2022, 12 décembre). *Le budget 2023 100% climat en 3 questions.* Url :

<https://www.maregionsud.fr/actualites/detail/le-budget-2023-100-climat-en-3-questions>

Stupid Economics. (25 mars 2022). *Urbanisme : La fin de la maison individuelle* 🏠. [Vidéo].

Youtube. Url : [https://www.youtube.com/watch?v=\\_gsCVB99u8](https://www.youtube.com/watch?v=_gsCVB99u8)

## Table des matières

---

<b>REMERCIEMENTS</b>	<b>5</b>
<b>SOMMAIRE</b>	<b>6</b>
<b>TABLE DES SIGLES ET ABREVIATIONS</b>	<b>8</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>9</b>
<b>PARTIE I : La construction d'une politique publique de cyclologistique, un processus mêlant écologisation des pratiques, politiques locales et logistique urbaine</b>	<b>18</b>
Chapitre 1 : L'écologisation des politiques publiques, un phénomène qui se produit sur le temps long	18
Section A - Les obstacles à la climatisation des politiques publiques	19
Section B - L'écologisation, une approche plus globale à la crise de l'anthropocène	23
Chapitre 2 : La difficulté pour les institutions politiques de se saisir du domaine de la logistique urbaine	27
Section A - Un manque de clarté dans la distribution des responsabilités	28
Section B - La logistique urbaine, un domaine oublié des politiques publiques	31
Chapitre 3 : La cyclologistique, un domaine à contre courant de la logistique actuelle	33
Section A - La logistique, un secteur d'activité complexe et aux enjeux transversaux	34
Section B - La cyclologistique, une réponse à ces problématiques ?	39
<b>PARTIE II : La création d'un comité de filière dans le domaine de la cyclologistique à Marseille</b>	<b>47</b>
Chapitre 1 : Les élus à l'origine du projet : de nouveaux élus avec une volonté d'agir et des méthodes innovantes	47
Section A - Trois élus souhaitant être animateurs de leur territoire, mais en situation de marginalité...	48
Section B - ...se saisissent du sujet de la cyclologistique	51

Chapitre 2 : Les acteurs de la cyclologistique contactés pour le comité	56
Section A - L'écosystème de la cyclologistique marseillaise	56
Section B - Les autres acteurs ayant participé	60
Chapitre 3 : Le déroulement du comité et les problèmes rencontrés	62
Section A - Une acculturation générale nécessaire	62
Section B - Des questions spécifiques débattues	65
<b>Partie III : Quelle suite donnée aux réunions du comité ?</b>	<b>72</b>
Chapitre 1 : L'écriture d'un plaidoyer par les cyclologisticiens : instauration d'une volonté commune de collaboration, mais non sans contradictions...	72
Section A - Jusqu'à la publication du plaidoyer	73
Section B - Le contenu du plaidoyer	75
Chapitre 2 : Un blocage entre les institutions ou une compétition entre élus	79
Section A - Une prise en main du sujet par la mairie centrale ?	79
Section B - La région : une action à l'échelle macroscopique qui empêche la prise en main de la logistique urbaine.	84
Chapitre 3 : Quelle forme possible pour une prise en main de la cyclologistique par la mairie de Marseille à l'heure actuelle ?	89
Section A - Communication et construction de l'expertise...	90
Section B - ... pour légitimer l'action politique	93
<b>CONCLUSION</b>	<b>98</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>101</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	<b>107</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>109</b>
Annexe n°1 : Les Boîtes à Vélo – PACA   Plaidoyer des cyclologisticiens·nes d'Aix et Marseille.	109
Annexe n°2 : Appel à Projets Logistique bas carbone en Provence-Alpes-Côte d'Azur.	119
Annexe n°3 : Organigramme des élus de la Ville de Marseille impliqués dans le sujet étudié.	122

## Annexes

### Annexe n°1 : Plaidoyer des cyclologisticien·nes d'Aix et Marseille.

# Plaidoyer des cyclologisticien·nes

De la Métropole d'Aix-Marseille



Sur le territoire métropolitain, les flux de marchandises et de personnes représentent la seconde source de pollution (31 %) qui tend à considérablement s'accroître avec l'essor du e-commerce et la multiplication des épisodes caniculaires.

Ces flux sont majoritairement réalisés par les professionnels du transport (49 %) et pour la plupart en véhicules légers (69 %)<sup>1</sup>. Ces données ne sont pas immuables car l'association Les Boîtes à Vélo-France

estime que ces déplacements auraient un potentiel transférable de 40% à 50% vers le vélo-cargo.

Nous, entreprises de cyclologie de la Métropole Aix-Marseille-Provence et membres de la Fédération Professionnelle de la Cyclologie portée par les Boîtes à Vélo-France<sup>2</sup>, sommes en effet convaincues que la logistique urbaine à vélo est une solution efficace pour accompagner ces évolutions tout en préservant nos villes de la pollution sonore et visuelle, de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre.

Nous démontrons, depuis de nombreuses années, notre capacité à travailler sur la logistique des premiers et derniers kilomètres afin de vous servir efficacement.

Nos solutions sont nombreuses et ont pour effet de rendre les villes plus apaisées, plus calmes et moins polluées.

A travers ce plaidoyer, nous souhaitons donner des clés aux entreprises, collectivités, citoyen·ne·s et médias pour que vous puissiez soutenir, à nos côtés, le développement vertueux de la cyclologie sur notre territoire.

**NOUS COMPTONS SUR VOUS COMME VOUS POUVEZ COMPTER SUR NOUS !**



<sup>1</sup> Schéma directeur de la logistique et du transport des marchandises en ville – Aix-Marseille-Provence – DGA MDTEPV / PGA DEEA – Octobre 2022

<sup>2</sup> Fédération professionnelle de cyclologie - Les Boîtes à Vélo - France

## 1. Axe Entreprises

Pour contribuer avec nous au désengorgement de nos villes, à la qualité de notre air et à l'emploi local, nous avons besoin de vous !

Vous - entreprises, donneurs d'ordre, commerçants, transporteurs - pour favoriser l'essor de cette filière formidable, nous vous invitons à :

### Prendre conscience de la part de la logistique urbaine dans votre activité

Au travers de vos approvisionnements, les livraisons de vos propres clients, vos envois de colis en express, vos commandes traiteurs, les évacuations de cartons, les déménagements dans de nouveaux locaux ou les navettes entre votre laboratoire et vos points de vente, vous pouvez agir sur la logistique urbaine tout en améliorant votre qualité de service (ponctualité, convivialité, image).

### Solliciter les acteurs de la cyclologistique

Faire appel à la cyclologistique est un acte fort et très positif. Vos clients attendent un engagement sociétal de leurs commerçants.

Ecologique, emplois locaux, économie durable : misez sur la cyclologistique et faites le savoir.

Ne vous dites pas que ce sera trop lourd, trop compliqué, trop cher de solliciter des cyclo-logisticiens.

Efficaces, rapides et flexibles, nous savons créer les solutions pour répondre à vos besoins.



Vous êtes transporteur et vous devez faire face aux nouvelles contraintes urbaines (ZTR, ZFE, embouteillages ou stationnement) ? Appuyez-vous sur nous pour assurer vos liaisons du premier ou dernier kilomètre, pour stocker vos marchandises dans nos entrepôts urbains et pour libérer vos camions de la congestion urbaine. N'attendez-pas d'y être contraint. En bâtissant des partenariats constructifs avec des cyclologisticiens bien implantés localement, vous gagnerez en efficacité et en image.

### Challenger vos fournisseurs sur leur empreinte carbone et proposer l'alternative cyclologistique

Vous êtes acteur économique du centre-ville et avez conscience que votre activité peut être plus vertueuse en termes de pollution et de congestion urbaine ? Voici quelques clés d'actions :



soumissionnaires de traiter 25% de leurs flux en mode doux.

Si vos fournisseurs sont en charge des moyens de livraison, n’hésitez pas à les orienter vers nous !

Si vous êtes donneur d’ordre pour des marchés importants nécessitant du transport, intégrez une part “verte” conséquente et mesurable dans vos appels d’offre afin de réduire l’impact écologique de votre activité. Pour cela, deux solutions s’offrent à vous : réserver une part de ces marchés aux acteurs de la cyclologistique ou imposer à vos



## 2. Axe collectivités

Elus, décideurs politiques, responsables de services au sein des collectivités, chargés de mission, vous avez pris conscience de l’importance centrale de la logistique et de sa nécessaire transition écologique pour le bon développement et le bien vivre de votre territoire. La cyclologistique est une solution technique disponible, immédiatement opérationnelle et particulièrement créatrice d’emploi.

Dans la continuité de la mise en place des schémas directeurs de la logistique, nous vous demandons de :

### Continuer votre politique de réaménagement de l’espace public en faveur de modes de transport plus qualitatifs

Adaptez la voirie, dans la logique de ce que promeut la FUB (Fédération des usagers de la Bicyclette), le collectif Vélos en Ville ou le réseau Cap au Nord Entreprendre afin qu’elle soit davantage cyclo-compatible. N’oubliez pas de considérer les gabarits des vélos-cargos, vélos utilitaires (jusqu’à 1,2m de large et 4m de long) et des remorques (rayons de courbure importants).

Nous avons besoin d’aménagements cyclables qualitatifs, cyclo-compatibles et en grand nombre. La mise en place du plan vélo 2019-2024<sup>3</sup> est pour nous la priorité numéro 1.

<sup>3</sup> Plan vélo 2019-2024 – MAMP – juin 2019

Nous avons besoin que les aménagements cyclables actuels soient respectés et contrôlés afin d'exercer notre métier en sécurité.

Nous soutenons fortement les projets de piétonnisation portés sur le territoire comme celui du Cours Julien, de Noailles ou l'élargissement de la zone piétonne aixoise.

Nous souhaitons mettre à profit notre expertise auprès des aménageurs afin de contribuer à la création d'espaces publics plus compatibles avec nos activités.

### Développer votre politique d'aides publiques et de subventions

En continuant à développer des outils financiers d'aide à l'achat de vélos-utilitaires pour les professionnels, la filière sera soutenue et se développera.

En encourageant le déploiement et le maintien de programmes financiers favorisant la cyclologie tels que ColisActiv<sup>4</sup>, récemment arrivé sur le territoire, la filière se renforcera.

### Porter, avec nous, des réponses à Appels à Projets ou AMI

Pensez à la thématique de la logistique du dernier kilomètre lors de vos recours aux subventions ou soutiens financiers européens, nationaux et régionaux.

A plusieurs nous serons plus forts et impactants pour changer nos villes.

### Maintenir et encourager la mise en place des outils réglementaires

Intégrez systématiquement la cyclologie aux plans destinés à améliorer la qualité de l'air, la congestion et les dépenses énergétiques liées au transport.

La ZFE-m (zone à Faibles émissions-mobilité) est un formidable levier pour le développement de la filière vélo sur notre territoire. Nous avons besoin que le calendrier de mise en application des différents niveaux de restriction d'accès soit respecté.

Nous apportons une solution opérationnelle aux transporteurs et nous pouvons les accompagner grâce au soutien de l'association Les Boîtes à Vélo- France et son futur projet CEE Cyclo-Cargologie.



<sup>4</sup> ColisActiv' - Développer la cyclologie - SOFUB

## Promouvoir notre filière grâce à vos canaux de communication

En s'appuyant sur des exemples nationaux, des campagnes d'affichage permettant la promotion de notre filière sont réalisables et auraient un fort impact sur les changements de pratiques.

## Montrer la voie grâce à une commande publique exemplaire

Au sein de vos différents appels d'offres publics, fixez des critères de cyclomobilité dans vos cahiers des charges et barèmes de sélection des candidats.

Faites également appel à nous pour vos besoins en logistique (liaison courrier, logistique intersites, approvisionnement des cantines ou livraisons événementielles).



## Intégrer la cyclologistique au sein des logiques foncières du territoire

Nous avons besoin d'espaces logistiques accessibles à proximité des centre-villes (hub-urbain) où puisse se réaliser la rupture de charge des marchandises afin d'éviter aux utilitaires polluants et volumineux d'entrer en centre-ville.

### 3. Axe citoyens

Dans une société démocratique, en tant que citoyens, vous disposez de droits politiques. Être citoyen c'est également s'impliquer dans les causes que l'on souhaite défendre. Vous avez le pouvoir d'œuvrer pour la transition écologique et une meilleure qualité de vie dans votre ville.

Vous, citoyens, destinataires de colis et acheteurs du quotidien, pour favoriser l'essor de cette filière formidable, vous pouvez :

#### Etre les « consom'acteurs » de votre ville

En tant que consommateurs, vous pouvez privilégier les commerçants qui utilisent des services écologiques et socio-responsables. Vous pouvez être les acteurs de la réduction des émissions carbone et du désengorgement du trafic en centre-ville.

Vos choix ont un fort impact car vous êtes les décideurs finaux !

## Participer à garantir des emplois de qualité

La livraison n'est jamais gratuite et est régulièrement peu éthique. Son invisibilisation et la pression constante à la baisse sur son tarif n'est possible qu'en dégradant les conditions de travail de ceux qui livrent. En effet, elle est souvent considérée comme l'illustration même de l'ubérisation du travail.

Sous le régime d'auto-entrepreneur, le travailleur indépendant ne bénéficie pas des protections liées au statut de salarié. Le travailleur est alors en situation précaire.

Nous, entrepreneurs à l'initiative de ce plaidoyer, luttons contre cette précarisation. Nos employé·e·s sont pour la plupart salarié·e·s (CDI - CDD) et bénéficient des protections sociales qui leurs sont légitimes.

Être consommateur, c'est avoir conscience que lorsque vous achetez un produit, vous achetez toute la chaîne de production et d'approvisionnement. Ainsi, en favorisant la cyclologistique responsable, vous participez à améliorer les conditions de travail des acteurs de la livraison.



## Contribuer à l'amélioration de nos conditions de travail

Nous vous invitons à prendre soin de nous par votre civisme, votre accueil et votre courtoisie. N'en doutez pas, votre bienveillance à nos égards améliore notre qualité de travail et confirme notre volonté d'œuvrer pour un service de qualité.

## Vous considérer comme les premiers bénéficiaires du développement de notre activité

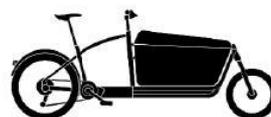
La mise en place d'infrastructures urbaines pertinentes pour la cyclologistique améliorera directement votre qualité de vie en ville au travers d'une décongestion routière, d'un air plus sain et d'un niveau sonore abaissé.

Par sa vitesse moyenne mesurée à 15 km/heure, la cyclologistique permet un cadre plus sécurisé pour les plus vulnérables (piétons, enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite...).

Vous, citoyens et citoyennes, avez le pouvoir en tant que consommateur et par votre vote démocratique. Il ne tient qu'à vous d'orienter vos choix politiques vers un mieux vivre en ville.



Nous, cyclologisticiens, sommes désireux d’une harmonie entre tous les modes de déplacement. Nous militons pour un système de mobilité cohérent et réfléchi où le piéton, la bicyclette, le vélo-cargo, la voiture et les transports en commun auraient leur juste place.



## 4. Axe médias

Le bon fonctionnement d’une société démocratique nécessite un citoyen bien informé. À ce titre, vous détenez un rôle fondamental dans l’élaboration d’une ville plus vertueuse.

Vous - médias, journalistes, leaders d’opinion - pour favoriser l’essor de la cyclologistique, vous pouvez:

### Démystifier notre filière

Il est important de différencier les acteurs de la cyclologistique.

Un grand nombre d’articles traitent des manquements du secteur et notamment le non-respect du code du travail ou la précarisation des employés.

Il est certes important de dénoncer les mauvaises pratiques dans ce milieu mais il est également bénéfique de diffuser les initiatives qui sortent des schémas classiques (Scop, gestion partagées...).

Il existe plus de 130 de sociétés de cyclologistique recensées en France<sup>5</sup>. Vous pouvez varier l’image médiatique de la filière en mettant en lumière les entreprises locales socialement éthiques qui s’engagent au quotidien.

### Parler juste car le langage et la rhétorique ont leur importance



Mettez un terme aux oppositions courantes entre automobilistes, cyclistes et piétons. Dans l’espace public, nous sommes tous usagés de la chaussée. Cette appellation est à préférer à l’usage de la métonymie qui consiste à désigner une personne par son véhicule.

Évitez la forme passive qui met à distance les faits et déresponsabilise ainsi les individus auteurs d’accident. Au lieu de la formule “un piéton violemment percuté par une voiture”, préférez “un individu au volant d’une voiture a violemment percuté un homme sur la chaussée”.

---

<sup>5</sup> Manifeste pour une cyclologistique responsable - Fédération Professionnelle Cyclologistique - octobre 2022

## Transmettre les connaissances du code de la route

Diffusez les aspects les plus méconnus du code de la route. L'image des cyclistes est, à tort, trop souvent connotée négativement. Notre métier et notre santé dépendent d'une bonne pratique du code de la route (cf annexe).

Alertez et sensibilisez le public sur le sujet des aménagements cyclables. Il est important d'envisager la cyclologique dans son ensemble. Nous sommes tous responsables de nos pratiques mais nous ne pouvons aller au-delà des infrastructures mises à notre disposition.

## Vous mettre en selle et venir à notre rencontre

Songez au temps que vous passez dans les transports entre deux articles. Selon l'ADEME, pour tous les trajets de 5 km et moins, le vélo est aussi voire plus rapide qu'un véhicule motorisé<sup>6</sup>.

L'usage du vélo est le meilleur moyen pour en comprendre les bénéfices au quotidien.

Pour appréhender nos positions, les enjeux de la filière et nos solutions logistiques, venez nous rencontrer (coordonnées en annexe).



<sup>6</sup> [Au boulot, sans auto perso - Agir pour la transition - ADEME - février 2023](#)

## Informer sur nos solutions

Diffuser et parler de nos solutions est le meilleur moyen pour favoriser l'usage de la cyclologistique au quotidien. Chaque entreprise de cyclologistique a son identité et ses solutions. Notre complémentarité nous permet d'apporter des solutions adaptées pour chaque situation et de dépasser les limites de la logistique conventionnelle.



Nous, cyclologisticien·nes, nous unissons pour montrer l'importance de nos métiers, tant sur l'aspect environnemental que sur l'utilité sociale.

Nous sommes prêts et démontrons chaque jour l'efficacité et l'importance de nos solutions logistiques décarbonées.

Entreprises, pouvoirs publics, citoyens et médias, emparez-vous de nos solutions pour les promouvoir. Nous sommes convaincus que la cyclologistique est la solution de demain pour bénéficier, enfin, d'espaces urbains plus apaisés, plus propres et plus dynamiques.

**NOUS COMPTONS SUR VOUS COMME VOUS POUVEZ COMPTER SUR NOUS !**

Fait à Marseille, le 22 mai 2023

## Les signataires :

### MARSEILLE

#### **Agilenville**

8 rue Curiol 13001  
Stéphane Demaegdt  
04 91 92 37 01  
contact@agilenville.com



#### **La Courserie**

12 rue commandant Imhaus 13006  
Diego ou Lucie Guglieri  
06 58 94 03 80  
contact@lacourserie.fr



#### **Mistral Coursiers**

24 av. du Prado 13006  
Renaud Bataille  
06 19 90 34 39  
commercialmistralcoursiers@gmail.com



#### **Toutenvélo Marseille**

10 imp. du pétrole, 13015  
Thomas Croize  
07 71 64 42 86  
marseille@toutenvelo.fr



### AIX-EN-PROVENCE

#### **Toutenvélo Aix-en-Provence**

21 bvd. Carnot, 13100  
Antoine Dufay  
06 68 61 71 85  
antoine.dufay@toutenvelo.fr



#### **La Flèche**

137 chemin de Beauregard, 13100  
Suzon Hochet  
06 41 19 19 33  
suzon.hochet@gmail.com

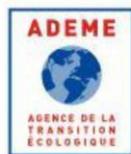


#### **AIXBIKE**

6 rue des Epinaux, 13100  
Eddy Vinh Mau  
06 08 10 50 50  
contact@aixbike.com



## Annexe n°2 : Appel à Projets Logistique bas carbone en Provence-Alpes-Côte d'Azur.



# Appel à Projets Logistique bas carbone en Provence-Alpes-Côte d'Azur

## Un contexte entraînant de nouveaux schémas collaboratifs : mutualisation, circuits courts et économie circulaire

### Évolutions législatives

Mise en œuvre des ZFE-m dans les agglomérations >150 000 habitants (reconfiguration des chaînes d'approvisionnement et livraisons du dernier km, besoins nouveaux en foncier et/ou immobilier logistique, en flottes de véhicules décarbonés et en avitaillement en énergies alternatives)

### Mutations sociales et sociétales

- Crises récentes mettant en lumière les fragilités des chaînes logistiques (relocalisation d'activités productives et logistique associée ou gestion des stocks)
- Développement du e-commerce (multiplication et hyper-fragmentation des flux, en zones urbaines comme rurales)

### Urgence climatique

- Réchauffement climatique et émissions GES/polluants accélérateurs de transitions énergétique, écologique, sociétale
- Ressources futures incertaines appelant à la sobriété matérielle, foncière, énergétique

## Enjeux du transport de marchandises et de la logistique de demain

S'inscrire dans :

- La **trajectoire Européenne** de décarbonation des transports « **Fit for 55** » pour l'atteinte de la neutralité carbone en 2050 (réduction des émissions de GES de -55% dès 2030)
- Les **4 leviers de la stratégie régionale de transition écologique dans les transports** :
  - adaptation et résilience au changement climatique / défis écologiques
  - conversion des flottes, efficacité énergétique
  - report modal, intermodalité, remplissage des véhicules
  - sobriété des déplacements, maîtrise de la demande / des flux
- La **démarche prospective de l'ADEME « Transition(s) 2050 »** pour un futur neutre en carbone, auquel s'ajoutent les enjeux métropolitains d'amélioration de la qualité de l'air à court terme

Concourir aux objectifs des documents cadres régionaux :

- **Plan Climat régional « Gardons une COP d'Avance »** : diminution des consommations énergétiques, des émissions de GES et de polluants atmosphériques ;
- **SRDEI<sup>1</sup>** : adaptation de la logistique à l'économie productive locale, à l'économie circulaire, et son ancrage territorial ;
- **SRADDET<sup>2</sup>** : territorialisation de la logistique, sa réintroduction en milieu urbain, ses capacités multimodales régionales, structurantes ou diffuses, et maîtrise de l'artificialisation (zéro artificialisation nette à 2050) ;

- **Plan Régional de la Logistique à 2030** structuré en 4 défis :
  - décarbonation en lien avec l'objectif de neutralité à l'horizon 2050
  - sobriété foncière et énergétique en lien avec de nouvelles formes d'implantations logistiques
  - résilience et multimodalité des chaînes logistiques en lien avec la connectivité, la massification et le report modal
  - logistique du premier/dernier km en lien avec la distribution des marchandises et l'économie circulaire (y compris *reverse logistic*)

## Liste non exhaustive d'exemples de projets éligibles

- Optimisation et rationalisation des flux en volume et en distance ;
- Amélioration du chargement des véhicules et réduction des retours à vide (bourses de fret, boucle reverse, ...)
- Massification et report modal ferré, fluvial, voire maritime de façade, sur courte distance le cas échéant, intégrant la rationalisation des pré/post acheminements et le traitement des ruptures de charge (y/c groupage-dégroupage, stock tampon, manutention) ;
- Mixité d'usages ou fonctionnelle, y compris dans sa dimension temporelle le cas échéant, et rationalisation des ressources / moyens (fret-voyageurs, espaces partagés y compris sur voirie, densification de ZAE, flottes décarbonées mutualisées, ...)
- Mise en place de centre de distribution / espaces logistiques / bureaux de quartier, hybrides le cas échéant, voire de hubs mobiles, adossés à des flottes décarbonées (dont cyclo-logistique), voire une solution d'avitaillement in situ, et optimisant l'usage du foncier (y/c requalification de friches ou exploitation de délaissés) ;
- Amélioration de l'accueil de la logistique en termes d'aménagement, stationnement, circulation, notamment dans le contexte de la mise en place de ZFE-m ;
- ...

Seront privilégiés les projets visant le **déploiement de pratiques / solutions innovantes** et s'appuyant sur la **collaboration et la mutualisation** entre chargeurs, filières, opérateurs, en volumes et en ressources (foncières, immobilières, équipements, véhicules, compétences, ...)

## Structures éligibles

- Les **entreprises** de toute taille, ainsi que leurs groupements ou associations d'entreprises ;
- Les **auto-entrepreneurs, commerçants, artisans, SCOP** ;
- Les **féderations professionnelles et chambres consulaires** ;
- Les **opérateurs, transporteurs, logisticiens, gestionnaires d'infrastructures, aménageurs, promoteurs** ;
- Les **collectivités territoriales, EPCI et autres établissements publics**, notamment disposant de compétences (y compris par voie de délégation) en matière de mobilité des personnes et/ou des biens. Sont également concernées les personnes morales de droit public disposant des compétences relatives à la gestion de l'espace public, la voirie, la circulation et le stationnement, l'aménagement ;
- Les **associations**, dont associations de zones.

Ces entités pourront répondre individuellement ou en consortium. **La collaboration publique-privée et les partenariats entre acteurs publics locaux et offreurs de solutions seront privilégiés.**

## Critères d'éligibilité

- La **localisation** : le projet devra être situé en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (territoire à enjeu ou peu dense) et démontrer son ancrage territorial ;
- La **légitimité** : le porteur / coordinateur et ses partenaires doivent être compétents et légitimes par rapport aux objectifs et contenu du projet ;
- L'**opportunité** : répondre à un besoin avéré (à objectiver) ;
- La **maturité** : crédibilité opérationnelle et économique, avec phase de déploiement à court terme (entre 6 et 24 mois) ;
- L'**effet incitatif** de l'aide : comment le projet serait mené sans l'aide conjointe de la Région et de l'ADEME ?

## Critères de sélection

- Justifier des bénéfices attendus en termes de **transition écologique et énergétique** (réductions d'émissions de Nox, PM10 et MTCO2eq), et démontrer la contribution du projet / de la solution à la trajectoire bas carbone « Fit for 55 » ;
- Démontrer la contribution du projet / de la solution à l'un ou plusieurs des **4 leviers de la stratégie régionale de transition écologique dans les transports** (Adaptation, Conversion, Report modal, Sobriété) ;
- Incarner une **opération exemplaire** ou **emblématique** (collaborative, structurante, fédératrice), à fort impact (environnemental, social, économique) et **transférable / répliquable** (essaimage de modèles, méthodes, outils) ;
- Accélérer les **changements de pratiques** et de **comportements** (proposer des solutions accessibles, couplées à des démarches de communication ou d'animations pédagogiques le cas échéant) ;
- Présenter des **modalités d'évaluation**, de **définition** et de **mise en place d'indicateurs de suivi** pour évaluer l'impact du projet / de la solution (une grille d'indicateurs ex post et une estimation ex ante seront à annexer au contrat si retenu) ;
- Proposer un **programme de travail**, un **calendrier** et une **gouvernance** en adéquation avec les objectifs du projet et le montant de l'aide demandée, et intégrer un volet communication/promotion/sensibilisation.

Champs visés : technologies, outils/équipements, services, systèmes organisationnels multi-filières, avec une priorité donnée à **l'agriculture**, aux **circuits courts**, aux **déchets**, au **e-commerce** et au **BTP**.

## Niveau d'aide

Les aides pourront couvrir deux catégories de dépenses, conditionnant les taux maximums d'intervention appliqués aux montants des dépenses prévisionnelles éligibles, à travers :

- Le financement d'**études externalisées** (aides à l'ingénierie et/ou études de préfiguration, de faisabilité technique et économique de **projets opérationnels**), plafonnées à 50 000€, dont l'intensité maximale de cumul des aides publiques ne devra pas dépasser :
  - Petites Entreprises - 70% maximum des dépenses éligibles ;
  - Moyennes Entreprises - 60% maximum des dépenses éligibles ;
  - Grandes Entreprises - 50% maximum des dépenses éligibles ;
  - Activité non économique - 80%.
- Le financement d'investissements et d'**expérimentations en conditions réelles**, plafonnées à 100 000€, dont l'intensité maximale de cumul des aides publiques ne devra pas dépasser :
  - Petites Entreprises - 60% maximum des dépenses éligibles ;
  - Moyennes Entreprises - 50% maximum des dépenses éligibles ;
  - Grandes Entreprises - 40% maximum des dépenses éligibles ;
  - Activité non économique - 80%.

\*L'ADEME et la Région se réservent la possibilité de moduler leurs aides et de modifier leurs critères d'intervention en fonction des performances des projets, et des crédits disponibles

## Etapas et calendrier de l'Appel à Projets

Lancement de l'appel	06 avril 2023
Pré-dépôt des fiches projet	<b>19 juin 2023</b>
Auditions des projets éligibles	Juin-Juillet 2023
Dépôt du dossier de demande de subvention	<b>21 août 2023</b>

Au plus tard le **19/06/2023** : envoi de la fiche projet de pré-dépôt par mail conjointement à :

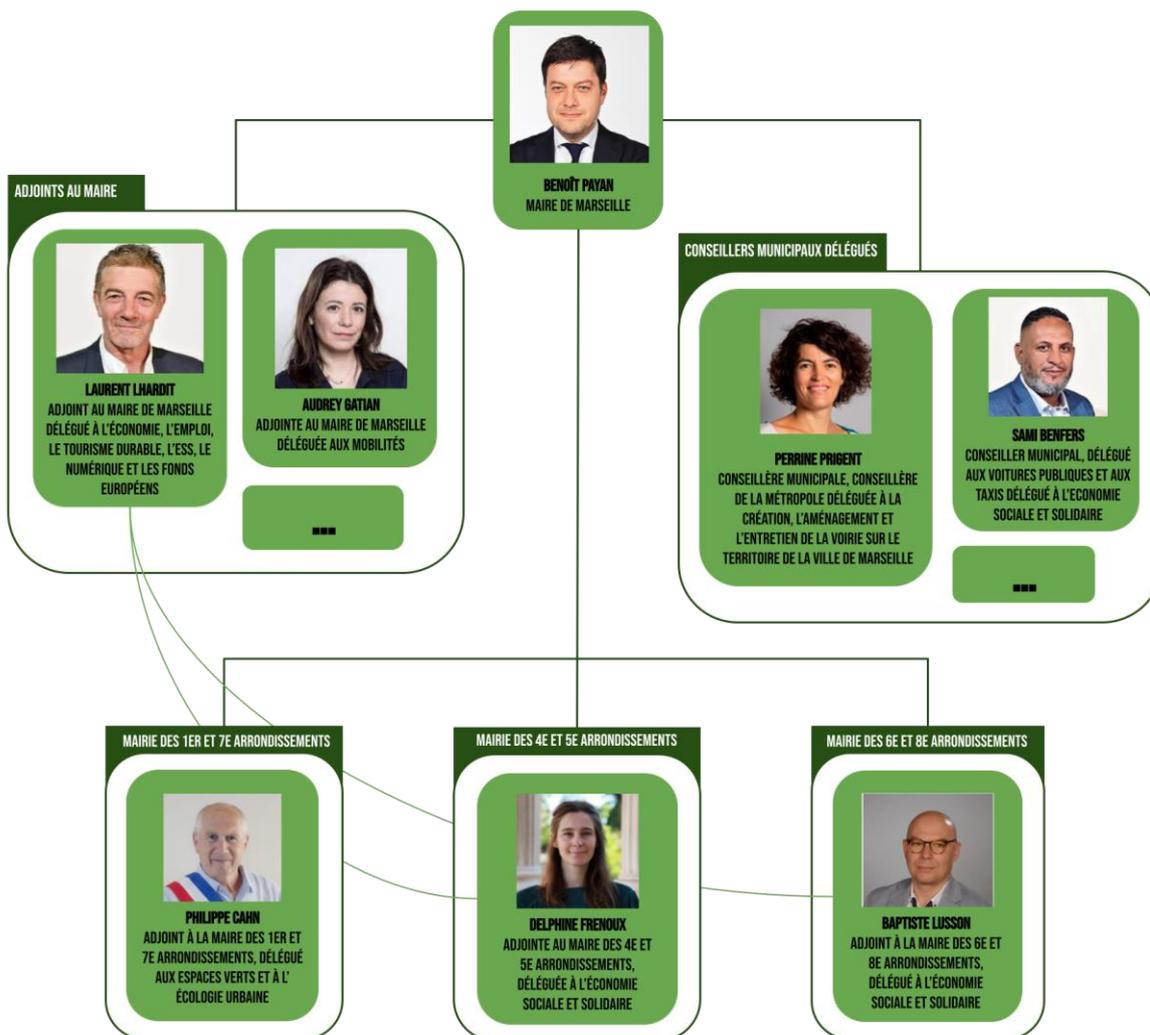
- ADEME : [dorine.cornet@ademe.fr](mailto:dorine.cornet@ademe.fr)
- Région Provence Alpes Côte d'Azur : [AAP-logistiquebas carbone2023@maregionsud.fr](mailto:AAP-logistiquebas carbone2023@maregionsud.fr)

Avant le **14/07/2023** : organisation d'un temps d'échange / une audition pour présenter le projet et apporter des précisions complémentaires le cas échéant. Des propositions pourront être formulées pour renforcer la solidité du projet, en compléter certains aspects, suggérer des partenariats / synergies avec d'autres acteurs ou dossiers soumis à cet AAP

Avant le **21/08/2023 (17h)** : dépôt du dossier finalisé de candidature sur les plateformes numériques de demande de subvention de **l'ADEME ET** de la **Région Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**Les dossiers doivent être complets au moment du dépôt**

## Annexe n°3 : Organigramme des élus de la Ville de Marseille impliqués dans le sujet étudié.



## Mots-Clés

- Politiques locales
- Logistique urbaine
- Cyclologistique
- Écologisation
- Marseille
- Élus de secteur
- Voirie
- Comité de filière
- Région
- Cross-dock