

DOSSIER NARRATIF

D'une part, à l'horizon 2030, World Economic Forum estime que **60% de la population mondiale habitera dans les villes** (Gaudiaut, 2019). Sans attendre cette date et en considérant le seul territoire Français, c'est déjà près de 80 % de la population qui habite en zone urbaine, dont 50 % dans une aire urbaine de plus de 100 000 habitants, selon l'Insee (2020).

D'autre part, apparu au début des années 2000, le commerce en ligne a poussé les consommateurs à progressivement changer leurs habitudes. A compter de 2023, le **commerce en ligne représentera 20% des achats** (Loury, 2021), suivant une tendance observable à l'échelle mondiale. Cet essor du commerce en ligne, facilité par le développement des nouvelles technologies, se fait au détriment du commerce physique. Il ne s'agit malheureusement pas de la seule conséquence car, le fractionnement des achats, la hausse de leur fréquence, la prépondérance de la livraison à domicile, le raccourcissement des délais de livraison participent à l'augmentation des flux de transports.

Par conséquent, des **externalités négatives** sont générées dans les zones urbaines concentrant la plus forte partie de la population. Ces phénomènes sont déjà visibles. La congestion en ville s'aggrave et les impacts environnementaux qui en découlent (émissions de gaz à effet de serre notamment) montrent que la livraison urbaine ne peut plus continuer de fonctionner avec le modèle historique.

La livraison urbaine doit évoluer. C'est d'ailleurs ce qu'elle a déjà commencé à faire afin de répondre, dans les années à venir, aux attentes des différentes parties prenantes :

- Clients/citoyens : coût, rapidité et flexibilité des livraisons.
- Commerçants et entreprises : coûts des livraisons, satisfaction client.
- Métropoles et villes : qualité de vie pour les citoyens (réduction de la congestion, des émissions de CO2 et du bruit, réaménagement de l'espace urbain et maintien de la dynamique économique).
- Sociétés de livraison et transporteurs : accès facile et rapide à la destination (ZFE¹, parking, etc.), réduction des coûts, bien-être des livreurs.

Pour mener à bien cette évolution, la livraison urbaine profite du retour en grâce du vélo dans les centres villes, et surtout de l'avènement du VAE². Ce dernier connaît un tel succès qu'il se positionne déjà au top des segments vendus dans le secteur du cycle. En 2021, 5 millions de VAE ont été vendus en Europe (CONEBI Confederation of the European Bicycle Industry, 2022), bénéficiant de la plus forte croissance du secteur.

¹ ZFE : Zone à Faibles Émissions

² VAE : Vélo à Assistance Électrique

DOSSIER NARRATIF

Cette évolution dans les modes de transport touche en particulier les zones urbaines. Le potentiel apport est tel qu'une grande partie des gouvernements européens s'engage dans cette voie ou en renforce la promotion. En France, le 21 octobre 2022, Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports, a signé **la déclaration européenne sur le vélo** initiée par la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Autriche, le Danemark, l'Irlande et la Slovaquie. "Cette déclaration reconnaît l'usage du vélo comme un vrai mode de transport, écologique, économique, positif pour la santé et le climat. Elle rappelle notamment que la pratique du vélo permet d'économiser, chaque année, l'équivalent de 16 millions de tonnes d'émissions de CO2 au niveau européen" (Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2022). Par cette déclaration, les signataires encouragent la Commission à engager davantage de projets en faveur du vélo comme, par exemple, l'adoption de règles de circulation plus favorables ou des infrastructures mieux déployées et de meilleure qualité.

L'alternative de la cyclo-logistique peut être une réponse pertinente, dès lors qu'elle est associée à la mise en place d'ELU. Contrairement à certaines idées reçues, la **cyclo-logistique** peut couvrir une large amplitude de volumes de colis grâce au développement du vélo-cargo et des remorques. Ainsi, plus de la moitié des livraisons urbaines réalisées en VUL pourrait être remplacée par l'utilisation du vélo-cargo. Dans les zones de forte densité de population, les applications actuelles démontrent l'efficacité de cette solution en termes de gain de temps et d'impact sur la congestion. Le bilan économique est donc favorable et est même associé, selon l'étude qualitative réalisée, à une amélioration de la QVT des livreurs. L'impact environnemental est un facteur de la plus haute importance, tant sur la phase de production du véhicule que lors de son usage en zone urbaine. Ce potentiel a conduit à la naissance de sociétés de livraison spécialisées ainsi qu'à des investissements d'acteurs traditionnels (La Poste ou Amazon par exemple). Parmi les freins pour accéder à un développement plus étendu, nous pouvons citer la barrière psychologique des livreurs historiques habitués au confort du VUL ou encore la difficulté de trouver des profils adeptes du cyclisme dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre.

Notre **projet d'entrepreneuriat** est une solution novatrice pour contrer ces difficultés. Ainsi, un concept reposant sur des critères de sécurité, de confort et de modularité est présenté. Il prend la forme d'un vélo quadricycle disposant d'une position haute de conduite et muni de protections aux intempéries. Une étude du marché et des partenaires potentiels a permis de démontrer le potentiel et les opportunités de ce projet compte tenu des atouts et de la différenciation du concept. Les obstacles identifiés concernent principalement de possibles évolutions de la réglementation, du positionnement futur des concurrents et, surtout, le contexte économique incertain sur les prochains mois.

Le projet ProXity accorde une place majeure à la responsabilité écologique, économique et sociale indispensable pour la transformation de la livraison urbaine de demain. Il s'inscrit dans une réflexion plus globale des villes polycentriques et multi-servicielles pour aller vers une proximité plus heureuse, accompagnées par le concept de la ville quart d'heure.