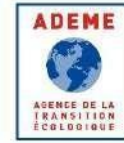




**EXTREME DEFI**  
ADEME Mobilité



**ECOSYSTEME**

**COBRANE X**  
Cargo Bike

## 1. Orientation des prototypes

Ces trois prototypes ont une destination d'expérimentation en zone urbaine chez des acteurs de la cyclogistique. Cobrane utilisera son réseau de clients actuels pour tester ces nouvelles versions. Les expérimentations se feront sur les villes de Toulouse et Montpellier avec les transporteurs en places qui réalisent les livraisons pour les opérateurs de premier rang : Amazon, DHL , Fed Ex, ...

Ces sociétés sont impliquées dans le projet de développement de l'Xdefi, il s'agit de :

- SEV à Montpellier
- Senges et Applicoli à Toulouse.

Toutes ces sociétés sont spécialisées dans la Cyclogistique, elles connaissent parfaitement les besoins concernant les véhicules type vélo cargos et ainsi auront un regard extrêmement critique et constructif sur les solutions que nous leur proposerons. Le cahier des charges des véhicules est construit avec leur collaboration.

Un des points majeurs de cette expérimentation est le retour d'expérimentation des livreurs. Ceux sont eux qui vont utiliser au quotidien les véhicules pendant 7h/jour dans les conditions climatiques extérieures, il est primordial que la conception de nos véhicules prenne en compte la pénibilité de ces salariés et propose une protection et un confort à la hauteur de l'enjeu.

L'objectif de ces expérimentations est de s'assurer que les véhicules ont été développés en parfaite adéquation avec les usages pour lesquels ils ont été pensés. Cette démarche anticipe une industrialisation à grande échelle de ces moyens de transport urbain.

## 2. Marché de la Cyclogistique en France

Afin de maîtriser les enjeux à venir du marché de la Cyclogistique, Cobrane s'est appuyé sur l'étude réalisée par les Boîtes à Vélo, association qui agrège l'ensemble de l'écosystème lié à la Cyclogistique en France (transporteurs, fabricants, usagers, bureaux d'études, collectivités, ...). Cette étude nommée « Panorama de la Cyclogistique en France » parue en septembre 2023, analyse tous les aspects de la profession d'un point de vue économique, social et environnemental en interrogeant 186 entreprises de Cyclogistique en France.

Ce que Cobrane peut retenir de cette étude :

- Il existe 200 opérateurs de Cyclogistique en France (clients potentiels des versions prototypées)
- Pour un chiffre d'affaire de 85 M€ par an
- L'usage du vélo cargo est 3 fois moins cher au kilomètre (35 c€/km) qu'un VUL électrique ou diesel
- Le vélo cargo émet presque 7 fois moins de CO<sub>2</sub> par km (68 gCO<sub>2</sub>/km) qu'un VUL diesel et 2 fois moins qu'un VUL électrique
- La flotte française représente actuellement environ 3000 véhicules type vélo cargo (hors La Poste)
- En 2022, il s'est vendu 33 000 vélos cargos en France (+98% par rapport à 2021) dont 22 % était des triporteurs, ce chiffre est à comparer avec les ventes en Allemagne de 210 000 vélos cargos en 2022.

Les critères majeurs des utilisateurs de vélo cargo :

- Robustesse du véhicule
- Prix et disponibilité
- Capacité d'emport
- Confort du livreur

Les clés de succès du déploiement de la Cyclogistique en France sont :

- L'innovation
- La recherche
- L'expérimentation

La synthèse de l'étude « Panorama de la cyclogistique » par la boîte à vélo se traduit ainsi:

*« Finalement, le vélo-cargo comme mode de livraison en milieu urbain présente indubitablement des bénéfices économiques et environnementaux. Fort d'une importante intensité d'emploi et d'émissions faibles, la cyclogistique offre des perspectives positives pour le verdissement de la livraison urbaine. L'augmentation de la durabilité des vélos et des batteries ainsi que la structuration de la filière pour générer des profits pourrait permettre à la filière de se substituer aux solutions motorisées actuelles pour la livraison dite du « dernier kilomètre ». De plus, si l'étude s'intéresse aux impacts quantitatifs, de nombreux bénéfices qualitatifs peuvent y être associés comme la décongestion urbaine, la réduction des nuisances sonores et l'augmentation de la sécurité en ville. Ces nombreux avantages démontrent l'intérêt de soutenir le développement de la filière Cyclogistique en milieu urbain. »*

### **3. Partenaires fournisseurs de Cobrane sur le projet XDéfi :**

Cobrane est déjà fabricant de véhicule, l'entreprise va donc naturellement se tourner vers ses propres fournisseurs et partenaires actuel. Pour ce projet spécifique, on va retrouver les partenaires suivants :

- Antidote Solutions (Partenaire): bureau d'étude spécialisé dans la conception de cadre et design de vélo à Toulouse
- MILC : Chaudronnerie spécialisée dans la fabrication de cadres de vélo à Labarthe de Neste (65)
- Cleantron : Fabricant de pack batterie pour vélo cargo (Hollande)
- Couach : Usine d'assemblage des Cobranes à Gujan Mestras
- Bag Pro : Fabricant de caissons spéciaux pour la livraison urbaine à Montauban de Bretagne (35)
- Al-Ko : Fabricant de remorques, pour la fourniture du châssis remorque à atteler au Cobrane XS

### **4. L'écosystème de Cobrane :**

Cobrane est membre de :

- Tenlog : Cluster de la logistique Urbaine en Occitanie
- Vélo Vallée : Cluster de la filière vélo en Occitanie
- La Boite à Vélo : Association sur la promotion du vélo à usage professionnel en France
- PADD'OCC : Plateforme d'accélération industrielle en Occitanie (usine 4.0)
- Log'In : Plateforme d'accélération de la logistique du futur en Occitanie
- FPMM : Fédération Professionnelle de Micro Mobilité

## **5. Organisation du projet et personnes impliquées**

Equipe projet Cobrane :

- Raphael Colombié : Président de Cobrane
- Armand Khamnouthay : Responsable technique
- Carlos Rubio : Technicien prototypiste

Equipe externe :

- Alexandre Guiral : Antidote Solution gérant
- Thomas Lecompte : MILC gérant
- Ramzi Sellaouti : PRAGMA responsable bureau d'étude
- Jean Claude Escriva : PRAGMA chef de projet
- Laurent Oudin : COUACH directeur Industriel

Le management du projet sera mené par les équipes de Cobrane et de Couach. Un suivi permettra de cadrer le projet et atteindre les objectifs de réalisation en six mois pour les trois prototypes.