

## Compte rendu de l'échange avec ULS

Version	Auteur	Modification
01 du 13/07/2022	Johann Turpyn	Création

### Participants

Participant	Organisme
Johann Turpyn	Iter
Diana Nagle	ULS

### Relevé d'observation

#### Adaptation et respect des aménagements cyclables

Les livreurs sont de toute façon mêlés à la circulation automobile car les vélos sont plus larges que les vélos normaux :

- Dimensionnement des vélos : presque 1 m de large + rétros. Pas d'utilisation de remorques car peu pratiques (le vélo ne tient plus debout quand attaché à une remorque) ;
- En outre, il existe une discontinuité des itinéraires sur la globalité du périmètre de livraison.

Cohabitation avec les autres vélos :

- ULS ne déplore pas de conflits avec les autres usagers de la route recensés
- Il n'y a jamais eu d'accident jusqu'à aujourd'hui

ULS possède aujourd'hui une flotte de 3 vélos :

- 2 vélos en tournée
- Le troisième étant utilisé pour former les nouveaux livreurs

Les moyens aujourd'hui mis en œuvre dans le cadre de l'activité de cyclologistique d'ULS sont les suivants :

- VAE avec une possibilité de ne pas pédaler et une autonomie globale de 70 km environ. Des pack batterie de rechange sont toujours prêts au mini-hub du centre afin de permettre les enchaînements de courses.



18 rue Bonnat  
31400 TOULOUSE  
T / 05 62 73 53 93

[www.iternet.org](http://www.iternet.org)  
[iter@iternet.org](mailto:iter@iternet.org)

18/20 rue Claude Tillier  
75 012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

[www.iternet.org](http://www.iternet.org)  
[iter.paris@iternet.org](mailto:iter.paris@iternet.org)

SCOP SARL à capital variable  
SIREN 314 067 000 - APE 7112B

- Le nombre total de livreurs s'élève à 5 livreurs pour une activité en continu (7j/7). Tous les livreurs peuvent être amenés à faire de la livraison automobile.
- Il y a globalement peu de turnover par rapport aux autres branches de l'activité de livraison. En général les livreurs restent entre 6 mois et 1 an.

Le parcours d'intégration des livreurs se déroule sur 3 jours :

- Le néo-livreur suit un livreur expérimenté pendant 3 jours et apprend le métier « sur le tas »

Les équipements des livreurs :

- Casque obligatoirement fourni (il est obligatoire dans le règlement d'entreprise, mais impossible de vérifier qu'il soit effectivement porté au quotidien)
- Chaussures de sécurité
- Gilet et baudrier
- Pour l'hiver : vêtements de pluie et vêtements chauds fournis

ULS est aujourd'hui assuré par Généralii : offre équivalente à une voiture avec une couverture matériel + blessure



Point de vue sur l'avenir de la profession :

- Aujourd'hui, cette activité est non rentable car le volume transporté par jour est beaucoup moins important qu'en VUL :
  - Les vélocargos ont une capacité d'emport d'environ 3 m<sup>3</sup> contre 6 m<sup>3</sup> en van, à la journée
  - L'activité ne permet pas de différencier les colis par taille et poids en amont et il est donc impossible de différencier les colis pour les flécher vers l'un des deux modes de livraison. Une refonte de la filière serait nécessaire pour permettre cette optimisation.
  - L'activité ne pourra pas croître en l'état actuel.
- L'activité est aujourd'hui maintenue par ULS pour l'image apportée
- On constate une chute générale des volumes de marchandises déplacés en e-commerce et donc une baisse globale d'activité pour la livraison (Vélo ou VUL)
- Le vélo sera une partie de ce marché, car très efficace sur un petit périmètre, mais ne pourra pas faire disparaître les autres types de véhicules de livraison.

Actions possibles pour améliorer ?

- **Déjà réalisé** : un mini-hub dans le centre pour permettre de faire plusieurs tournées a été acheté
- La puissance publique ne peut pas grand-chose pour améliorer le secteur ou alors :
  - Comme les ZFE : une solution radicale pour la pérennité de l'activité, avec une interdiction des livraisons en VL pour des colis de moins de 30kg dans le centre, hors livraison de gros/surgelé (exemple de Nantes)
  - Il faudrait que les acteurs majeurs tels Chronopost et DHL aient l'obligation de livrer à vélo dans le centre historique pour que tout le monde soit sur le même référentiel

Chiffres comparaison vélo / motorisé : impossible en global, mais exemple sur la journée de mercredi 13/07/2022 :

- 254 colis pour 101 points de livraison à 2 vélos

## DREAL NORMANDIE– TRAVAILLEURS A VELO A ROUEN

### Compte rendu de l'échange avec Toutenvélo



Version	Auteur	Modification
01 du 22/06/2022	Johann Turpyn	Création

### Participants

Participant	Organisme
Johann Turpyn	Iter

### Relevé d'observations

La première des problématiques est aujourd'hui culturelle :

- La culture automobile est encore très prégnante à Rouen : les automobilistes considèrent être prioritaires partout. Cela génère notamment un mésusage des aménagement vélo (stationnement automobile gênant).
- Les usagers vélo / fragile ne sont pas respectés par les automobilistes dans le cadre d'un partage multimodal de la voirie.

Pour la puissance publique l'intervention devrait être fléchée en premier lieu vers :

- L'entretien des pistes aujourd'hui non nettoyées en raison des bordures béton de séparation.
- Le déploiement de cédez-le-passage cycliste aux feux
- La nécessité de rendre les pistes cyclables « facile d'accès », notamment aux vélos à gros gabarits :
  - En évitant les potelets de séparation de sens dans les pistes bidirectionnelles.
  - En préférant le contrôle à l'aménagement.
  - En privilégiant des ménagements d'une largeur confortable (parfois contrainte dans les hypercentres historiques).
- La pacification des relations vélos / voiture par
  - L'usage de prévention pour expliquer le sens des aménagements vélos aux automobilistes
  - La formation des cyclistes qui roulent « mal » et qui représentent un frein à l'évolution de la culture automobile.

Toutenvélo trouve dommageable qu'on n'instaure pas en France des feux tricolores à l'allemande qui sont positifs pour les cycles (phase orange et rouge juste avant le vert).



Toutenvélo a déjà rencontré des conflits :

- Entre automobilistes (pas nécessairement livreurs) et ses vélos en livraison stationnés sur des places livraison.
- Avec certains livreurs en scooter qui usent et abusent des aménagements cyclables.

Toutenvélo ne déplore toutefois pas de conflits entre les livreurs salariés et les autres cyclistes (quels qu'ils soient).

Des vols de vélo lors de la livraison ont déjà eu lieu par le passé, mais aujourd'hui plus du tout (les vélos sont équipés avec cadenas entre remorque et vélo, et sur le vélo lui-même).

Toutenvélo forme ses salariés :

- A la manipulation de la remorque et des vélos de livraison.
- Au stationnement :
  - Usage des places livraison et apprentissage à ne pas bloquer le trottoir pour les poussettes / PMR.
  - Stationnement vélo au sol à la hollandaise.

Il est impossible aujourd'hui d'obliger le port du casque aux salariés, mais globalement 7 ou 8 des 12 salariés le portent.

L'équipe de Toutenvélo connaît peu de turnover.

Les salariés bénéficient d'une prime à l'équipement de 12 ou 15 €/mois

Toutenvélo est équipé de :

- 15 VAE
  - 3 vélos cargos AE
  - Une quinzaine de remorques fabriquées par Toutenvélo
- L'entretien des vélos se fait en interne (1 mécano 10h/semaine)

Toutenvélo estime que le marché de la cyclologistique est en pleine expansion : début en 2016 à 2 personnes aujourd'hui 12.



## Compte rendu de l'échange avec le CLAP 75

Version	Auteur	Modification
01 du 05/10/2022	Johann Turpyn	Création

### Participants

Participant	Organisme
Johann Turpyn	Iter
Jérôme Pimot	CLAP75

### Relevé d'observation

Concernant l'expérimentation de zones d'attentes :

Il est important de cibler les besoins auxquels doivent répondre les zones d'attentes et d'envisager quels autres besoins pourraient être couverts par leur installation.

- **Le principal besoin est d'être abrité** (pluie l'hiver, ombre l'été)
- Un second besoin, moins prégnant est celui d'un **point de recharge pour les batteries de VAE**. Cela pose toutefois la question de la facture d'électricité. S'agit-il d'un service porté par la collectivité ou faut-il prévoir un cadre d'abonnement pour conditionner l'accès et rembourser la facture, au risque de rater une part non négligeable du public cible.
- Pour le téléphone, la recharge n'est pas un besoin car les batteries externes se sont développées et les livreurs n'ont pas le temps d'attendre la recharge.
- **Un accès à l'eau est un plus mais n'est pas nécessaire**. Les livreurs connaissent l'espace public et notamment les emplacements des fontaines publiques pour alimenter leurs gourdes.
- A l'inverse **le besoin de lien social** pourrait être couvert et valorisé par les zones d'attentes.

**Le retour d'expérience est positif** : Le CLAP75 pense que ce doit être le cheval de bataille pour les collectivités !



18 rue Bonnat  
31400 TOULOUSE  
T / 05 62 73 53 93

www.iternet.org  
iter@iternet.org

18/20 rue Claude Tillier  
75 012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

www.iternet.org  
iter.paris@iternet.org

SCOP SARL à capital variable  
SIREN 314 067 000 - APE 7112B

- Au départ à Paris l'attente se faisait devant le restaurant « Le Petit Cambodge » avant de se relocaliser à République
- Les zones d'attente ont permis une **amélioration des conditions de travail**, une **amélioration de l'espace public** et représentent un **levier pour favoriser le retour vers ou le choix du VAE** pour les livreurs.
- La crainte d'une localisation plus aisée des livreurs par la police entraînant une sous-utilisation de ces espaces n'est pas justifiée, la police connaissant déjà les points d'attentes informels.

Aspect « collectif » - fonctionnement du **CLAP75** :

Les actions menées par le CLAP75 sont multiples :

- Organisation de manifestations / portage de revendications : surtout ciblé vers la revendication salariale. Deux cibles :
  - La puissance publique (représentation nationale) pour légifération
  - Les plateformes de livraison pour lutter contre la modification des conditions de rémunération.
- Accompagnement des livreurs dans leurs actions de défense face aux plateformes (actions prudhommales, notamment)
- Fonction générale de porte-voix autogérée (non représentative car non-élue et donc paradoxalement plus représentative que les organes syndicaux qui n'arrivent pas à pénétrer ce milieu (350 votants aux dernières élections générales)).



Il semble difficilement envisageable pour la collectivité de participer à la création de ces collectifs relevant d'initiatives syndicales ou privées.

La question de l'adhésion :

- Il s'agit d'un petit groupe de personnes s'appuyant surtout sur des échanges informels (réseau de messagerie). Il n'est pas structuré au regard de la loi comme une association et ne répond pas à une organisation clairement définie.
- Le CLAP est aujourd'hui une structure autogérée qui ne vise pas à devenir un acteur de lobbying ou de représentation. La structuration en association n'est pas non plus un objectif.
- Les relations avec la puissance publique locale ne sont pas au cœur des actions du CLAP75 et sont, dans le cadre parisien, laissés à CoopCycle (Alexandre Sigura, fondateur).

Le **CLAP75** ne peut pas revendiquer d'être un point d'entrée vers une donnée exhaustive étant donné son caractère non structuré, mais il représente une opportunité dans le cadre d'une animation de concertation.

#### Aspect « collectif » – montage du collectif

- Le **CLAP75** est créé en 2016, soutenu par un syndicat CGT
- Il s'agit principalement de synergies issues de rencontres successives de Jérôme Pimot avec d'autres livreurs ou acteurs du domaine (syndicaux notamment), et dans la lutte pour le maintien de bonnes conditions salariales.
- Dans le cadre d'un collectif comme le CLAP, la puissance publique est un **interlocuteur mais pas un impulsEUR**.

#### Aspect « collectif » : connaissance d'autres collectifs ailleurs ?

- Le CLAP75 considère ne pas vraiment avoir d'homologue en France :
  - Seuls quelques syndicats, à l'échelle locale, existent, mais sont aujourd'hui moins identifiés que le CLAP comme acteur de la défense des droits des livreurs.
  - Il existe selon le CLAP75 une grande défiance des livreurs vis-à-vis des organes syndicaux (sentiment de « trahison » dans l'affaire Frichti, défiance culturelle, intérêt ressenti comme tardif à leurs problématiques)
  - La FNDAE (Fédération Nationale des Auto-entrepreneurs) est considérée comme desservant les intérêts des livreurs au profit des plateformes



#### Informations générales :

- Selon le **CLAP75**, si le scooter est attractif, ce n'est pas une question d'autonomie mais de confort (selle, effort, jupe anti-intempérie...)
- Le **CLAP75** constate une prolifération des contrôles de police en ce moment

## Compte rendu de l'échange avec la mairie de Nancy

Version	Auteur	Modification
01 du 06/10/2022	Romarc Nègre	Création

### Participants

Participant	Organisme
Romarc Nègre	Iter
Morand Perrin	Mairie de Nancy

**Contexte de sollicitation** : ouverture du premier local de France spécialement adapté aux coursiers.

**Objectifs** : échanger avec le conseiller municipal délégué aux mobilités douces de la Ville de Nancy sur le portage politique du projet, sa co-construction avec les bénéficiaires et l'appropriation du lieu.

### Relevé d'observation

Combien de livreurs à vélo dans l'agglo de Nancy ?  
Environ 300 livreurs disposant d'un compte.

Autres structures à Nancy :

- une Maison du vélo gérée par la métropole ;
- Dynamo : association proposant des ateliers d'autoréparation (ceux-ci n'étant pas mis en place par la Maison du vélo).

### Aspect zone d'attente :

- Historique de création :
  - La montée du sujet dans le débat public local :  
Montée en flèche des questions locales de cyclologique depuis 2019 (1 habitant sur 4 de l'agglo est



18 rue Bonnat  
31400 TOULOUSE  
T / 05 62 73 53 93

[www.iternet.org](http://www.iternet.org)  
[iter@iternet.org](mailto:iter@iternet.org)

18/20 rue Claude Tillier  
75 012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

[www.iternet.org](http://www.iternet.org)  
[iter.paris@iternet.org](mailto:iter.paris@iternet.org)

SCOP SARL à capital variable  
SIREN 314 067 000 - APE 7112B

étudiant, centre-ville de petite taille, offre de restauration en centre-ville parmi la plus développée en France).

A partir de novembre 2020, assises des mobilités, concomitantes à l'actualisation du PDU dépassé de 2006. Les livreurs, un des premiers retours/point de vigilance de la population nancéenne : « je ne suis pas rassuré de rouler à vélo au milieu des livreurs ».

Décembre 2020 : mouvement social des livreurs : seul Burger King leur donnait accès aux toilettes + contexte hivernal + contexte Covid. Participation de M. Perrin à la manifestation. L' élu a eu vent d'une maison des livreurs portée par la ville de Paris par une collègue élue communiste, Barbara Gomez. Local associatif HLM, porteur Coopcycle, la Ville de Paris donnant une subvention pour l'occupation des lieux et rémunération d'un permanencier à caractère social. Contrainte budgétaire à Nancy mais volonté politique.



- La recherche d'un local adapté :  
Difficulté de portage par la ville d'une installation temporaire sur l'espace public (comme le barnum installé à Bordeaux) pour des raisons assurancielles. Parkings souterrains écartés à cause de toutes les mythologies peu élogieuses et des horaires contraignants non adaptés à la réalité des livreurs.

Local arrêté : l'ancien siège de l'union départementale de Force ouvrière. Proximité avec la majorité des livreurs.

- Montage organisationnel :  
Lancement d'un volontariat auprès des agents des musées de la ville de Nancy (en grande partie en chômage partiel à l'époque) pour accueillir les livreurs. Partenariat monté avec les Vitrines de Nancy (subvention en nature) : l'association des commerçants du centre-ville de Nancy devient co-conventionnaire et couvre notamment l'assurance du lieu sur la base de leurs propres assurances). La convention d'expérimentation s'étend du 12 mars 2021 au 31 mai 2021.

- Réponses à quels besoins (hiérarchisation) ?

- Stationnement des vélos en visibilité directe depuis le local (installation de racks)
  - Charger le téléphone
  - Sanitaires
  - Lieux de repos
  - Bouilloire, frigo, thé, café soluble...
- Retours d'expérience de l'expérimentation :
    - Adaptations après l'ouverture :  
Ouverture fin février 2021, couvre-feux à 18 h jusqu'au 31 mai. Lieu ouvert initialement de 12 h à 14 h et de 18 h à 22 h. Très faible fréquentation au début, expliquée selon le président des coursiers nancéens par des horaires d'ouverture correspondant aux coups de feu des livreurs. Demande de changement des horaires de M. Perrin auprès de la DGS (du début d'après-midi au milieu de soirée) : pas beaucoup de hausse de fréquentation constaté. Problèmes identifiés : au début pas de prime pour les travailleurs de plateformes. Ne restait que les travailleurs en situation irrégulière, avec la problématique de non-recours au droit. Difficulté exprimée par certains livreurs : crainte d'une arrestation après une descente des forces de l'ordre dans le local. De l'aveu même de l' élu : « en termes d'appropriation on est passé un peu à côté ». Un livreur en moyenne par jour sur toute l'expérimentation, avec un long passage à vide au démarrage.
    - Retours de la population :  
Autant l'arrivée du local suscitait des réactions mitigées, se transformant en hostilité pour les commerçants les plus proches, autant les racks à vélos, héritages de l'expérimentation, ravissent toujours aujourd'hui ces mêmes commerçants immédiats.
    - Faiblesses et fin de l'expérimentation :  
L'expérimentation a pris fin le 31 mai 2021 : les vitrines de Nancy n'ont pas souhaité s'engager dans la conclusion d'une nouvelle convention à la suite de l'absence de consensus. A partir de la rentrée 2021, le local a été transféré au consulat de Côte-d'Ivoire.



Un regret : la non-reconduite de la convention n'a pas permis d'expérimenter la mise en place d'une permanence syndicale et associative (possibilité ouverte par la circulaire Valls de 2012 pour une régularisation après un temps de travail de plusieurs années).

- Quelles suites données à l'expérimentation ?

Depuis la fin de l'expérimentation, travail au long cours pour mettre en place un local pérenne : échanges entre Coopcycle et la ville de Nancy, discussions avec le département de Meurthe-et-Moselle pour l'embauche d'une personne au profil de conseiller social et juridique. Réflexions pour l'inclusion des livreurs de plateformes dans la convention conclue entre le réseau STAN et le centre commercial Saint-Sébastien pour l'accès aux toilettes des conducteurs de bus/tram.

- Depuis LOM : VM pour financement d'un tel lieu ?
- Sur Bordeaux : la Conciergerie solidaire (asso d'insertion) est gestionnaire du local des livreurs. La voie de l'acteur de l'insertion est intéressante, mais pas de structure similaire capable de monter un tel projet à Nancy.



## Compte rendu de l'échange avec Tours Métropole Val de Loire

Version	Auteur	Modification
01 du 14/10/2022	Romarc Nègre	Création

### Participants

Participant	Organisme
Romarc Nègre	Iter
François Le Fur	Tours Métropole Val de Loire

**Contexte de sollicitation** : création d'un espace très fréquenté par les professionnels à vélo, en particulier les livreurs à travers les ateliers d'autoréparation.

**Objectifs** : échanger avec le chargé de mission Modes actifs à Tours Métropole Val de Loire sur les services proposés et l'appropriation de l'Accueil Vélo et Rando par les livreurs, notamment à travers les ateliers d'autoréparation.

### Relevé d'observation

Combien de livreurs à vélo dans l'agglo de Tours ?  
Environ 150 livreurs réguliers/actifs

Combien fréquentent l'Accueil Vélo et Rando, les ateliers d'autoréparation ? Quelle part des livreurs dans la fréquentation globale ?

Grand public = 70 % de la fréquentation

9 800 accueillies personnes en 2018 (première année d'exploitation).

En 2022, 70 personnes accueillies en moyenne par jour dont une quinzaine de professionnels :

- Une dizaine à l'année pour le service de location longue durée de vélo, (infirmières à domicile, conciergeries...), ainsi que tous les Burger king, car les horaires d'activités des livreurs sont inadaptés aux bus en soirée, donc les employeurs ont fait des contrats. Un

Iter -Dreal Normandie /Travailleurs à vélo à Rouen -

bli\_compilation cr entretiens.docx

version du 27/10/2022, p13/32



18 rue Bonnat  
31400 TOULOUSE  
T / 05 62 73 53 93

[www.iternet.org](http://www.iternet.org)  
[iter@iternet.org](mailto:iter@iternet.org)

18/20 rue Claude Tillier  
75 012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

[www.iternet.org](http://www.iternet.org)  
[iter.paris@iternet.org](mailto:iter.paris@iternet.org)

SCOP SARL à capital variable  
SIREN 314 067 000 - APE 7112B

problème : location de VAE par les livreurs de plateforme, usage intensif, usure rapide du matériel et renouvellement de la location tous les mois de façon à avoir la meilleure qualité de véhicule possible. Sur ce sujet, échanges avec IDFM sur le bridage (coupure de l'assistance électrique) au-delà d'un nombre de km dans la semaine.

- Utilisation de la salle de convivialité, plutôt par de jeunes créateurs d'entreprise (comme A vélo 37, salarié délégué local de la FUB (co-working de la vélosphère, possibilité offerte d'accès à du matériel professionnel pour des conférences notamment et services de cafétéria pour le déjeuner).
- Plus de 20 visites/ jour pour l'atelier d'autoréparation, le public professionnel étant surtout des prestataires de service (Deliveroo, Uber Eats...) : création de formations, inscription recommandée. Dans les faits, un fonctionnement par communauté/nationalité et non par plateforme : l'un s'inscrit aux animations puis partage par la suite son savoir à ses pairs.

L'Accueil Vélo et Rando a été contacté par Deliveroo France pour créer des animations/formations dédiées à leurs prestataires, mais refus car gratuité du service, objectif d'utilité publique non négociable et volonté de ne pas être associé, au moment du procès en cours liant Uber Eats à Paris, à une forme de légitimation des actions de la plateforme sur le plan de la sécurité. Renvoi vers les associations proposant ce type d'animations payantes.



- o Actions entreprises et services proposés :
  - Mise en place d'un stock d'équipements nocturnes à la disposition de tous ;
  - Distribution de gilets jaunes, surtout au lancement de la structure, accompagnée d'autres mesures coup-de-poing (communications, réparations...) pour faire un gain de sécurité rapide ;
  - En revanche, pas d'offre d'accompagnement social et juridique pour les démarches des bénéficiaires ;
  - Services payants : consignes à bagages, sanitaires, vestiaires, douches, etc ;
  - Borne de recharge rapide pour VAE ;
  - Espace de rencontre et de détente (recharge gratuite des téléphones) ;
  - Portables, accès wifi, cuisine...
  - Distributeur de boissons et snacks ;

- L'Accueil Vélo et Rando est aussi en charge des gonfleurs vélo répartis sur le territoire (renouvellement tous les mois à cause de l'usure/détérioration, alors que celui du local tient bien car fermé la nuit).
- Réponses à quels besoins (hiérarchisation) des livreurs ?
  - Première chose recherchée : un espace de stockage. Mise en place d'un parking sécurisé vélos gratuit. En revanche, le service consignes pour les sacs est payant car places limitées, impossible de stocker une quarantaine de sacs de livreurs.
  - Recharge des téléphones gratuite par casier (sécurisation par un code secret) : les livreurs ont souvent deux téléphones et font un roulement pour les recharger.
  - Atelier d'autoréparation très fréquenté (rappel, une vingtaine de personnes par jour)
- Historique de création :

Accueil Vélo et Rando créé à l'été 2017 : projet initial d'accueillir les livreurs indépendants, volonté de s'adresser à tous les usagers du vélo.

Objectif : faire en sorte que la ville s'apaise et favoriser la pratique du vélo par tous et en toute sécurité. La situation à Tours s'est améliorée.

Effectifs : Trois agents permanents, un responsable présent à 50 % du temps sur site et un agent saisonnier.

Financement : fonds propres de Tours Métropole Val de Loire et environ 40 % de subvention de la Région Centre Val de Loire.

- Retours d'expérience de l'accueil des livreurs

Localement, il y a eu un souci de taille, remonté par la population excédée par les nuisances, à peu près au moment du lancement de la structure. Une soixantaine de livreurs s'amassait devant le McDonald car l'entreprise a une politique de double paiement de la course (par elle et par le client). Travail avec des associations pour brouiller l'information sur la place des livreurs.

- Conseils pour une collectivité comme Rouen qui voudrait offrir un tel service aux livreurs :

La première chose, c'est de ne pas déléguer le personnel, importance que la structure publique et ses agents garde un pilotage clair : porte



d'entrée unique bien identifiée, relais d'information (parallèle avec la Maison du vélo à Toulouse où se mélangent porteurs publics et associations, fonctionnement qui selon l'interviewé brouille le message).

Ensuite, il faut avoir des horaires d'ouverture raisonnables car il y a toujours du monde. Au départ, l'Accueil Vélo était ouvert à outrance (effet d'aubaine).

Le bouche-à-oreille fonctionne bien (exemple, une infirmière libérale a passé la porte de l'Accueil Vélo puis en a parlé à ses confrères qui ont rejoint la structure).

- Quelles suites donner à l'Accueil Vélo et Rando, s'agissant tout particulièrement de l'accueil des livreurs ?

Evolution 2022 : développement d'animations extérieures, notamment des « heures mobilités » dans les entreprises (5 ou 6 conduites depuis le début de l'année)

Projet de fermeture le dimanche en 2023 : « on sait bien que si l'on était ouvert jusqu'à minuit on aurait du monde jusqu'à minuit », mais les visiteurs ont bien identifié notre fonctionnement et s'adapteront. Les livreurs prennent l'Accueil Vélo comme un plus dans leur activité. Horaires d'ouverture l'hiver : novembre-avril, fermeture à 18h, 19h pour les mois d'été.



Poursuivre les visites de la structure organisées auprès de la vélosphère publique (visite de site auprès d'autres métropoles françaises, associations également) et un peu privée. 28 visites déjà en 2022. Partenariat fort avec une maison vélo en à Liège en Belgique (les élus belges étaient venus voir et se sont inspirés : ils sont même finalement allés plus loin, avec la mise en place d'un mur d'outils accessible 7jours/7 et 24h/24 en partie (une partie ouverte aux horaires d'ouverture du lieu, une partie en accès continu). Contact régulier avec « Mullen and Mur » (?) en Allemagne.

## Compte rendu de l'échange avec Metz à vélo

Version	Auteur	Modification
01 du 14/10/2022	Romarc Nègre	Création

### Participants

Participant	Organisme
Romarc Nègre	Iter
<b>Hervé Ribon</b>	Metz à vélo

**Contexte de sollicitation** : création d'un espace associatif fréquenté par les livreurs à vélo pour les services d'autoréparation.

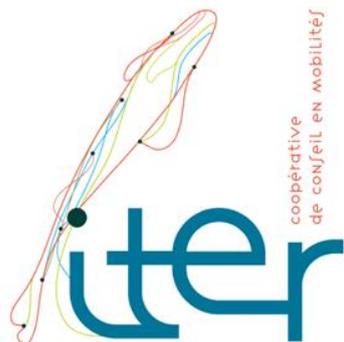
**Objectifs** : échanger avec le Président de l'association Metz à vélo sur les services proposés et l'appropriation de la Maison du vélo par les livreurs, notamment à travers les ateliers d'autoréparation.

### Relevé d'observation

Combien de livreurs à vélo dans l'agglomération de Metz ?  
Très difficile à estimer...

Contact intéressant : Jennifer Lombard, ancienne animatrice ateliers réparation, désormais restauration à domicile avec vélo-cargo. Numéros de téléphone transmis à la suite de l'échange.

- Actions entreprises et services proposés pour les professionnels :
  - Lieu d'accueil pour les associations messines œuvrant sur ces thématiques des modes actifs. Mais en dehors des postes d'autoréparation, la Maison du vélo n'est pas fréquentée par des professionnels (à la différence du local à Tours avec professionnels à résidence/coworking).
  - Atelier d'autoréparation : mise à disposition d'outillage, aide à la réparation et à l'entretien, remise en état de vieux vélos, vente



18 rue Bonnat  
31400 TOULOUSE  
T / 05 62 73 53 93

[www.iternet.org](http://www.iternet.org)  
[iter@iternet.org](mailto:iter@iternet.org)

18/20 rue Claude Tillier  
75 012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

[www.iternet.org](http://www.iternet.org)  
[iter.paris@iternet.org](mailto:iter.paris@iternet.org)

SCOP SARL à capital variable  
SIREN 314 067 000 - APE 7112B

et conseils des bénévoles de l'association. L'atelier est ouvert trois après-midis par semaine et le samedi toute la journée. Possibilité de réservation d'un poste de travail. Avant le covid était proposée une demi-journée de formation par mois le samedi matin, sur une thématique particulière (roues, freins...). Relance prochaine de cette initiative avec un animateur professionnel, même si la fréquentation avant covid était faible (entre 5 et 10 personnes maximum, aucun livreur, seulement des bénévoles actifs). Pourtant, des formations dédiées aux bénévoles existent au sein de l'association. Autres actions liées au monde professionnel mais pas nécessairement aux professionnels à vélo : interventions dans les entreprises via les dispositifs OEPV et Alvéole.

- Historique de création :

L'association Metz à vélo existe depuis environ 25 ans, créée par plusieurs militants. Ouverture de la Maison du vélo en 2014. Jusqu'en 2019, un tout petit local (35 m<sup>2</sup>, pratiquement pas d'espace de stockage dédié), puis déménagement fin 2019 (désormais 120 m<sup>2</sup> en surface + 500 m<sup>2</sup> de stockage en sous-sol, avec notamment 80 vélos-école enfants installés en sous-sol, postes de réparation...).

Effectifs : 4 salariés, un CA de 8 personnes, environ 600 adhérents, environ 30 bénévoles

Financement : 50 % de fonds propres (bourses aux vélos, ventes, adhésions, etc) et 50 % de subventions de la métropole de Metz.

- Retours d'expérience de l'accueil des livreurs

Un taux d'occupation par les livreurs élevé. Cette sur-fréquentation est globalement source de problèmes, notamment pour la disponibilité de l'atelier (les livreurs occuperaient en moyenne au moins 1/4 des capacités de l'atelier). Les livreurs ont très souvent du matériel vieillissant, bricolé (montage d'une assistance électrique sur un vélo classique), et viennent donc très souvent. En raison notamment des difficultés de la langue, ils ne viennent pratiquement jamais aux formations. Peu ont par ailleurs réglé leur adhésion (20 euros à l'année), en théorie obligatoire pour utiliser l'atelier, utiliser l'outillage, acheter sur place des pièces neuves ou d'occasion.



Malheureusement, les livreurs participent malgré eux à une forme de ressentiment envers les cyclistes, à une ambiance délétère, à des nuisances pour les riverains lorsqu'ils patientent en groupe dans le centre-ville. M. Ribon demande de longue date à la ville et à la métropole que soit créée une maison des coursiers. La Maison du vélo est inadaptée à l'accueil des livreurs pour une pause dans leurs courses car elle est relativement excentrée par rapport au centre-ville.

- Conseils pour une collectivité comme Rouen qui voudrait mettre à disposition une structure destinée aux professionnels à vélo :

Difficile de répondre étant donné que l'accueil de professionnels à vélo est inexistant en dehors des postes d'autoréparation. S'appuyer sur les associations existantes est un prérequis. Une localisation du local proche du centre-ville est capitale si l'objectif est de proposer des services pour les livreurs.

Dans une association, la gestion du personnel est difficile pour des néophytes (malgré le bon côté du système Chèque emploi asso : très peu d'aides et de communication). Il y a une possibilité de se tourner vers un groupement d'employeurs mais ils prennent environ 10 % des salaires bruts, ce qui est difficilement tenable pour une association où le moindre centime compte et tout ou presque est du recyclage.



## Compte rendu de l'échange avec la DGITM

Version	Auteur	Modification
01 du 17/10/2022	Romarc Nègre	Création

### Participants

Participant	Organisme
Romarc Nègre	Iter
Tibye Saumtally	DGITM

**Contexte de sollicitation** : Animation nationale pour le développement de la cyclologistique et mise en place de l'observatoire de la cyclomobilité professionnelle.

**Objectifs** : échanger avec l'adjoint au chef de bureau en charge de la logistique urbaine sur la participation du ministère à l'observatoire de la cyclomobilité professionnelle et, plus largement, aux dynamiques du secteur.

### Relevé d'observation

- o Membres du MTE dans l'observatoire : Thierry du Crest (coordinateur interministériel pour le vélo) et Xavier-Yves Valère.

D'après les chiffres du MTE : +354 % de hausse des ventes de vélos cargos en 2020 par rapport à 2019.

Le MTE est dans une optique de soutenir les démarches qui permettent de générer une connaissance fine et en temps réel des infrastructures vélo dédiées à la cyclologistique. La remontée de données est très importante parce que ça objective les décisions d'aménagement : nombre de km parcourus à vélo, tonnage transporté en t.km, durée de vie des batteries, nombre de colis livrés, taux de remplissage... A noter que les vélos cargos qui sillonnent en permanence les villes pour la livraison de colis peuvent être utilisés comme support pour différents types de



capteurs. C'est dans cette optique que le MTE est engagé dans l'observatoire de la cyclomobilité professionnelle et attend des lauréats des CEE une transmission de données.

Echanges très récents avec Mathieu Cloarec (directeur des Boîtes à Vélo) : candidat à un appel à projet CEE en s'appuyant sur InTerLUD (programme porté par le Cerema, l'Ademe et Logistique low carbon) pour entrer en contact avec les communes et les entreprises afin de sensibiliser « à la racine » à la cyclologistique durable.

Autres acteurs du domaine en lien avec les dispositifs d'incitation du ministère : Deki (Dernier kilomètre) et Livrado, 2 boîtes de cyclologistique candidates aux dispositifs CEE.



## Compte rendu de l'échange avec Yann Bouchery

Version	Auteur	Modification
01 du 17/10/2022	Johann Turpyn	Création

### Participants

Participant	Organisme
Johann Turpyn	Iter
<b>Yann Bouchery</b>	Kedge Business School

### Relevé d'observation

M. Yann Bouchery :

- travaille beaucoup sur la mobilité des marchandises.
- vision opérationnelle/entreprise
- accompagne le groupe La Poste à la cyclo logistique (vélos cargos)

- Implémentation vélo cargo triporteur (1 m<sup>3</sup>)
- Optimisation de tournées

- Portage privé d'initiatives de cyclologistique :

- La poste – Stuart – DPD – Chronopost
  - Il faut comprendre les différentes typologies de cyclologistique : La Poste compte investir dans plus 2 000 vélos cargos à l'échelle nationale
- Il y a aujourd'hui une limite réglementaire de la puissance maximale du moteur : ce qui peut poser un problème pour les villes avec dénivelé.
- Un vélo cargo peut transporter 1 mètre cube, soit l'équivalent d'environ 1/3 de la capacité d'emport d'un VUL, ce qui génère une augmentation des déplacements haut-le-pied (à vide) des livreurs.

- Hub public/privé de cyclologistique et aménités associées :
  - Pour les livreurs, cela représente une amélioration notable avec un lieu de repos et d'accès à des aménités simples : toilettes, recharge électrique.



18 rue Bonnat  
31400 TOULOUSE  
T / 05 62 73 53 93

[www.iter.net.org](http://www.iter.net.org)  
[iter@iter.net.org](mailto:iter@iter.net.org)

18/20 rue Claude Tillier  
75 012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

[www.iter.net.org](http://www.iter.net.org)  
[iter.paris@iter.net.org](mailto:iter.paris@iter.net.org)

SCOP SARL à capital variable  
SIREN 314 067 000 - APE 7112B

- **Pour M. Bouchery, cela reste de la responsabilité de l'employeur et non de la puissance publique.**
- Quelle place pour la puissance publique ?
  - Dans le cadre des livreurs de plateformes il n'y a pas d'intérêt de hub en dehors de l'amélioration de la QVT
  - Dans le cadre d'entreprise de livraison de colis :
    - Si il y a préparation de la commande surplace (cas des darkstore (flink, gorillas)), les locaux sont déjà possédés et les acteurs n'ont pas attendu leur mise à disposition pour les acquérir étant donné qu'il s'agit d'un maillon essentiel de la production.
  - A l'inverse, s'il n'y a pas de préparation locale :
    - L'intérêt économique est celui de la déconsolidation du flux (éclatement d'un flux en flux plus petits) la plus tardive possible, donc une nécessité de massification du flux entrant :
    - L'espace doit être le même pour les différents acteurs de livraison.
    - A Paris, on trouve la solution Fludis : barge fluviale chargée à Gennevilliers et qui parcourt la Seine. Les livreurs viennent s'y réapprovisionner et effectuent le dernier kilomètre en vélo cargo.



Pour permettre le développement de la cyclologistique, il faut :

1. Penser les types de flux
  - Origine/destination
  - Déterminer les lieux de préparation et les mutualisations possibles
  - Minimiser au maximum les déplacements à vide.
2. Penser les entrées massifiées de marchandises (fleuve, routier, ferroviaire ?) :
  - Nécessité d'aménager des espaces logistique fixes ou, mais surtout dans le cadre d'initiatives privées, mouvants.
  - Une barge fluviale représente un volume supérieur à un train de marchandise
  - Pour le fer, le réseau ferroviaire manque de connexion entre les hubs, problématique de la primauté du passager sur la marchandise, problème d'identification de l'acteur.
3. Prévoir les aménagements urbains :
  - Les vélos cargos et vélos avec remorque se standardisent : la taille des vélos doit être prise en compte : giration augmentée par rapport à un vélo classique.
  - La largeur peut être traitée comme la première problématique des aménagements (traitable sur les pistes et

aménagements moins contraints mais véritablement problématique sur les DSC)

- Connaissance du réseau nécessaire : OpenData, inventaire de son réseau en matière d'aménagement par la collectivité (tracés, largeurs)
- Le stationnement est l'un des points forts de la livraison à vélo grâce à la flexibilité et la taille réduite du vélo sur le VUL. Cependant, avec l'essor de ce secteur, attention au risque « anarchique » de multiplication du stationnement sur trottoir dans le cadre des livraisons. Cadre à donner, aménagements à créer, places de livraisons spécifiques dans chaque rue ?
- Les acteurs peuvent avoir des pratiques propres à leurs contraintes.

La comparaison (étude à Bordeaux) de tournées en vélo cargo et en VUL marquent un gain par colis de 30 à 40 % du temps de tournée (avant aménagement) lorsque la livraison s'effectue à vélo.

La cyclologistique (majoritairement e-commerce et B2C) devrait prendre son envol avec des performances notables en centre urbain. La puissance publique doit accompagner ces pratiques pour éviter une nouvelle situation problématique (comme l'essor des flottes libre-service).



Outils à explorer :

- Enquête marchandises en ville (aujourd'hui encore trop floue, mais à développer ?)
- Vraie question de collecte d'informations et de données pour pouvoir développer les solutions. Aujourd'hui les flux sont masqués derrière l'organisation des acteurs de livraison.

## Compte rendu de l'échange avec Arnaud Gasnier

Version	Auteur	Modification
01 du 13/07/2022	Johann Turpyn	Création

### Participants

Participant	Organisme
Johann Turpyn	Iter
<b>Arnaud Gasnier</b>	Professeur à l'université du Mans

### Relevé d'observation

#### Dans l'actualité :

- M. Gasnier observe, notamment par les mentions dans la presse que les Darkstore / DarkKitchen sont aujourd'hui en plein essor.

#### Au Mans :

Une étude a été commandée par la DDT auprès de Logicité et de Samarcande pour étudier dans le centre du Mans :

- Insertion de mini-entrepôts en cœur de ville : réflexion autour d'un espace de logistique urbaine au premier sous-sol du parking en structure de La Mans République.
- Piste que suivrait La Poste au Mans : transformation de l'ancien centre de tri (rue Molière) en centre de logistique urbaine.

Le constat est qu'aujourd'hui, aucune forme des nouveaux commerces n'est acceptée d'un point de vue logistique en raison des externalités négatives considérées inacceptables pour les habitants (darkstore / livraison / amazon / etc ...).

La première des questions est celle de la définition d'une forme de logistique qui répondrait aux attentes des collectivités en termes d'acceptabilité politique et de réponse aux besoins des habitants.

#### **Problème aujourd'hui : Les élus ne sont pas encore dans une dimension de mutation de l'activité**

- Exemple : Nantes et Le Mans ont refusé l'installation d'Amazon.



18 rue Bonnat  
31400 TOULOUSE  
T / 05 62 73 53 93

[www.iternet.org](http://www.iternet.org)  
[iter@iternet.org](mailto:iter@iternet.org)

18/20 rue Claude Tillier  
75 012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

[www.iternet.org](http://www.iternet.org)  
[iter.paris@iternet.org](mailto:iter.paris@iternet.org)

SCOP SARL à capital variable  
SIREN 314 067 000 - APE 7112B

La cyclologistique doit pouvoir s'entendre avec l'émergence de nouveaux services commerciaux urbains :

- **Centre de Distribution Urbaine**
- **Conciergerie**
- **Point Relais**
- **Consigne**

L'étude de l'installation d'espaces de logistique urbaine doit être complétée d'une question autour de la possibilité de greffer de nouveaux services commerciaux.

La politique publique a un rôle à jouer dans le déploiement de nouveaux services logistiques :

- Susciter l'intérêt des entrepreneurs, négocier avec les entreprises
- L'un des exemple est celui des SEM / SPL Parisiennes (ex : Semaest ; Semapa) qui jouent le rôle d'Etablissements Publics Fonciers Locaux mandatés par la Mairie de Paris pour animer et mobiliser le foncier. Ces dernières animent les espaces commerciaux, en négociant et en en mobilisant les délaissés urbains pour permettre le développement d'activités logistiques.
- Rénovation des business model des logisticiens avec l'invention de nouvelles formes d'entrepôts, notamment là où le foncier est cher.



Leviers réglementaires :

- Le PLU ne représente pas nécessairement un levier pour obliger la création d'espaces spécifiques (ou « pré-dédiés » à certains types d'activités) dans le nouveau bâti mais permet de contrer certain développement comme pour le business des darkstores (considérés comme zones de stockage) : interdit en centre urbain car les nuisances sont nombreuses.
- Dans le cadre d'une ORT (Opération de Revitalisation de Territoire), il est possible d'orienter les investisseurs en conditionnant l'accord du permis de construire à l'intégration de la multifonctionnalité (en évitant de passer par le CDAC).

Exemples et personnes ressources :

- Exemple au sein du quartier Feydau à Nantes :
  - Intégration d'un espace de Logistique Urbaine en sous-sol d'un bâtiment livré récemment
  - Contact :

- Virgnie Lebreton (auparavant à Nantes Métropole, aujourd'hui salariée de la commune de Nantes, chargée de mission Commerce)
- Benoît Chevallier (Nantes Métropole)
- Contact :
  - Enseignant au Mans en urbanisme et urbanisme commercial : Renaud Kourland : spécialiste de desserte logistique et notamment des commerces.
- Exemple de « Blue Distrib » (initiative privée, Groupe Bolloré) à Rennes :
  - Achat au sein des commerçants de la ville, les paquets attendent à la gare avant le départ du train choisi par l'acheteur

Les espace urbains logistiques sont encore à inventer, mais sont très dépendant des initiatives privées. Les quelques leviers réglementaires sont encore trop timides pour accompagner le développement de la cyclologique autrement que par l'aménagement d'un réseau cyclable.



## Compte rendu de l'échange avec CoopCycle

Version	Auteur	Modification
01 du 21/10/2022	Romarc Nègre	Création

### Participants

Participant	Organisme
Romarc Nègre	Iter
Circé Lienart	Coordinatrice CoopCycle

**Contexte de sollicitation** : Création d'une maison des coursiers dans le quartier de la Goutte d'or à Paris, animée par CoopCycle, fédération de livreurs à vélo.

**Objectifs** : échanger sur l'historique du projet, son appropriation par les livreurs et le rôle des différents acteurs dans la réussite d'un lieu destiné aux livreurs de plateformes.

### Relevé d'observation

- Informations générales :

Fréquentation : 10 à 15 personnes fréquentent le lieu par jour. Environ 450 livreurs accompagnés dans leurs démarches juridiques depuis l'ouverture. Les livreurs d'Afrique sub-saharienne représentent environ 85 % des visiteurs de la maison des coursiers.

Locaux et financement : 125 m<sup>2</sup> + 3 bureaux, subvention de la ville de Paris de 35 K€ la première année. Le même local depuis l'ouverture en septembre 2021, mais l'obligation de devoir déménager est un risque.

Horaires d'ouverture : actuellement du mercredi au samedi, de 12 h à 19 h. Les livreurs viennent souvent de loin, arrivent à Paris vers 11 h et l'heure de pointe est entre 12 h et 14 h. S'il y a une urgence ou de longs dossiers à traiter, les livreurs savent qu'il faut venir à l'ouverture. Entre 14



18 rue Bonnat  
31400 TOULOUSE  
T / 05 62 73 53 93

www.iternet.org  
iter@iternet.org

18/20 rue Claude Tillier  
75 012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

www.iternet.org  
iter.paris@iternet.org

SCOP SARL à capital variable  
SIREN 314 067 000 - APE 7112B

h et 17 h 30 il y a aussi beaucoup de monde, moins après. Circé Lienart prend peu de rdv, sauf pour de lourds dossiers (préparer un dossier pour une régularisation en préfecture prend environ 1 h 30). Des rdv sont dans ce cas souvent fixés avant l'ouverture, à partir de 11 h.

- Historique de création : depuis septembre 2021

Le projet a été lancé en 2020 par Barbara Gomes, conseillère municipale (Parti communiste français) du 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Une proposition d'animation a été faite à CoopCycle, fédération de coopératives de livreurs à vélo déjà implantée à Paris. Le projet a séduit les militants de base, dans un but de faire un lien entre les livreurs de plateformes et les coopératives du secteur. Il a fallu plus d'un an pour convaincre les parties prenantes (notamment les directions des affaires sociales, de la voirie et de l'environnement de la ville de Paris).

Subvention de 35 000 euros la première année, ouverture en septembre 2021. Au début, ouverture seulement le week-end (12 h à 19 h) et volonté de se faire connaître. En effet, il n'y a pas eu de co-construction importante en amont du projet. Le bâtiment appartient à la mairie de Paris et la maison des coursiers est hébergée par un centre social d'hébergement d'urgence (familles hébergées, distribution alimentaire, espace de santé...), avec une convention d'occupation temporaire. La maison des coursiers est au rez-de-chaussée donnant sur la rue. Trois ou quatre livreurs étaient déjà hébergés dans le centre d'hébergement d'urgence, ce qui a concouru au choix du lieu. Les premiers week-end, tractage devant le local, sur la piste cyclable et dans les restaurants alentour. L'objectif n'était pas de faire une ouverture en grande pompe mais de tester le projet avec les premiers bénéficiaires.



4 piliers dans le projet : lieu de repos, soutien administratif (sans spécifier à l'origine quels types de démarches), insertion dans l'emploi (aide aux CV, lettres de motivation, contrats en insertion, même si pour ces derniers finalement CoopCycle s'est rendu compte après coup que les conditions étaient rarement remplies par les livreurs) et permanence syndicale (centrée sur l'obtention des papiers). La phase d'expérimentation a duré 4 mois : objectif initial de 15 livreurs différents, dans la réalité une trentaine de livreurs à l'issue de l'expérimentation.

- Réponses à quels besoins (hiérarchisation) ?
  - L'accompagnement administratif. La grande majorité des livreurs sont des néo-arrivants en France. Confirmation de la logique de communautés dans les pratiques. Pour

l'histoire, la première personne venue à la maison des coursiers est un Ivoirien, qui a fait passer le message à sa communauté. Les tracts ont touché principalement les Guinéens. Le bouche-à-oreille fonctionne très bien, quasiment pas de communication sur les réseaux sociaux. Des groupes whatsapp fonctionnent par communauté, également pour que certains puissent traduire pour d'autres. Dans les zones de livraison, il y a des leaders de chaque communauté. Même la sous-location de comptes est effectuée au sein d'un même cercle communautaire.

- Charger le téléphone, comme services supplémentaires mais les livreurs ne viennent pas pour cela
  - Charger les batteries de vélo lorsque celles-ci sont amovibles
  - Sanitaires
  - Lieux de repos
  - Bouilloire, frigo, thé, café soluble
- 
- Résultats de l'expérimentation initiale de 4 mois :
    - Le soutien administratif a bien marché, l'insertion dans l'emploi également dans la mesure où l'ouverture a coïncidé avec le lancement des darkstores à Paris. Cela a toutefois occasionné des problèmes syndicaux dans la mesure où des livreurs étaient embauchés puis, à la fin de la période d'essai, le fait de ne pas avoir de papiers faisait office de motif de rupture.
    - Pas de distribution d'équipements (à la différence de Tours), seulement de la sensibilisation à la sécurité. Les formations sur la sécurité, demandées notamment par la mairie de Paris, sont une posture difficile pour CoopCycle étant donné la pression à la rapidité mise par les plateformes.
    - Des petits équipements par la réparation de vélos avait été envisagés, mais finalement il n'y en a pas eu besoin car à Paris les livreurs utilisent beaucoup des vélos de location au mois (type Véligo) et se tournent donc vers le prestataire pour ce qui est de la réparation. Dans les questionnaires de diagnostic social que Circé Lienart donne à chaque livreur, les besoins d'autoréparation n'apparaissent presque pas.



- L'aspect lieu de repos était finalement peu utilisé, peut-être en raison des horaires limités (le week-end et deux jours en semaine).
  - Quelques problématiques en suspens : pas d'espace sécurisé pour les vélos. Demande pour convertir les places de parking juste devant le local en espace pour les vélos. Mais les grandes baies vitrées et le fait d'être en rez-de-chaussée aide pour la surveillance.
- Retours de la population : Bonne acceptation par la population et les commerces du quartier, notamment car ce lieu est identifié comme centre social et que des banques alimentaires et autres actions sont organisés ici depuis des années. La création de la maison des coursiers a engendré des travaux, notamment l'ouverture sur la rue, favorisant l'acceptation de la structure. Les riverains sont en majorité contents et curieux de savoir ce qui se passe dans les lieux.
- Quelles suites donner ?



- Prévision de faire plus d'événements, échanges, petites conférences sans prétention, pour favoriser l'insertion des livreurs dans le quartier et le dialogue avec la population. Des moments de partage entre les livreurs aussi, avec des pique-niques, la diffusion de la future coupe du monde de football...
- Inauguration en vue d'une maison des coursiers à Bordeaux, animée également par CoopCycle en complément de la Maison du vélo qui est en cours de montage. « Arthur Hays Sulzberger », à l'origine de l'idée, vivait à Bordeaux et avait pris contact avec Médecins du monde il y a plusieurs années. Médecins sans frontières a d'ailleurs conduit une enquête par questionnaire auprès des livreurs bordelais. La mairie de Bordeaux a depuis 2019 la volonté de proposer un accompagnement aux livreurs et a demandé à Circé Lienart de présenter l'expérience parisienne. L'idée est que CoopCycle porte l'organisation la première année, dans l'attente d'une structuration ad hoc des différents partenaires locaux. Le portage administratif au quotidien revient à CoopCycle mais il y a beaucoup plus une dynamique partenariale (réunions de collaborations et visites de locaux avec Médecins du monde, la CGT locale, atelier de réparation de vélo et d'insertion, coopérative locale, association de défense des droits...).

CoopCycle note que les collectivités locales préfèrent souvent mutualiser maison des coursiers et maison du vélo, mais cela se fait finalement assez rarement, bien que les synergies soient intéressantes.

Circé Lienart a produit ce qu'elle appelle un « kit d'essaimage », qu'elle peut éventuellement communiquer.

- Conseils et facteurs-clefs de succès :

- Circé Lienart croit beaucoup à l'importance d'une personne présente sur les lieux, pour incarner une démarche, être à la disposition des livreurs et les mettre à l'aise... Elle ne croit pas au modèle du lieu ouvert, laissé au libre usage des bénéficiaires.
- Il n'y a pas de modèle transposable d'un territoire à l'autre, tous les projets ont des leviers, des acteurs différents et des finalités parfois diverses.
- Coopcycle n'a pas forcément vocation à s'installer dans le temps. La fédération considère que ces livreurs de plateformes devraient être salariés et qu'une fois le salariat établi, un accompagnement sera encore nécessaire pendant quelques mois pour répondre aux questions administratives. La directive européenne pourrait faire changer les choses et CoopCycle adaptera son action en conséquence dans les prochaines années. Le discours est de dire aux collectivités qui subventionnent en partie les maisons de ce genre : « nous espérons qu'au mieux, dans deux ans nous sommes partis et au pire dans 5 ans ». CoopCycle n'a pas vocation à devenir une association humanitaire et sociale pour les livreurs.

