

## SUD Logistique 2030

### Pour une logistique durable et résiliente au service de l'économie locale, des territoires et des citoyens en Provence-Alpes-Côte d'Azur d'ici 2030

La logistique s'adapte à l'évolution de l'appareil productif, du commerce international, de la distribution des marchandises, et des modes de vie. Elle est une **condition de bon fonctionnement de l'économie**, vecteur important d'innovations technologiques, organisationnelles voire sociales. Elle est en outre un **marqueur structurant du territoire** en termes d'infrastructures, d'entrepôts, d'emplois. L'activité logistique et ses flux de transport génèrent toutefois des **externalités négatives** telles que pollutions, artificialisation et impact paysager, flux de poids lourds et congestion urbaine... dégradant son image et impactant l'environnement.

Au plus fort de la crise sanitaire, la logistique a fait la démonstration qu'elle était une fonction vitale à notre économie et à notre vie quotidienne, dématérialisée comme présente. Mais la crise a également mis en lumière certaines **fragilités de nos chaînes logistiques largement mondialisées** appelant la relocalisation de certaines activités stratégiques ou de souveraineté, une remise en question du zéro stock et du juste à temps, le renforcement des filières locales, et en conséquence un rééquilibrage des flux de marchandise. Les plus hautes instances de l'Etat ont d'ailleurs appelé à une réimplantation sur le territoire national de certaines fonctions industrielles de première nécessité pour lesquelles notre Région dispose d'atouts certains (production d'énergies renouvelables notamment).

La crise a également accéléré, semble-t-il durablement, le e-commerce et mis en évidence ses nuisances associées, au premier rang desquelles **la multiplication et l'hyper-fragmentation des flux**, en zones urbaines comme rurales. Mais, elle a aussi fait émerger de **nouveaux schémas collaboratifs** basés sur la mutualisation, de nouveaux comportements et aspirations de vie avec l'émergence de circuits courts et réseaux de proximité.

Enfin, au regard de **l'urgence climatique**, des enjeux environnementaux, et de **l'incertitude sur nos ressources futures**, l'évidence d'un changement radical s'impose. Il devra se matérialiser à travers une baisse des consommations énergétique et matérielle couplée à une **meilleure résilience face au changement climatique**, nous conduisant à devoir adapter nos systèmes de production, de transport et de logistique. A ce titre, la logistique doit s'engager, à un rythme sans précédent, dans une démarche de sobriété et se préparer aux impacts à venir des transitions à l'œuvre, tout en préservant la robustesse de nos chaînes d'approvisionnement ce jusqu'au dernier km.

Ce constat appelle à réinventer notre organisation logistique afin qu'elle soit toujours plus agile, mais aussi plus résiliente, sobre et respectueuse de l'environnement et du climat. Eu égard à ses compétences et priorités en termes d'aménagement, d'économie et de transport décarboné, **la Région Sud, région pilote en matière de planification écologique, porte l'ambition d'une logistique régionale vecteur de valeurs citoyennes et catalyseur de richesses pour les territoires**. Ainsi, elle s'engage à relever **4 défis structurant** sa vision de la logistique à 2030, et fédérer les acteurs économiques et institutionnels des territoires pour mettre en œuvre son plan régional « **SUD Logistique 2030** ».

## La région Provence-Alpes-Côte d'Azur, des caractéristiques déterminantes et porteuses d'enjeux pour la logistique

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est le pivot des échanges internationaux et méditerranéens grâce à son positionnement géostratégique sur deux grands corridors de fret européens (Nord-Sud et Arc Méditerranéen), à la présence de grands générateurs de fret, au premier rang desquels le **Grand Port Maritime de Marseille, 1<sup>er</sup> port de France**, et d'un réseau d'infrastructures multimodales, capacitaire mais sous-exploité, support de flux d'échelles et de fonctionnalités très diversifiées.

Aux **flux d'échanges nationaux, internationaux et de transit** s'ajoutent **40% de flux internes à la région**, naturellement associés à ses bassins de vie et ses activités économiques (agriculture, industrie, commerce, tourisme...), effectués **majoritairement par la route** (~85%). Et bien que la consommation des poids lourds longue distance ait été réduite de 30 % en 30 ans, ils restent à l'origine de 21% des émissions de GES de l'ensemble des transports. Les véhicules utilitaires légers pesant quant à eux pour 19% des émissions de GES.

La région est également marquée par une **polarisation des implantations logistiques** autour des générateurs de flux, infrastructures de transport, bassins de production-consommation, concentrés sur le littoral et l'axe rhodanien, au sein de grandes aires métropolitaines. A ce titre, la logistique régionale se concentre essentiellement à l'ouest du territoire induisant une certaine dépendance de l'est et du centre aux capacités logistiques des départements des Bouches du Rhône et du Vaucluse.

La région accueille une **grande variété de plateformes logistiques** : internationales (portuaires, aéroportuaires), continentales (ferroviaires, routières) et régionales (ferroviaires, fluviales, routières), dont les tailles et les localisations dépendent des fonctions assurées et des opportunités foncières, d'autant plus rares et coûteuses en zones urbaines.

La région compte 203 entrepôts et plateformes logistiques de plus de 5 000m<sup>2</sup> (sur un total de plus de 4000 France entière) dont les 3/4 font moins de 20 000m<sup>2</sup>. Et même si 15% des Zones d'Activité Economique de la région sont à vocation logistique ou mixte à dominante logistique, certains sites se sont toutefois développés de façon plus aléatoire.

Enfin, la région bénéficie d'un écosystème d'acteurs pesant largement dans l'économie locale avec **10% de l'emploi salarié privé**, ce malgré des difficultés de recrutement récurrentes.

Dès lors, se dégage naturellement **4 grands sous-systèmes logistiques** en région Sud (figurés dans la carte de la page suivante) :

- **Delta du Rhône** marqué par la présence de grands générateurs de fret et sites logistiques de dimension internationale, continentale et régionale (Grand Port Maritime de Marseille, Aéroport Marseille Provence, Clésud-Miamas ...)
- **Rhône Vaucluse** accueillant principalement de la logistique continentale, régionale et urbaine (d'Arles à Avignon)
- **Urbain dense et Littoral** (avec 3 métropoles) où la logistique locale et urbaine est majoritaire
- **Rural et Alpin** où la logistique locale et rurale est plus éclatée avec quelques bases en vallée de la Durance et en entrée de vallées alpines



Enfin, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est également caractérisée par une **grande diversité et richesse d'espaces naturels et agricoles** appelant à une attention renouvelée dans le contexte de la maîtrise de l'artificialisation des sols et de l'adaptation au changement climatique. D'autant que le réchauffement y est encore plus important (environ + 20% par rapport à la moyenne planétaire), que ce soit dans les territoires de montagne ou le long des côtes méditerranéennes, augmentant ainsi la **vulnérabilité de la région Sud aux effets du changement climatique**.

Ainsi, la **logistique en région Provence-Alpes-Côte d'Azur est un marqueur structurant du territoire et un atout indispensable à son économie**, mais elle soulève aussi de **multiples enjeux** pour une planification écologique réussie : transition énergétique, maîtrise de l'artificialisation et préservation environnementale, report modal et décarbonation des transports, compétitivité et résilience des chaînes d'approvisionnement, attractivité des métiers et développement des compétences ...

## Le plan régional de la logistique « SUD Logistique 2030 », expression d'un dire régional global

Forte de ce constat et des leviers dont elle dispose, pleinement consciente que la logistique de demain appelle à relever de grands défis environnementaux, économiques, énergétiques, fonciers, et organisationnels, la Région Sud a souhaité conforter ses atouts naturels et formaliser sa vision de la logistique à 2030 dans un plan régional de la logistique.

Ce plan s'inscrit pleinement dans la démarche de **planification écologique** pour laquelle la Région Sud est devenue première région pilote en France. Celle-ci permettra d'expérimenter de nouveaux modèles (de projets, de financements, de partenariats, de réglementation) plus vertueux et accélérateurs des transitions énergétique, écologique, numérique, comportementale, et de leurs effets bénéfiques.

Cette planification écologique s'articule avec **la stratégie régionale de transition écologique dans les transports** consistant à agir sur le système global de transport (infrastructures, services, matériel, énergie, comportement, réglementation, financement, résilience), autour d'une démarche collective visant :

- . 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.

Pour la traduire en acte, les leviers à activer seront de diverses natures : mesures réglementaires et financières, solutions technologiques et expérimentations, amélioration de l'offre en infrastructures et services, accompagnement des changements de pratique. Elle bénéficiera des actions en cours, notamment des travaux prospectifs initiés par la Région Sud (démarche d'adaptation du système de transport régional au dérèglement climatique ; études sur les scénarios optimaux de décarbonation basés sur la technologie, le report modal, la sobriété ; travaux universitaires sur les changements de comportement), des grands projets d'infrastructure programmés et financés (notamment portuaires et ferroviaires), ainsi que d'actions opérationnelles ou expérimentales telles que figurant dans ce plan.

Dans ce contexte, **le plan régional de la logistique s'articule autour de 4 grands défis** faisant écho aux priorités législatives et aux enseignements des crises récentes :

- **Neutralité carbone à 2050**
- **Sobriété foncière et énergétique**
- **Robustesse des chaînes logistiques multimodales**
- **Exemplarité de la logistique du premier/dernier km**

Chacun de ces défis se décline en actions à visée opérationnelle définies sur la base des expériences partagées dans le cadre des **ateliers régionaux de la logistique** et sélectionnées en concertation avec les parties prenantes à l'occasion d'une **conférence régionale de la logistique**.

Les ateliers régionaux de la logistiques actifs depuis leur mise en œuvre en 2018 ont permis de travailler sur différentes thématiques (foncier, fret ferroviaire, emploi-formation, logistique urbaine...) et mobiliser des centaines d'acteurs publics et privés sur le territoire régional. Ils ont contribué à développer une culture commune et une vision partagée des enjeux logistiques en région Sud et constitue un terreau fertile pour des projets collaboratifs.

Puis, la première conférence régionale de la logistique, organisée en juillet 2022 et ayant rassemblé 130 participants, a quant à elle confirmé le caractère éminemment transversal de la logistique, y compris au sein des services régionaux (aménagement/planification, économie, transports). Elle a permis de partager une vision commune de la logistique durable à 2030, d'illustrer les projets et le niveau d'engagement déjà fort des acteurs publics et privés du secteur des transport de marchandises et de la logistique. Le sondage lancé à cette occasion visant à prioriser les actions d'une logistique durable coconstruite en Provence-Alpes-Côte d'Azur trouve sa transcription dans les actions du plan ci-après.

## « SUD Logistique 2030 » : 7 ans, 4 défis, 30 actions

### DEFI n°1 : Neutralité carbone en 2050

La Région Sud, chef de file sur le climat, a fait de la transition énergétique et l'atteinte de la neutralité carbone l'une de ses priorités, inscrite dans la durée à travers les Plans Climat régionaux « Une Cop d'avance » et « Gardons une COP d'avance ». Le transport de marchandises et la logistique y trouvent toute leur place et constituent un levier fort de décarbonation et de sobriété. A ce titre, ils devront s'inscrire nécessairement dans la trajectoire de décarbonation de la mobilité basée sur les engagements européens « Fit for 55 ». Et ils contribueront ainsi à la mise en œuvre du scénario d'abattement des émissions de gaz à effet de serre susceptible d'être retenu et partagé collectivement à l'issue de l'étude régionale sur les scénarios optimaux de décarbonation.

D'ici à 2030, les priorités régionales visent à **rationaliser les flux routiers** longue distance et du dernier km, **accélérer le report modal vers les modes massifiés**, ainsi que **le verdissement des motorisations et des modes d'organisation**, afin de diminuer les émissions de GES/CO2 et les consommations énergétiques du transport de marchandises.

Rationaliser les flux routiers longue distance et du dernier km consiste à diminuer les flux et/ou les kilomètres parcourus, en particulier à vide, par l'optimisation des itinéraires et de meilleurs taux de chargement des véhicules.

Accélérer le report modal vers les modes massifiés fer et fleuve, en complémentarité, nécessite des infrastructures, des équipements et des services multimodaux capacitaires, accessibles, vecteurs de massification, y compris à l'échelle métropolitaine et entre chargeurs.

Accélérer le verdissement de la logistique appelle à agir de concert à la conversion des flottes (route, fleuve, mer) et au déploiement d'infrastructures d'avitaillement en énergies alternatives. Le mix énergétique est à privilégier au regard de la diversité des besoins, des contraintes opérationnelles du transport de marchandises et de l'efficacité énergétique des solutions décarbonées.

En parallèle, il s'agit d'adapter les modes d'organisation en incitant à la sobriété énergétique, au développement de nouveaux services logistiques plus écologiques et à la mutualisation des ressources et des flux entre opérateurs.

### ACTIONS

Concrètement, les **actions prioritaires à court terme** consisteront à :

- **Conforter et exploiter les embranchements ferrés et les quais fluviaux favorables au report modal**
- **Favoriser la mutualisation entre chargeurs pour concrétiser le report modal**
- **Décarboner les poids lourds et les véhicules utilitaires légers**
- **Accélérer le déploiement et le maillage d'avitaillement multi-énergies pour les véhicules lourds**
- **Améliorer les taux de chargement des poids lourds et réduire les distances parcourues à vide**

Les **actions complémentaires à moyen terme** viseront à :

- Mettre en œuvre un service de fret ferroviaire de proximité
- Amorcer la transition énergétique du fret fluvial
- Accélérer la transition énergétique bas carbone du fret maritime en phase de navigation
- Accélérer l'usage de l'hydrogène dans le secteur du transport de marchandises et de la logistique

## OBJECTIFS

Ce faisant, la Région Sud concourra à l'atteinte des objectifs suivants à 2030 :

- **Réduire de 55% les émissions de GES** du transport et de la logistique (par rapport à 1990)
- **Plafonner la croissance des tonnes-kilomètres parcourus à moins de 15%** (par rapport à 2015)
- **Doubler les volumes de marchandises transportées par les modes massifiés**, notamment tripler les trafics combinés (par rapport à 2019)
- **Réduire la consommation énergétique du transport de marchandises de 16%** (par rapport à 2012) et tendre vers le mix énergétique pour limiter la dépendance du fret aux énergies fossiles

## DEFI n°2 : Sobriété foncière et énergétique

La Région Sud, suite à la loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République, et plus récemment la Loi d'Orientation des Mobilités et la loi Climat et Résilience, est appelée à intervenir dans le champ de la logistique. Son Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires lui offre la possibilité de définir des orientations et d'édicter des règles à même de peser sur la territorialisation, la spécialisation et la performance logistique, tout en confortant ses engagements vis-à-vis du climat et de la maîtrise de l'artificialisation.

D'ici à 2030 les priorités régionales seront de **densifier les sites existants** en garantissant leur qualité, **requalifier** les sites vétustes et les friches (urbaines, industrielles, commerciales...), voire **mutualiser les espaces** pour une meilleure utilisation des surfaces disponibles.

Ce faisant il s'agira de **structurer et rééquilibrer les implantations logistiques** ce sans desserrement inopportun et en veillant à leur bon ancrage territorial, ainsi que de **(ré)introduire la logistique dans les centres urbains** pour améliorer le bilan carbone de la logistique du dernier km.

Tout développement devra désormais démontrer ses **qualités environnementales, de sobriété et d'efficacité énergétique, de bonne intégration locale** et **d'accessibilité multimodale** fret et/ou salariés faisant de la logistique un exemple réussi de **planification écologique**.

L'accueil logistique en région Provence-Alpes-Côte d'Azur passera par la hiérarchisation et la polarisation des implantations logistiques pour éviter le mitage, favoriser la mutualisation et le report modal, concourir au rééquilibrage territorial de la logistique pour se rapprocher des bassins de vie. Il s'agira d'accueillir les différents types de logistique à travers une diversité de sites et d'implantations répondant aux besoins de massification, stockage, groupage-dégroupage, distribution du dernier km, en milieu urbain comme rural. La sobriété énergétique des implantations logistiques sera recherchée à travers une baisse des consommations, une amélioration de l'efficacité énergétique et davantage d'autonomie passant par la production et le partage d'énergies renouvelables (photovoltaïque en toiture, réseau de chaleur collectif).

La densification des sites existants, en particulier les Zones d'Activités Economiques à vocation ou dominante logistique, s'adosera et une meilleure exploitation des surfaces artificialisées disponibles (foncier et bâti) et à leur mixité fonctionnelle, notamment en milieu urbain, tout en veillant à leur qualité et leur bon ancrage au sein de l'écosystème territorial (label PARC+).

Dans le respect de la limitation de l'artificialisation des sols, la requalification sera recherchée en reconstruisant sur eux-mêmes les sites vétustes, au premier rang desquels les friches, les sites obsolètes ou zones d'activités anciennes, et en exploitant les délaissés et les sites vacants.

Enfin, un prérequis à une logistique urbaine plus vertueuse est de veiller à sa bonne intégration dans les politiques de gestion de l'espace public et de mobilité, en particulier la préservation et l'aménagement de foncier en urbain et périurbain, tenant compte des besoins d'accès et de stationnement sans gêne pour les riverains.

Ce faisant une approche intégrée des projets d'aménagement et des opérations de requalification sera privilégiée selon les principes du référentiel « aménagement durable régional » afin de diminuer l'empreinte environnementale de nos activités (moins d'émissions, moins de déchets, moins de ressources consommées, moins d'artificialisation ...)

## ACTIONS

Ainsi, les actions prioritaires à court terme consisteront à :

- **Réserver du foncier logistique en zone urbaine et en optimiser l'exploitation**
- **Préserver du foncier pour la logistique de distribution et le stockage**
- **Requalifier les ZAE vétustes et les friches en sites à vocation logistique durable intégrant les meilleures pratiques énergétiques disponibles**
- **Densifier les zones logistiques existantes en développant leur qualité**
- **Augmenter les coefficients d'occupation des sites logistiques et des entrepôts**

Les actions complémentaires à moyen terme viseront à :

- Faciliter l'implantation logistique grâce aux démarches "site clé en main" et "guichet unique"
- Généraliser la production et le partage d'énergies renouvelables des sites logistiques

## OBJECTIFS

Ce faisant, la Région Sud poursuivra les objectifs suivants à 2030 :

- **Réduire de 40% la consommation énergétique des entrepôts** (base variable à définir)
- *Accueillir la logistique en maîtrisant l'artificialisation des sols (priorité au recyclage pour dégager le foncier nécessaire), notamment **maintenir la consommation foncière consacrée aux activités logistiques à moins de 600ha sur la décennie 2020-2030***
- **Rééquilibrer la spatialisation logistique**, en faveur de la logistique urbaine et hors Bouches du Rhône
- **Renforcer l'attractivité logistique de la région Sud**, en soutenant plus particulièrement les filières stratégiques, souveraines, ainsi que la réindustrialisation

## Défi n°3 : Robustesse des chaînes logistiques multimodales

La Région Sud, grâce à son Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation peut favoriser un développement économique innovant, durable, et équilibré des territoires. Elle conforte ainsi le rôle de la logistique et son ancrage territorial afin de renforcer l'économie productive, la résilience des approvisionnements, le développement de l'emploi et des compétences.

D'ici à 2030 les priorités régionales visent à **améliorer l'attractivité et la performance environnementale de ses ports**, maritimes comme fluviaux, et **augmenter les capacités de ses chantiers de transport combiné rail-route**. Cela passera par une **amélioration de leur performance opérationnelle** et capacité à s'adapter aux besoins du marché, y compris **anticiper les impacts du changement climatique** et autres aléas.

Ce faisant, il s'agira de **garantir leur bonne intégration sur les grands corridors de fret européens**, en particulier le Grand Port Maritime de Marseille, de **consolider leur hinterland** multimodal, et **leur ancrage territorial** selon leurs vocations.

Enfin, c'est par l'émergence de **nouvelles compétences** en adéquation avec l'évolution des métiers dans le transport et la logistique, et en encourageant les **initiatives portant sur l'emploi, la formation et l'apprentissage**, que la Région assurera la pérennité et la robustesse de ses chaînes logistiques multimodales.

La conjoncture actuelle invite à une diminution des consommations énergétique et matérielle couplée à la transition énergétique dont les impacts se feront sentir en termes de mutation des tissus économiques territoriaux, de changement de comportements et de réorganisation, voire de rationalisation des flux (en tonnage et/ou en distance). A ce titre, le Grand Port Maritime de Marseille, l'un des principaux hubs logistiques et industrialo-portuaires de Méditerranée, porte d'entrée du Sud de l'Europe, devra se préparer à ces mutations et saisir les opportunités nouvelles tout en consolidant les connexions multimodales de son hinterland et en développant la portée à destination du nord et de l'est de l'Europe.

Les équipements multimodaux de la région et les services logistiques associés devront s'adapter en termes d'offre et de qualité (fluidité, régularité, flexibilité, connectivité), mais aussi gagner en modernité et en résilience pour rester attractifs et sécuriser nos approvisionnements. A ce titre, le système de transport et logistique s'intègre parfaitement et bénéficiera de la démarche régionale d'adaptation du système de transport au dérèglement climatique.

Pour ce faire, les compétences devront s'adapter aux nouvelles exigences et enjeux de demain qu'il s'agisse d'énergie, de climat, de technologie, de mode d'organisation ... et les emplois et formations gagner en agilité et en attractivité. Priorité sera donnée à l'automatisation, au verdissement, à l'intermodalité dans les formations relatives aux transports tous modes et à la logistique, ainsi qu'à la valorisation des emplois, la diminution de la pénibilité, l'évolution des carrières, la gestion prévisionnelle des besoins, l'innovation dans les pratiques de recrutement et de formation. En adaptant les compétences de la sorte c'est à l'ensemble des défis énergétiques, environnementaux, technologiques, sociaux que les territoires seront préparés.

## **ACTIONS**

Dès lors, les **actions prioritaires à court terme** consisteront à :

- **Constituer des Pôles d'Echanges Multimodaux Fret et les mettre en réseau**
- **Sécuriser la capacité du fret ferroviaire sur les grands corridors rhodanien et méditerranéen**
- **Renforcer l'orientation professionnelle vers le secteur "transport et logistique" pour anticiper les besoins de demain**
- **Poursuivre l'adaptation des formations aux nouveaux enjeux logistiques, climatiques et énergétiques**
- **Préparer la logistique aux impacts du changement climatique**

Les **actions complémentaires à moyen terme** viseront à :

- Fluidifier les connexions mer-fer-fleuve dans les ports
- Consolider l'offre logistique conteneurs alternative à la route sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône

## OBJECTIFS

Ce faisant, la Région Sud poursuivra les objectifs suivants à 2030 :

- **Sécuriser la capacité des infrastructures multimodales pour répondre aux objectifs de report modal**
- **Améliorer la connectivité intermodale des hubs logistiques, en particulier portuaires (infrastructures/équipements et services)**
- **Améliorer la résilience du système logistique régional**
- **Renforcer l'écosystème professionnel local pour alléger la tension sur le secteur "transport et logistique"**

### Défi n°4 : Exemplarité de la logistique du premier/dernier km

La Région Sud, suite à la Loi d'Orientation des Mobilités voit son rôle de chef de file des mobilités renforcé. Elle dispose d'un cadre pour mieux coordonner ses actions et celles de l'ensemble des acteurs, à savoir les bassins de mobilité qu'elle a défini en concertation avec les territoires. La Région a également créé une instance d'animation, baptisée comité de bassins, qui contribuera à renforcer les complémentarités et la cohérence des projets. Ce rôle de chef d'orchestre lui permet ainsi de porter les objectifs logistiques régionaux à travers les territoires et d'y décliner des actions concrètes adaptées à leurs besoins et spécificités.

D'ici à 2030, les priorités régionales seront de **faciliter une logistique du premier/dernier km de proximité, apaisée, collaborative et circulaire.**

Concrètement, la logistique urbaine ou rurale de demain devra s'appuyer sur des **organisations et pratiques vertueuses** adossées à l'usage de véhicules décarbonés à partir d'espaces logistiques, hybrides et partagés le cas échéant.

L'optimisation logistique passera par **l'innovation** comme catalyseur de performance, ainsi que par **la simplification et l'harmonisation des réglementations des livraisons** des marchandises aux échelles supra-communales, en particulier dans le contexte de la mise en œuvre des zones à faible émission.

La logistique du dernier km sera pensée au regard des besoins des bassins de vie urbains, ruraux et alpins, dont les spécificités invitent à un traitement dédié.

De même, la reverse logistique (logistique retour notamment déchets) devra être intégrée aux réflexions afin d'en optimiser le fonctionnement concomitamment aux livraisons du dernier km et concourant ainsi à la politique de prévention, gestion et valorisation des déchets de la Région Sud.

Il s'agira d'adapter les modes d'organisation, en distinguant le compte propre (artisans, commerçants) et le compte d'autrui (transporteurs), et ainsi d'inciter à l'émergence de nouveaux modes de consommation et de services logistiques plus écologiques et circulaires, passant entre autres par la mutualisation des ressources et des flux entre opérateurs. A ce titre, le développement des circuits courts doit s'accompagner d'une optimisation des flux associés, et le e-commerce en particulier BtoC d'une plus grande sobriété.

La logistique du dernier km est un terreau d'innovations technologiques ou organisationnelles voire réglementaires à entretenir (digitalisation et automatisation, véhicules et contenants, formes immobilières et espaces urbains modulaires, démarches et outils de mutualisation, multifonctionnalité et urbanisme tactique ...). Les innovations concourant à la sobriété (énergétique, matérielle, foncière,

déchets...), la décarbonation et la collaboration seront privilégiées et donneront lieu à des expérimentations en conditions réelles afin d'en capitaliser les enseignements.

Dans ce contexte, certaines filières fortement liées aux nouvelles tendances de consommation et/ou présentant des enjeux particuliers pour la région focaliseront les efforts : e-commerce, agro-alimentaire, déchets, BTP.

## **ACTIONS**

A ce titre, les **actions prioritaires à court terme** consisteront à :

- **Développer l'innovation et la mutualisation dans la logistique du premier/dernier kilomètre (dont reverse logistique)**
- **Développer la cyclo-logistique**
- **Maitriser les externalités négatives du e-commerce**

Les **actions complémentaires à moyen terme** viseront à :

- Développer les partenariats public-privé dans le secteur "transport et logistique"
- Simplifier et harmoniser les réglementations liées à la livraison des marchandises (circulation et stationnement)
- Limiter le développement des *dark stores* et du *quick commerce* au profit du commerce de proximité et des circuits courts
- Travailler la mixité fret-voyageurs

## **OBJECTIFS**

Ce faisant, la Région Sud poursuivra les objectifs suivants à 2030 :

- **Favoriser une logistique de proximité garante de moins de flux** (véhicules.km)
- **Favoriser la fluidité des livraisons** pour en limiter les externalités négatives (moins de flux, moins de trafic carboné, moins de congestion, moins d'émissions, moins de bruit)
- **Accélérer les changements de comportement / pratique** des opérateurs, consommateurs et des e-commerçants
- **Conforter l'écosystème d'innovation en transport et logistique** adossé aux entreprises, startups, pôles d'excellence et de compétitivité, universités et campus, centres de recherche et d'expertise implantés en région

## La Région Sud, pilote d'une logistique du futur durable et résiliente, aux côtés des acteurs engagés

La Région s'engage sur le chemin d'une **logistique du futur durable et résiliente**. Pour ce faire, elle soutiendra le déploiement d'infrastructures multimodales, l'accélération de la transition énergétique du transport de marchandises et de la logistique, les expérimentations concourant au changement de pratiques / d'organisation ... et assurera l'**animation** de sa démarche ainsi que la **promotion** d'une logistique décarbonée, sobre et néanmoins performante en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Elle bénéficiera de son statut de **pilote de la planification écologique** aux côtés de l'Etat pour expérimenter des initiatives concrètes et nouveaux modèles opératoires, apportant des réponses radicales à l'urgence écologique, et faire de Provence-Alpes-Côte d'Azur une région précurseure et exemplaire.

Elle s'adossera aux **outils de planification et de régulation** à disposition, **avec le concours de l'Etat et des collectivités locales**, au premier rang desquels le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires dont la modification issue de la loi Climat et résilience permet une planification de la logistique plus ambitieuse, passant par le renforcement d'orientations et de règles d'aménagement concourant aux actions du plan régional de la logistique.

Elle exploitera ses **cadres d'intervention et dispositifs d'aides** à destination des entreprises et des collectivités (accords cadre et chartes d'engagement, AAP/AMI, fonds d'investissement ... en écho à ses politiques économiques, de transport, d'aménagement), ses **capacités d'ingénierie** avec le concours d'agences et partenaires experts (Rising Sud, agences d'urbanisme, Céréma, Ademe, pôles de compétitivité, ...) et ses **relais de communication**. L'ensemble de ses **services sectoriels** sera mobilisé en interne pour accompagner la mise en œuvre d'actions expérimentales et opérationnelles à travers les territoires.

Le plan régional de la logistique engagera aussi **un grand nombre de parties prenantes publiques et privées** : l'Etat et ses agences, les collectivités, les chambres consulaires, les gestionnaires d'infrastructure, les opérateurs, transporteurs et commissionnaires de transport, les chargeurs, les aménageurs et promoteurs immobiliers, les fédérations professionnelles et associations, les établissements publics d'aménagement, les énergéticiens, les constructeurs de véhicules, les centres de ressource, d'expertise et de formation, les universités, agences d'urbanisme, et pôles de compétitivité ...

Pour ce faire, la Région mobilisera en particulier les **ateliers régionaux de la logistique**, écosystème d'acteurs qu'elle anime depuis 2018 aux côtés de l'Etat, et les **bassins de mobilité** issus de la Loi d'Orientation des Mobilités, pour cibler les actions d'une logistique régionale en adéquation avec les besoins des acteurs et des territoires, partager des ressources, innover et expérimenter collectivement, monter en compétences et essayer des solutions durables.

Elle saura également compter sur les démarches européennes, nationales et interrégionales dans lesquelles elle s'inscrit, en particulier la **Mission d'axe portuaire et logistique Méditerranée Rhône-Saône** (MERS) adossée au partenariat établi dans le cadre du Plan Rhône-Saône et à l'association Medlink Ports ; la **Stratégie de l'Union Européenne pour la Région Alpine** (SUERA) et son Comité de Massif Alpin ; le groupe de travail *fret et logistique* qu'elle pilote au sein de l'**association des Régions de France** bénéficiant ainsi d'une relation privilégiée avec l'**association France Logistique**, ainsi que le **Groupement des Autorités Responsables de Transport**, en particulier son comité de liaison pour la logistique urbaine durable ; et les **services centraux de l'Etat** assurant le pilotage du Comité Interministériel de la logistique (CILOG) et des stratégies concourant aux priorités nationales en lien

avec le transport de marchandises et la logistique (stratégie nationale logistique, stratégie nationale portuaire, stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, stratégie nationale bas carbone, stratégie véhicule automatisé).

Ainsi, pour chaque action prioritaire et complémentaire, la Région s'appuiera sur un ensemble de **partenaires** au regard de leurs domaines d'expertise, compétences, et périmètres d'intervention. Les actions seront déployées au fil de l'eau fonction des ressources disponibles, des opportunités à saisir et des synergies potentielles. A l'instar des ateliers régionaux de la logistique, elles seront copilotées en partenariat entre le public et le privé. Le lancement des actions complémentaires ne sera pas conditionné à la finalisation des actions prioritaires, qui devront toutefois démontrer leurs bénéfices rapidement.

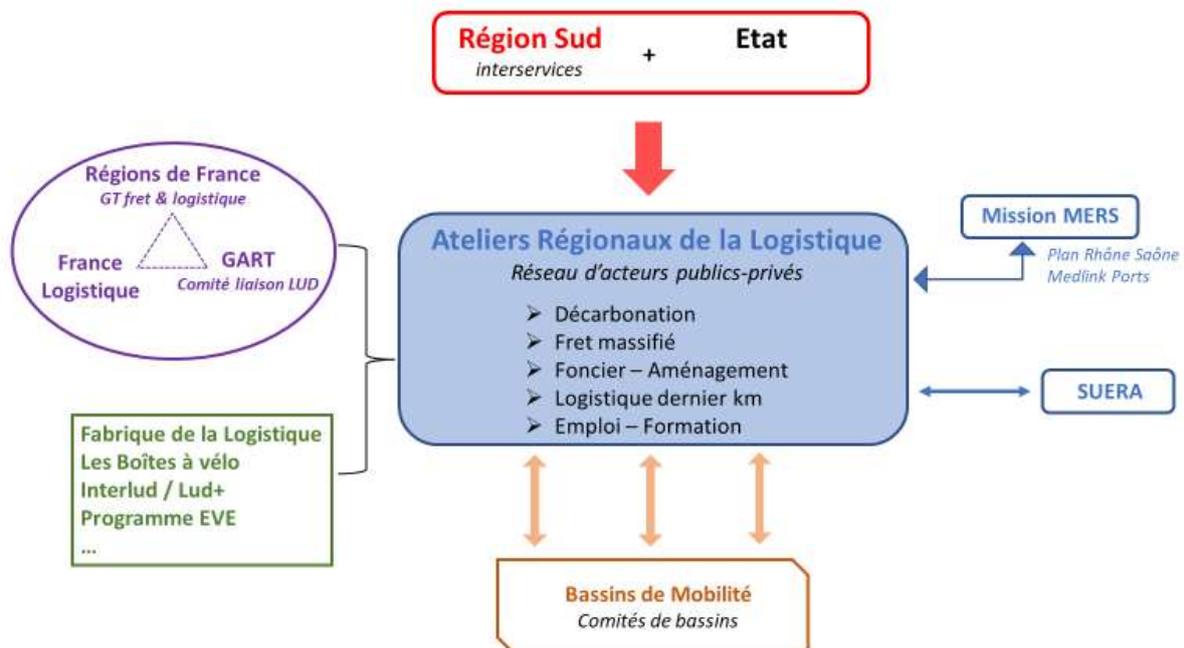
Les principaux partenaires identifiés (non limitatifs ni exclusifs) pour se mobiliser aux côtés de la Région dans chacune des actions prioritaires et complémentaires sont les suivants :

DEFIS	ACTIONS PRIORITAIRES A COURT TERME	PARTENAIRES
Neutralité	Conforter et exploiter les embranchements ferrés et les quais fluviaux favorables au report modal	Collectivités, DREAL, Gestionnaires d'infrastructure, Opérateurs
	Favoriser la mutualisation entre chargeurs pour concrétiser le report modal	DREAL, Fédérations professionnelles, Chargeurs, Opérateurs
	Décarboner les poids lourds et les véhicules utilitaires légers	Etat, Collectivités, Fédérations professionnelles, Transporteurs, Ademe
	Accélérer le déploiement et le maillage d'avitaillement multi-énergies pour les véhicules lourds	Etat, Collectivités, Energéticiens, Ademe
	Améliorer les taux de chargement des poids lourds et réduire les distances parcourues	Fédérations professionnelles, Transporteurs, Constructeurs
Sobriété	Réserver du foncier logistique en zone urbaine et en optimiser l'exploitation	Collectivités
	Préserver du foncier pour la logistique de distribution et le stockage	Collectivités, EPA/EPF
	Requalifier les ZAE vétustes et les friches en sites à vocation logistique durable intégrant les meilleures pratiques énergétiques disponibles	Etat, Collectivités, Aménageurs-promoteurs, EPA/EPF
	Densifier les zones logistiques existantes en développant leur qualité	Collectivités, Aménageurs-promoteurs, EPA/EPF
	Augmenter les coefficients d'occupation des sites logistiques et des entrepôts	Collectivités, Aménageurs, Logisticiens
Robustesse	Constituer des Pôles d'Echanges Multimodaux Fret et les mettre en réseau	Gestionnaires d'infrastructure, Collectivités
	Sécuriser la capacité du fret ferroviaire sur les grands corridors rhodanien et méditerranéen	SNCF Réseau, Opérateurs
	Renforcer l'orientation professionnelle vers le secteur "transport et logistique" pour anticiper les besoins de demain	DREETS, Branches professionnelles, Pôles emploi
	Poursuivre l'adaptation des formations aux nouveaux enjeux logistiques, climatiques et énergétiques	DREETS, Branches professionnelles, OPCO
	Préparer la logistique aux impacts du changement climatique	Tous
Exemplarité	Développer l'innovation et la mutualisation dans la logistique du premier/dernier kilomètre (dont reverse logistique)	Etat, Collectivités, Opérateurs, Chambres consulaires, Centres d'expertise, Ademe
	Développer la cyclo-logistique	Etat, Collectivités, Cyclo-logisticiens, Ademe
	Maitriser les externalités négatives du e-commerce	Etat, Collectivités, Chambres consulaires
DEFIS	ACTIONS COMPLEMENTAIRES A MOYEN TERME	PARTENAIRES
Neutralité	Mettre en œuvre un service de fret ferroviaire de proximité	Collectivités, Opérateurs, Gestionnaires d'infrastructure
	Amorcer la transition énergétique du fret fluvial	Etat, VNF, CNR, Constructeurs
	Accélérer la transition énergétique bas carbone du fret maritime en phase de navigation	Etat, Armateurs, Ports maritimes
	Accélérer l'usage de l'hydrogène dans le secteur du transport de marchandises et de la logistique	Etat, Energéticiens, Opérateurs, Gestionnaires d'infrastructure

Sobriété	Faciliter l'implantation logistique grâce à aux démarches "site clé en main" et "guichet unique"	Etat, Collectivités, Aménageurs-promoteurs
	Généraliser la production et le partage d'énergies renouvelables des sites logistiques	Collectivités, Aménageurs-promoteurs, Logisticiens
Robustesse	Fluidifier les connexions mer-fer-fleuve dans les ports	Etat, Ports dont GPMM, VNF, CNR, SNCF Réseau
	Consolider l'offre logistique conteneurs alternative à la route sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône	Medlink Ports, Opérateurs, Gestionnaires d'infrastructure
Exemplarité	Développer les partenariats public-privé dans le secteur "transport et logistique"	Collectivités, Chambres consulaires, Céréma
	Simplifier et harmoniser les réglementations liées à la livraison des marchandises (circulation et stationnement)	Etat, Collectivités
	Limiter le développement des <i>dark stores</i> et du <i>quick commerce</i> au profit du commerce de proximité et des circuits courts	Etat, Collectivités
	Travailler la mixité fret-voyageurs	Collectivités-AOM, Opérateurs

Les actions seront élaborées et déployées à travers des **collectifs - groupes de travail**, en synergie ou intégrés aux ateliers régionaux de la logistique. Ces groupes seront établis sur la base des instances, conventions partenariales et réseaux d'acteurs préexistants, y compris au niveau national le cas échéant (Fabrique de la Logistique, Boîtes à Vélo, Interlud/Lud+, Programme Engagement Volontaire pour l'Environnement...) pour optimiser la mobilisation des acteurs contributeurs, partager les expertises et assurer la convergence des agendas logistiques des différentes parties prenantes en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les groupes de travail se réuniront en tant que de besoin, et **des séances plénières se dérouleront semestriellement** pour partager plus largement les actualités, les progrès-résultats et les besoins des actions initiées.

L'**architecture d'ensemble** de mise en œuvre du plan régional de la logistique dont la Région Sud assurera la coordination sera la suivante :



Le suivi et l'évaluation des actions s'appuieront sur quelques **indicateurs quantitatifs et qualitatifs**, définis en conjonction avec ceux du SRADDET, selon les données mobilisables, et en lien avec la démarche d'**observation nationale de la logistique**, notamment le tableau de bord national de la logistique. Une attention particulière sera portée à l'inscription des projets et de leurs porteurs dans la trajectoire de décarbonation « Fit for 55 ». Des **points d'avancement des progrès** accomplis seront organisés sous forme de **conférences régionales de la logistique** bisannuellement. Ces jalons permettront également de rythmer la mise en œuvre du plan, voire de réorienter certaines actions en tant que de besoin.

A travers cette **démarche partenariale public-privé**, la Région souhaite faire du secteur du transport et de la logistique **un secteur modèle de sa politique de sobriété et d'adaptation au changement climatique**, pleinement mobilisée dans une démarche de décarbonation sans précédent, et aux impacts notables pour la filière et les territoires dans leurs dimensions économiques, environnementales et sociales. Pour ce faire, elle mobilisera des moyens humains et financiers (ingénierie et investissement), préinscrits dans les documents de programmation pluriannuelle et autres outils de financement régionaux (contrat de plan Etat-Région, fonds régionaux sectoriels : industrie, formation, aménagement, transport, énergie, déchets..., nouveau fonds de planification écologique, conventions partenariales). Pour mobiliser des ressources à la hauteur des enjeux et nécessaires à l'atteinte des objectifs visés, ce « **budget vert** » de la Région sera à compléter de fonds des partenaires publics et privés engagés dans le plan régional de la logistique, voire abondé via de nouveaux mécanismes de financement à inventer dans le contexte de l'expérimentation de planification écologique et basés sur le principe de pollueur-payeur. Enfin, les soutiens de niveau national et européen seront systématiquement recherchés (programme d'investissement d'avenir, programmes des certificats d'économie d'énergie, programme LIFE, fonds friches, mécanisme d'interconnexion pour l'Europe, Horizon 2020, ...).

## Récapitulatif du Plan Régional de la Logistique

	Energie-Climat	Planification-Aménagement	Transport-Compétitivité	Economie locale-sociale
<b>DEFIS</b>	<b>Neutralité carbone à 2050</b>	<b>Sobriété foncière et énergétique</b>	<b>Robustesse des chaînes logistiques multimodales</b>	<b>Exemplarité de la logistique du premier / dernier km</b>
<b>PRINCIPES</b>	<p>Accélérer le report modal vers les modes massifiés et rationaliser les flux routiers longues distances et du dernier km</p> <p>Assurer la qualité environnementale de la logistique et le verdissement des flottes et des pratiques</p>	<p>Hiérarchiser, densifier, requalifier les surfaces disponibles pour la logistique à travers les territoires et réintroduire la logistique dans les centres urbains</p> <p>Faire de la logistique un exemple de planification écologique et accélérer la sobriété énergétique des implantations logistiques</p>	<p>Améliorer la performance des ports fluviaux / maritimes et chantiers de transport combiné rail-route</p> <p>Garantir leur bonne intégration sur les grands corridors de fret européens et leur ancrage territorial</p>	<p>Faciliter une logistique de distribution innovante, collaborative et circulaire dans les bassins de vie</p> <p>Sécuriser l'approvisionnement des territoires régionaux</p>
<b>OBJECTIFS A 2030</b>	<p>Réduire de 55% les émissions de GES du transport et de la logistique (<i>par rapport à 1990</i>)</p> <p>Plafonner la croissance des tonnes-km parcourus à moins de 15% (<i>par rapport à 2015</i>)</p> <p>Doubler les volumes de marchandises transportées par les modes massifiés, notamment tripler les trafics combinés (<i>par rapport à 2019</i>)</p> <p>Réduire la consommation énergétique du transport de marchandises de 16% (<i>par rapport à 2015</i>) et tendre vers le mix énergétique pour limiter la dépendance du fret aux énergies fossiles</p>	<p>Réduire de 40% la consommation énergétique des entrepôts (<i>base variable</i>)</p> <p>Accueillir la logistique en maîtrisant l'artificialisation des sols (priorité au recyclage), notamment maintenir la consommation foncière consacrée aux activités logistiques à moins de 600ha sur la décennie 2020-2030</p> <p>Rééquilibrer la spécialisation logistique, en faveur de la logistique urbaine et hors Bouches du Rhône</p> <p>Renforcer l'attractivité logistique de la région Sud en soutenant plus particulièrement les filières stratégiques, souveraines, et la réindustrialisation</p>	<p>Sécuriser la capacité des infrastructures multimodales pour répondre aux objectifs de report modal</p> <p>Améliorer la connectivité intermodale des hubs logistiques, particulièrement portuaires</p> <p>Améliorer la résilience du système logistique régional</p> <p>Renforcer l'écosystème professionnel local pour alléger la tension sur le secteur "transport et logistique"</p>	<p>Favoriser une logistique de proximité garante de moins de flux (véhicules.km)</p> <p>Favoriser la fluidité des livraisons pour en limiter les externalités négatives (<i>émissions, CO2, congestion, bruit</i>)</p> <p>Accélérer les changements de comportement / pratique des opérateurs, consommateurs et e-commerçants</p> <p>Conforter l'écosystème d'innovation en transport et logistique adossé aux entreprises, startups, pôles d'excellence et de compétitivité, universités et campus, centres de recherche et d'expertise implantés en région</p>
<b>ACTIONS PRIORITAIRES A COURT TERME</b>	Conforter et exploiter les embranchements ferrés et quais fluviaux favorables au report modal	Réserver du foncier logistique en zone urbaine et en optimiser l'exploitation	Constituer des Pôles d'Echanges Multimodaux Fret et les mettre en réseau	Développer l'innovation et la mutualisation dans la logistique du premier et dernier kilomètre (dont reverse logistique)
	Favoriser la mutualisation entre chargeurs pour concrétiser le report modal	Préserver du foncier pour la logistique de distribution et le stockage	Sécuriser la capacité du fret ferroviaire sur les axes rhodanien et méditerranéen	Développer la cyclo-logistique
	Décarboner les poids lourds et véhicules utilitaires légers	Requalifier les ZAE vétustes et les friches en sites à vocation logistique durable intégrant les meilleures pratiques énergétiques disponibles	Renforcer l'orientation professionnelle vers le secteur "transport et logistique" pour anticiper les besoins de demain	Maîtriser les externalités négatives du e-commerce
	Accélérer le déploiement et le maillage d'avitaillement multi-énergies pour les véhicules lourds	Densifier les zones logistiques existantes en développant leur qualité	Poursuivre l'adaptation des formations aux nouveaux enjeux logistiques, climatiques et énergétiques	
	Améliorer les taux de chargement des poids lourds et réduire les distances parcourues à vide	Augmenter les coefficients d'occupation des sites logistiques et des entrepôts	Préparer la logistique aux impacts du changement climatique	
<b>ACTIONS COMPLEMENTAIRES A MOYEN TERME</b>	Mettre en œuvre un service de fret ferroviaire de proximité	Faciliter l'implantation logistique grâce à aux démarches "site clé en main" et "guichet unique"	Fluidifier les connexions mer-fer-flueu dans les ports	Développer les partenariats public-privé dans le secteur "transport et logistique"
	Amorcer la transition énergétique du fret fluvial	Généraliser la production et le partage d'énergies renouvelables des sites logistiques	Consolider l'offre logistique conteneurs alternative à la route sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône	Simplifier et harmoniser les réglementations liées à la livraison des marchandises (circulation et stationnement)
	Accélérer la transition énergétique bas carbone du fret maritime en phase de navigation			Limiter le développement des <i>dark stores</i> et du <i>quick commerce</i> au profit du commerce de proximité et des circuits courts
	Accélérer l'usage de l'hydrogène dans le secteur du transport de marchandises et de la logistique			Travailler la mixité fret-voyageurs