



ATELIERS RÉGIONAUX DE LA LOGISTIQUE

RENCONTRE TRANSVERSALE

« PLANIFICATION ÉCOLOGIQUE- MIEUX TRANSPORTER NOS BIENS »

Atelier « **planification écologique** » du **13 juin 2024**

Synthèse des échanges
10/07/2024 – V0

SOMMAIRE

1 Accueil – Introduction	3
2 « Territorialisation de la planification écologique nationale en Provence-Alpes-Côte d’Azur »	3
3 Démarche générale des Ateliers Régionaux de la Logistique	4
4 1^{ères} actions pour « mieux transporter nos biens » et leur articulation avec les ARL	4
5 Ateliers autour des 4 thématiques	5
5.1 Atelier 1 : Accélérer l’utilisation d’énergie non fossile	5
5.2 Atelier 2 : Rationnaliser et mutualiser les flux de marchandises	7
5.3 Atelier 3 : Développer les infrastructures et l’offre fluvial et ferroviaire.....	9
5.4 Atelier 4 : Inciter au changement de pratiques	12
6 Clôture et suites à donner.....	14
7 Participants.....	15

1 Accueil – Introduction

L'ordre du jour de l'atelier était le suivant :

- **Introduction à la démarche de « territorialisation de la planification écologique nationale en Provence-Alpes-Côte d'Azur »**
- **Partage des 1ères actions retenues pour « mieux transporter nos biens » et leur articulation avec les Ateliers Régionaux de la Logistique**
- **Ateliers de travail autour de 4 thématiques :**
 - Atelier 1 : Accélérer l'utilisation d'énergie non fossile
 - Atelier 2 : Rationnaliser et mutualiser les flux de marchandises
 - Atelier 3 : Développer les infrastructures et l'offre fluviales et ferroviaires
 - Atelier 4 : Inciter au changement de pratiques
- **Partage en plénière du travail effectué en sous-groupes**
- **Clôture et suites à donner**

2 « Territorialisation de la planification écologique nationale en Provence-Alpes-Côte d'Azur »

Caroline FAHMY – Directrice adjointe des Infrastructures et Grands Équipements à la Région Sud & Nadia FABRE – Cheffe du service Transports Infrastructures et Mobilités à la DREAL PACA introduisent la démarche de territorialisation de la planification écologique déployée par la Région Sud aux côtés de l'Etat/DREAL en Provence-Alpes-Côte d'Azur (diapositives 6 à 12).

La démarche de territorialisation de la planification écologique nationale en Provence-Alpes-Côte d'Azur, lancée par le Secrétariat Général à la Planification Écologique (SGPE) sous l'autorité du Premier Ministre, vise à répondre aux enjeux climatiques, de préservation des ressources, de biodiversité, de gestion des déchets et de réduction de la pollution.

- L'objectif est d'élaborer un plan régional de transformation pour la transition écologique et énergétique aux horizons 2030, 2040 et 2050.
- Trois ateliers de travail ont eu lieu depuis le début de l'année 2024.
- La rencontre du jour voulue par la Région Sud et la DREAL PACA permet de partager et poursuivre ces réflexions avec les participants des Ateliers Régionaux de la Logistique.

3 Démarche générale des Ateliers Régionaux de la Logistique

Julie RAFFAILLAC rappelle la démarche générale des Ateliers Régionaux de la Logistique et son lien avec la planification écologique dans le cadre de l'atelier du jour (diapositives 13 à 16) :

Depuis juin 2023, la Région Sud et la DREAL PACA organisent les **Ateliers Régionaux de la Logistique** dont l'objectif est de soutenir la mise en œuvre du plan régional de la logistique en synergie avec la stratégie logistique nationale. Les thèmes abordés lors de ces rencontres incluent la décarbonation, le fret massifié, la logistique du dernier kilomètre, l'aménagement foncier et la formation-emploi. Des ateliers spécifiques sur les thèmes de la décarbonation, du fret ferroviaire ainsi que de la logistique du dernier kilomètre ont déjà eu lieu cette année.

La séance du jour permet de mobiliser les ARL dans cette démarche de territorialisation de la planification écologique sous l'angle « Mieux transporter nos biens » avec comme objectif d'enrichir les actions proposées en identifiant leurs conditions de réussite et les freins à lever.

Cette démarche de territorialisation de la planification écologique en Provence Alpes Côte d'Azur donnera lieu à une COP régionale à l'automne prochain.

Des travaux sur l'impact du réchauffement sur les infrastructures de transport et logistiques sont menés en parallèle par la Région avec diverses parties prenantes (Vinci, SNCF R., VNF, ports, etc.). A titre d'exemple, la question du risque de submersion fait l'objet d'un travail réalisé au niveau national.

4 1^{ères} actions pour « mieux transporter nos biens » et leur articulation avec les ARL

Mustapha MAKHLOUFI – Chef d'Unité Animation Politiques Déplacements Transports pour la DREAL – et **Thibaut LIMON** – Expert en transition écologique et énergétique dans les transports, innovations et financements pour la Région Sud – présentent les premières actions issues du groupe de travail « mieux transporter nos biens » de la démarche de territorialisation de la planification écologique, qui s'articulent autour des quatre thématiques suivantes (diapositives 18 à 25) :

- Accélérer l'utilisation d'énergie non fossile
- Rationnaliser et mutualiser les flux de marchandises
- Développer les infrastructures et l'offre fluviales et ferroviaires
- Inciter au changement de pratiques

5 Ateliers autour des 4 thématiques

Les participants sont invités à poursuivre la réflexion autour de deux des quatre thématiques présentées dans la partie précédente (travail en sous-groupes).

5.1 Atelier 1 : Accélérer l'utilisation d'énergie non fossile

2-3.4 : Accélérer le déploiement des IRVE pour poids lourds, notamment vers les hubs logistiques, et sécuriser dès à présent du foncier.

Conditions de mise en œuvre

- Cartographier les zones de déploiement en distinguant les poids lourds et les véhicules utilitaires légers & les terrains disponibles pour implanter les stations
- Croiser cette cartographie avec les capacités du réseau électrique garantissant la charge rapide des véhicules lourds (enjeu : éviter le risque de saturation du réseau)
- Étudier la compatibilité entre besoins et disponibilité
- Étudier l'alternative hydrogène pour prévenir la saturation du réseau électrique
- Poursuivre les travaux sur un carburant décarboné alternatif
- Définir un mix énergétique cible pour les transporteurs selon les usages
- Mettre en place un dispositif d'accompagnement pour inciter au changement (action « supra »)
- Travailler à la réévaluation du marché global de la logistique pour compenser le surcoût de la transition
- Aider l'acquisition de véhicules utilitaires électriques pour les PME

Freins à lever

- Obtenir les données de flux logistiques actuels et futurs
- Ne pas saturer le foncier avec des IRVE mais penser à la mutualisation des dispositifs de recharge
- Lever la contrainte économique des transporteurs : optimiser les lieux et temps de recharge pour minimiser les temps d'attente et optimiser les trajets, éviter les interruptions ou allongement de service
- Risque à tout miser sur la solution électrique avec éventuelle impossibilité à fournir / distribuer la puissance nécessaire
- Risque de dysfonctionnement des systèmes dû au réchauffement climatique
- Surcoût d'accès à l'énergie décarbonée
- Marché des poids lourds électriques ou hydrogène encore peu mature

2-6.2 : Accélérer le déploiement de la connexion électrique des porte-conteneurs et des navires de passagers.

Conditions de mise en œuvre

- Trouver le bon modèle contractuel entre l'armateur et le fournisseur d'électricité en tenant compte du surcoût de la connexion électrique par rapport à la consommation d'énergie fossile à quai (cf. lissage des coûts sur l'année, accords Capex et Opex)
- Obligation réglementaire

Freins à lever

- Contraintes d'approvisionnement d'électricité à quai :
 - Manœuvre de raccordement qui demande un temps long non compatible avec le temps court de passage à quai des ferrys
 - Compatibilité des raccordements entre ceux proposés à quai et les ferrys
 - Investissement financier important
- Besoin d'anticipation de l'évolution des flottes et des besoins de raccordement
- Manque de visibilité sur les investissements et projets de transition des entreprises logistiques

2-8.1 : Expérimenter les motorisations alternatives dans le transport fluvial.

Conditions de mise en œuvre

- Engagement des transporteurs dans le renouvellement des flottes avec des commandes de bateaux en GNL et méthanol (cf. études/expérimentations sur le BioGNV et le méthanol, plus crédible technico-économiquement que l'ammoniac)
- Obligation réglementaire de réduire les émissions & incitation financière
- Développement d'infrastructures (enjeu de construction d'un écosystème global)
- Développement de molécules à grande échelle pour les bio-fuels et carburants nouvelle génération
- Adapter la production d'additif pour assurer le volume nécessaire à l'utilisation des biocarburants

Freins à lever

- Risque significatif de pollution de l'eau qui existe en cas de fuite de carburant (miscible)

4-3.3: Développer une politique d'accompagnement ZFE. Permettre de vraies alternatives et être plus ambitieux sur la limitation des véhicules motorisés, tout en améliorant la visibilité des aides.

Conditions de mise en œuvre

- Besoin d'information sur les ZFE y/c actualisation réglementaire notamment les calendriers et aides disponibles (cf. ZFE-Green)
- Cibler les petits professionnels car ils se sentent peu concernés
- Diffuser les solutions en motorisations zéro-émission pour les véhicules utilitaires
- Standardiser les contenants compatibles avec la cyclologistique (cf. mini conteneurs)
- Communiquer sur les limitations applicables aux véhicules motorisés (aujourd'hui peu facilement accessibles)

Freins à lever

- Communication & acceptabilité (par ex, comment élargir les ZFE au-delà des centres-villes et sur de nouveaux périmètres ? à quel horizon ?)
- Faible visibilité et clarté des ZFE
- Accompagnement des usagers insuffisant

5.2 Atelier 2 : Rationaliser et mutualiser les flux de marchandises

6-2.1: Favoriser la mutualisation, par exemple en développant des espaces de groupage-dégroupage, pour :

- La logistique de distribution (urbain, rural, alpin) ;
- Entre chargeurs distributeurs et/ou transporteurs routiers pour optimiser les chargements (y/c reverse) et réduire les distances ;
- Entre chargeurs industriels pour massifier et concrétiser le report modal (y/c reverse) ;
- En inter-filières (par exemple : céréales et construction).

Conditions de mise en œuvre

- Besoin d'une connaissance fine des flux et d'une mise en commun des données de fret pour ne pas laisser des camions revenir à vide
 - Création de Data Space (cf. Ministère/DGITM) car la data est une condition nécessaire à l'optimisation logistique
 - Mise à disposition (volontaire) de la data avec tiers de confiance
 - Etablir une base réglementaire
- Besoin de confiance entre les transporteurs pour mutualiser leurs flux
- Besoin d'espace pour grouper / dégroupier & de foncier
- Disposer d'une meilleure connaissance des espaces/micro-hubs existants pour qu'ils puissent être utilisés par tous
 - Réaliser un annuaire des espaces disponibles (rôle des collectivités, étude externalisée)
 - Étudier les possibilités de mutualisation (cf. les zones de stockage, chambres froides... pas pleines en permanence)
- Obliger / inciter à l'utilisation d'outils de mutualisation (cf. Programme « appel d'air », bourses de fret) & Accompagner l'appropriation des outils
- Accompagner des expérimentations d'optimisation - mutualisation des pratiques et outils logistiques (cf. Appel à projets Région – Ademe)

Freins à lever

- Manque de données et de cas concrets pour évaluer et montrer l'impact de la mutualisation pour entraîner d'autres acteurs
- Manque de diagnostic sur le remplissage des poids lourds
- Manque d'un retour d'expérience sur les Bourses de Fret : dans quelles situations cette solution est utilisée et fonctionne ?
- Manque de foncier / espaces disponibles pour la logistique (cf. espaces sous utilisés)

6-2.3 : Numériser et harmoniser au niveau des EPCI les arrêtés communaux de livraison (circulation et stationnement) et recenser les aires de livraison.

Conditions de mise en œuvre / Freins à lever

- Etudier les flux / itinéraires collectivement et non de manière individuelle
- Partager la connaissance / l'expérience
- Accompagner les collectivités dans la mise en œuvre et les structures dans l'appropriation des outils
- Collaborer pour optimiser l'analyse des données

6-2.4 : Sécuriser une partie de l'espace public et adapter le stationnement à l'intention de la logistique urbaine.

Conditions de mise en œuvre / Freins à lever

- Le coût du transport est trop faible par rapport au coût de stockage

6-4.1 : Améliorer les partenariats / contrats entre donneurs d'ordre, commissionnaires de transport et prestataires logistiques, notamment en confortant les clauses RSE dans les contrats et en y intégrant des critères de ralentissement des flux.

Conditions de mise en œuvre

- Consolider le duo chargeurs-transporteurs
- Réviser les modes de contractualisation (par ex, augmenter les durées des contrats et donc le ROI (*retour sur investissement*) pour diminuer les TCO (*total cost of ownership*), regrouper les missions)

Freins à lever

- Manque de moyens et/ou compétences RSE
- Complexité des démarches RSE

6-4.5 : Réaliser des campagnes de formation et d'information auprès des donneurs d'ordre pour les inciter au changement de pratique : décarbonation, report modal, ralentissement des délais, etc. Pour cela, mettre en place un accompagnement individualisé avec des conseillers logistiques (par exemple au sein des CCI).

Conditions de mise en œuvre

- Proposer des incitations : avantage fiscal, discrimination positive lors de certains appels d'offres
- Action supranationale pour légiférer en faveur d'une « slow logistique »
- Montrer les conséquences sociales d'un commerce ultra-rapide qui met sous pression les transporteurs
- Donner confiance dans les outils de mutualisation
- Responsabiliser les consommateurs sur les conséquences de leurs modes de consommation et de livraison à travers des campagnes de communication, publicité ...
- Créer des campagnes de communication / sensibilisation qui racontent l'histoire/le métier des chauffeurs

Freins à lever

- Le flux tendu ne permet pas de grouper différents clients et de remplir les camions
- Les entreprises et leurs commanditaires ayant des pratiques illégales (cf. travail de nuit, heures supplémentaires)

5.3 Atelier 3 : Développer les infrastructures et l’offre fluviales et ferroviaire

7-5 : Adapter les projets d'infrastructures routières pour favoriser le report modal.

Conditions de mise en œuvre / Freins à lever

- Favoriser l’accès aux plateformes multimodales
- Accorder un avantage au transport routier de pré-post acheminement

6-5.1 : Connecter les zones logistiques avec un embranchement ferroviaire le long de l’axe MERS et à l’Est de la région : Est Lyonnais (38/73/74), St martin de Crau, Nice, Var et réactiver l’usage des cours de marchandises en particulier à l’est de la région.

Conditions de mise en œuvre

- Prioriser des modes en fonction des axes : le fluvial pour Marseille / Lyon - Dijon, le ferroviaire peut aller plus loin.
 - Les infrastructures fluviales existent : enjeu d’offre et d’acheminement final
 - Se réappropriier les infrastructures de fret et les ouvrir à tous les industriels
- Mutualiser plusieurs modes sur un même site et pas seulement sur un seul axe
- Adapter les modèles de conteneurs pour pouvoir mieux les empiler sur les bateaux
- Améliorer les infrastructures ferroviaires sur Saint-Martin-de-Crau et Nice
- Améliorer la connexion Est-Ouest et pas seulement Nord-Sud
- Donner aux armateurs des dépôts de vide par secteur et pas seulement par port

Freins à lever

- Dépôts de vide des armateurs centrés uniquement sur certain port
- Caisses mobiles & conteneurs qui ne peuvent pas s’empiler
- Tarif routier plus intégrable pour les opérateurs
- Faible disponibilité des sillons en particulier sur certains axes (cf. travaux)
- Difficulté à regrouper les volumes en ferroviaire
- Densification du trafic Est / Ouest compliquée
- La concurrence entre modes massifiés fer - fleuve

6-5.4: Sensibiliser et faire évoluer les comportements des opérateurs et commissionnaires de transport afin d'accroître notamment la prise en compte du fer et du fleuve dans les chaînes logistiques :

- Dispenser des formations et des conseils logistiques ;
- Faire mieux connaître les CEE d'aide au report modal de marchandises pour les entreprises.

Conditions de mise en œuvre

- Rajouter une contrainte environnementale aux opérateurs pour rendre les solutions ferroviaires et fluviales plus attractives
 - S'inspirer du cas allemand : autorisation de fret routier conditionnée à la démonstration qu'il n'existe pas de solution alternative massifiée viable
- Intégrer dans les critères RSE la réflexion sur la recherche d'alternative au routier
- Utiliser le « transit time » pour offrir d'autres services et avancer en temps masqué (cf. dédouanement pendant le transport)
- Augmenter le nombre de jours de franchise de stationnement pour le fret ferroviaire et fluvial
- Augmenter les délais de restitution des conteneurs pour le transport massifié
- Jouer sur la complémentarité des modes afin de réduire les temps d'opérations
- Développer les Cargo Community System (CCS)

Freins à lever

- Prix et délais sont les principaux paramètres: le délai est un point faible du ferroviaire et du fluvial (cf. transit time)
- Opter / changer pour le transport fluvial ou ferroviaire demande un effort (au démarrage)
- La chaîne de transport fluvial ou ferroviaire implique de nombreux acteurs, ce qui rend l'offre moins lisible
- Le modèle économique du transport multimodal n'est pas favorable au fluvial (cf THC), alors qu'il représente un avantage concurrentiel pour transporter de gros volumes (en particulier le vrac)

6-6.1 : Développer des services de proximité de fret ferroviaire.

Conditions de mise en œuvre

- Mise en place de navettes entre Fos/Saint Martin de Crau, Fos/Gardanne, Fos/Marseille
- Développer des gares de fret de proximité
- Développer des systèmes de ferroulage facilité / agile
- Avoir un opérateur de transbordement sur chaque site pour assurer cette mission

Freins à lever

- Lignes ferroviaire / fluviale peu flexibles (planifiées et non-modulables)
- Le manque de financements pour le développement de navettes
- Perte de charge lors des changements de domaines public / privé (cf changement de conducteurs notamment)

6-6.2 : Conclure un pacte d'engagement des services de fret ferroviaire (transport combiné, autoroute ferroviaire, lignes de fret ferroviaire courte distance) :

- Acter les travaux de transport combiné nécessaires et les financer (augmentation des capacités), en sécurisant les sillons ;
- Fret longue distance : acter un plan de développement d'autoroute(s) ferroviaire(s), le financer, et sécuriser les sillons ;
- Fret ferroviaire courte distance : acter les lignes à mettre en exploitation et sécuriser les sillons ;
- Faire le bilan des ITE non actives et réactivables. Trouver des candidats à la réactivation / orienter les implantations vers ces sites ;
- Financer via CEE ou autres aides ceux qui s'engagent dans le pacte ;
- Déployer une bourse de fret (transport combiné, autoroutes ferroviaires gares de triage, ITE) et prospecter de nouveaux trafics ;
- Améliorer la connaissance du fret ferroviaire en Région Sud.

Conditions de mise en œuvre

- Assurer les volumes suffisants sur les ITE pour charger le train
- Chercher à mutualiser les ITE entre entreprises
 - Développer des ITE de zones plutôt que des ITE d'entreprises uniques
- Proposer des AMI (appels à manifestation d'intérêt) sur les ITE

Freins à lever

- La réduction des stocks rend les ITE moins pertinentes pour un acteur économique unique
- Difficulté à partager / mutualiser le foncier pour mutualiser les ITE

6-6.6 : Créer une bourse au fret multimodal (et l'animation associée) pour :

- Améliorer la visibilité de l'offre et mutualiser les dessertes ferroviaires entre entreprises ferroviaires ;
- Encourager le co-sloting pour les barges fluviales afin d'optimiser les chargements.

Créer une structure public-privé de type GIE ou GIP de massification/de remplissage et la rendre visible

Conditions de mise en œuvre

- Faire évoluer les bourses de fret routier pour y intégrer la proposition d'alternative fluviale / ferroviaire
- Obliger les bourses de fret à intégrer les solutions combinées

Freins à lever

- Connaître les volumes disponibles pour pouvoir les regrouper
- Le secret commercial est un frein à la connaissance des flux et leur mutualisation

- L'opérateur qui effectue la massification prend tout le risque, il n'existe pas de sécurité contractuelle à l'ouverture d'une nouvelle ligne ou à l'augmentation du trafic sur une ligne
- Bourse de fret peu développée pour le fluvial

5.4 Atelier 4 : Inciter au changement de pratiques

7-1.1 : Valoriser les modes de vie plus sobres en activités logistiques et les modes de consommation favorisant la location et la répartition : campagne de sensibilisation sur la « slow logistique » et la « slow consommation », fresques, serious game, gaming, etc.

Conditions de mise en œuvre

- Sensibiliser la population et les collectivités au développement d'une « slow logistique » plus vertueuse et en montrer le gain pour les consommateurs
- Instituer un autre rapport au temps / à la livraison pour permettre une meilleure organisation de la chaîne logistique
- Combiner la « slow logistique » avec une notion de consommation / production / logistique locale
- Créer un « logistiScore » ou un « ImpactScore » pour sensibiliser le consommateur (acheter en conscience)

Freins à lever

- Faire prendre conscience au grand public de l'impact de leur décision (consommation d'énergie, d'espace, de matière, etc.)
- Acculturer le grand public à la prise de conscience de l'urgence climatique : coûts écologiques, humains, ... & au besoin de décarbonation

7-1.2 : Développer de nouvelles images et de nouveaux récits, en faisant travailler des artistes (avec des citoyens autant que possible) sur de nouveaux récits tous supports.

Conditions de mise en œuvre

- Proposer des images chocs à travers des exemples concrets et des journées d'actions thématiques (cf. les journées déchets)
- Proposer des modes de communication adaptés aux publics visés (TV, réseaux sociaux)
- Travailler avec certains influenceurs qui seraient porteurs de message d'intérêt général (non institutionnels) pour capter un public jeune, sans être moralisateur ni dans la culpabilisation
- S'inspirer du programme « Métropole décarbonée d'ici 2050 » : création d'un récit illustré à l'horizon de la rentrée 2024 (travail en cours avec AMU et MAMP)

Freins à lever

- Besoin d'un soutien politique pour engager les actions techniques envisagées

7-1.3 : Engager et nourrir des débats publics (citoyens, travailleurs, entrepreneurs) en ayant apporté de la connaissance au préalable.

Conditions de mise en œuvre

- Développer le format distanciel pour faciliter la participation et y proposer des formations gratuites (webinaire, MOOC, etc.)
- Mettre en place des formats présentiels en alliant information et convivialité
 - Témoignage d'une « tête d'affiche », un entrepreneur et/ou film/documentaire pour donner envie de découvrir en présentant une solution ou un retour d'expérience
 - Créer la synergie autour d'un temps convivial ensuite pour poursuivre le débat
 - Favoriser l'échelle départementale ou EPCI plutôt qu'un format régional trop important
- Ouvrir les plateformes logistiques aux visites, pour mettre en valeur les acteurs de la logistique et leurs outils, souvent méconnus

Freins à lever

- Disponibilité
- Susciter l'intérêt et l'adhésion
- L'engagement sur des actions concrètes et leur mise en œuvre

7-1.4 : Valoriser les comportements et projets des territoires et entreprises vertueux : publications, témoignages, campagnes d'affichage, films, réseaux sociaux, etc.

Conditions de mise en œuvre

- Favoriser les projets logistiques vertueux dans les contractualisations / conventions / appels d'offre (par ex, certaines collectivités imposent un nombre d'heures réalisées dans le cadre d'emploi d'insertion dans leur cahier des charges, dans le règlement d'une ZAC)
- Proposer des défis à relever et des séances de valorisation des lauréats ensuite (par ex, à l'échelle d'une entreprise, d'un lycée ou autres avec relais dans la presse)

8-1.1 : Améliorer la gestion prévisionnelle des ressources humaines (GPRH) pour les filières déjà sous tension ou dont les besoins vont fortement augmenter en lien avec la transition écologique (conducteurs, commissionnaires, marinières, mécaniciens, filière vélo, etc.)

Conditions de mise en œuvre

- Mettre en adéquation la formation professionnelle avec les besoins du marché : permettre la reconversion, ajuster les formations selon les besoins de la filière
- Développer des forums locaux
 - S'inspirer du « Port center Le Havre » : un outil en lien avec les écoles et les professionnels
- Favoriser les journées « portes ouvertes » dans les entreprises (les plus vertueuses) pour valoriser les métiers de la logistique
- Suivre les chiffres des stages selon les filières (cf. Etat) pour mieux cibler, coordonner, et susciter des vocations

6-1.3 : Professionnaliser le secteur de la cyclo-logistique (animation du secteur économique et social.

Conditions de mise en œuvre

- Prendre en compte toute la filière, de la conception – fabrication des vélos à l'offre de services dans les formations aux conditions d'installation des entreprises de cyclo-logistiques (exemple au port de Lyon avec conception-fabrication de vélo-cargos et accueil des entreprises dans un hôtel logistique urbain
- Sensibiliser-former à l'aménagement des centres-villes pour favoriser et accueillir la cyclo-logistique

Freins à lever

- Valoriser l'image de ces emplois

6 Clôture et suites à donner

Les contributions évoquées lors des ateliers sont partagées avec l'ensemble des participants.

Julie RAFFAILLAC remercie les participants pour la richesse des échanges, et partage les **prochaines échéances** des **Ateliers Régionaux de la Logistique**



7 Participants

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nadia FABRE – DREAL PACA ▪ Mustapha MAKHLOUFI – DREAL PACA ▪ Thomas ZAHRA – DREAL PACA ▪ Caroline FAHMY – Région Sud ▪ Thibaut LIMON – Région Sud ▪ Julie RAFFAILLAC – Région Sud ▪ Franck FERRIZ – Région Sud ▪ Édouard LUCAS DE COUVILLE -UMF ▪ Ayah OTOUHAMI – Kedge Business School ▪ Stéphane REICHE – CISAM ▪ Hélène DEBAETS – Biocoop ▪ Melvin LO DESTRO - AUDAT ▪ Jeannette AIT AHMED-BELHADJ – Département 13 ▪ Joël METZ – ST Microelectronics ▪ Frederic RAJUSTEL – Katalii ▪ Éric BERNARD – GRDF ▪ Magali MOINIER – SGAR PACA ▪ Julien VERHILLE – L'Occitane ▪ Suzanne FRIEDRICH – Sogaris ▪ Jérôme JEAN – Qinomic ▪ Éric CERRUTI – Deutsche Bahn ▪ Xavier GROJEANNE – EPF PACA ▪ Xavier MOIROUX – AGAM ▪ Robin RAMERO – Hynoé ▪ Jean-Marie TUR – Ineos ▪ Fabrice LEPRINCE CLAYETTE – Modalis ▪ Franck ENAULT – CCI Vaucluse ▪ Léa RAYMOND – SETEC ▪ Agnès CARRARO – Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse ▪ Mathieu GLEIZES – Medlink Ports ▪ Violaine DELANGE – Métropole Nice Côte d'Azur ▪ Régis MARTIN – Métropole Nice Côte d'Azur | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anne DE MARTEL – SNCF Réseau ▪ Franck DEMARS – Métropole TPM ▪ Alain MALIVERNEY – Sogestran ▪ Raphaël MARI – Métropole AMP ▪ Marina IVLEFF – Métropole AMP ▪ Cédric BARIOU – Métropole AMP ▪ Hélène BARRAU-NDIAYE – Métropole AMP ▪ Alexandre CHASSE – IFPEN ▪ Christophe RIPERT – Groupe Quartus ▪ Antoine MIONNET – AI Cargo Foundation ▪ David ESCOBIO – Fret SNCF ▪ Claude BERTOLINO – EPF PACA ▪ Communauté d'Agglomération Côte d'Azur Industries Plaine du Var ▪ Hugo KELLER – Aix-Marseille Université ▪ Loïc BEZOMBES – GPMM ▪ Lorena LUCCA – Groupe Berto ▪ Éric SORGO – FNTF ▪ Émilie LE FUR – ADEME ▪ Adam SAVIN – Euroméditerranée ▪ Émilie ESPANET – CMA CGM ▪ Isabelle GOSSMANN – CEREMA ▪ Alexis JAILLET – CEREMA ▪ Cécile HENRY - Piicto ▪ Bernard MEI – Modalis ▪ Virginie BEDELIAN – La Poste ▪ Benoît AGASSANT – Mairie de Cannes ▪ Blandine PÉRICHON – Nicaya Conseil ▪ Anne-Charlotte MONTANDON – Nicaya Conseil ▪ Olivier SAURON – Nicaya Conseil ▪ Coline THOMAS – Nicaya Conseil ▪ Alexya LACAVE – Nicaya Conseil |
|--|--|

