

+

ATELIERS REGIONAUX DE LA LOGISTIQUE

THEMATIQUE « DECARBONATION »

Séance n°2

Réunion du 20/10/2023 Synthèse des échanges

V1- 8/11/2023



Sommaire

1. Participants.....	3
2. Contexte et objectifs de la réunion.....	4
3. Introduction	4
4. Partage de solutions et de bonnes pratiques de décarbonation	5
4.1. Partage d'information de l'ADEME.....	5
4.2. Partage d'information de Capénergies	5
4.3. Échanges	6
5. Exploration de deux thématiques (en sous-groupes)	7
5.1. Groupe A - « Comment accélérer la conversion des flottes ? ».....	7
5.2. Groupe B - « Comment réduire les véhicules.km ? ».....	8
5.3. Synthèse des sous-groupes en plénière.....	10
5.3.1. La conversion des flottes.....	10
5.3.2. La réduction des véhicules.km.....	11
6. Prochaines étapes.....	11

1. Participants

- Mustapha MAKHLOUFI, DREAL
- Thomas ZAHRA, DREAL
- Julie RAFFAILLAC, Région Sud
- Franck FERRIZ, Région Sud
- Héloïse DELESENY, CAPENERGIES
- Dorine CORNET, ADEME
- Sophie ALBERTO, CCI du VAR
- Alexis AIMAR, QINOMIC
- Thierry ALLEGRE, Martin Brother
- Béatrice LEDUBY, DEKI
- Benjamin BOREL, Livrazou
- Éric BERNARD, GrDF
- Pierre-Alexandre INWILLER, Transcan
- Pierre-Alexandre LANGLAIS
- David PONCE LEON
- Cédric REYNAUD, CCI Côte d'Azur
- Robin RAMERO, Société Hynoé
- Rodrigo ZERO, Chargepoly
- Jean-François ROUXEL, Ville de Nice
- Sandrine HENRY, AVEM
- Sébastien SILVERI, GPMM
- Éric SORGO, FNTF
- Stéphane REICHE, CISAM
- Philippe WOEHREL, Logtrans
- Lionel SUCCO, Kem One
- Victor FARAMIA, NJS Faramia
- Vincent BALDY, CGF
- Yann COLIN, Bert & You
- Tom LOKERE, Gelroute/Flanders Road Services (Chateaurenard)
- Samir BOUKHALFA, ENGIE Solutions
- Nicolas BUTEAU, EDF Commerce
- Cécile FRÉMAUX, Transcan
- Chloé VEXANE, France Chimie Méditerranée
- Frédéric COUTELLIER, SAP Labs France
- Élisabeth DELACROIX, NCA
- Émilie ESPANET, CMA CGN
- Alain GAGGERO, EDF
- Fabrice GERBELOT, SATM
- Jean-Henri GONTARD, CCI du Vaucluse
- Jean-Yves ASTOUIN, FNTR PACA (Président)
- Jean-Luc DELABRE, Union TLF
- Julien DEYRES, REV Mobilities
- Juliette ROUGÉ, Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse
- Lauriane TRAUB, FRTP PACA
- Manuel CORDELET, Lomak
- Fannie NOLHIER, Les Boîtes à Vélo
- Margherita ALESSANDRINI, Les Boîtes à Vélo
- Raphaël MARI, Métropole AMP
- Gilles MONASTIER, Renault TRUCKS
- Adeline PRATLONG, Nicaya conseil
- Samuel MAZZER, Nicaya conseil
- Blandine PÉRICHON, Nicaya conseil
- Lina BOUÉRY, Nicaya conseil

2. Contexte et objectifs de la réunion

Ce deuxième atelier régional de la logistique (ARL) consacré à la décarbonation s'inscrit dans la dynamique portée par la DREAL et la Région de mise en œuvre du Plan Régional de la Logistique à l'horizon 2030 et de la Stratégie Nationale de la Logistique.

Dans la continuité des précédents ARL, cet atelier marque la volonté de l'État et de la Région de s'appuyer sur les acquis et de renforcer leur dimension opérationnelle.

L'ordre du jour de ce 2^{ème} atelier était le suivant :

- Rappel de la démarche des ARL et de l'atelier décarbonation
- Partage de solutions et de bonnes pratiques de décarbonation
 - Stratégie de l'ADEME et appels à projets
 - Présentation et actualités de Capénergies
- Exploration de deux thématiques en sous-groupes
 - « Comment accélérer la conversion des flottes ? »
 - « Comment réduire les véhicules.km grâce à la mutualisation ? »
- Restitution du travail des sous-groupes
- Prochaines étapes

NB - Le support de présentation est joint à la présente synthèse.

3. Introduction

La DREAL Provence Alpes Côte d'Azur rappelle les principes et les objectifs de la démarche des ARL engagée depuis 2017. Ces ateliers s'inscrivent dans la continuité de la Stratégie Nationale de la Logistique (déclinée en 8 objectifs et 23 actions) et des actions menées par le Conseil de Coordination Interportuaire et Logistique (CCIL) de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône. Mustapha MAKHLOUFI, DREAL PACA, rappelle que Provence-Alpes-Côte d'Azur est la première région pilote de la planification écologique nationale.

Julie RAFFAILLAC, Région Sud précise que la démarche des ARL s'inscrit dans la lignée du Plan Régional de la Logistique à 2030. Ce dernier est constitué de 4 orientations (neutralité carbone à 2050, sobriété foncière et énergétique, robustesse des chaînes logistiques multimodales, exemplarité de la logistique du premier / dernier km), déclinées en 30 actions à visée opérationnelle.

Blandine PÉRICHON, Nicaya conseil, partage un retour synthétique des réponses au questionnaire numérique renseigné par les participants en amont de l'atelier.

Quelques pistes de réflexion récurrentes / communes se dégagent autour des 2 axes issus de la précédente réunion :

- **Décarbonation des flottes (PL, VUL) adaptée aux usages**
 - Aides (conseil, financement, ...)
 - Réseaux de stations, mix énergétique, avitaillement
 - Nouveaux véhicules, adaptation
 - Règlementaire dont ZFE

- Partage d'expériences (positives pour favoriser l'appropriation)
- **Réduction des véhicules.km**
 - Optimisation des tournées / mutualisation
 - Report modal
 - Partage d'expériences (positives pour favoriser l'appropriation)

4. Partage de solutions et de bonnes pratiques de décarbonation

4.1. Partage d'information de l'ADEME

Dorine CORNET, ADEME, co-pilote du GT « décarbonation », présente la stratégie de l'ADEME en matière de décarbonation des transports qui s'inscrit dans le cadre réglementaire de la stratégie nationale bas carbone (SNBC), et dresse un panorama des aides et des différents dispositifs initiés par l'ADEME pour s'inscrire dans ces objectifs à horizon 2050.

- L'ADEME propose 4 scénarios de transition contrastés¹, scénario 1 « génération frugale », scénario 2 « coopérations territoriales », scénario 3 « technologies vertes », scénario 4 « pari réparateur ».
- Ces scénarios prennent en compte 5 leviers communs à l'ensemble du secteur de la mobilité des personnes et des marchandises : la sobriété ; la densification du transport ; le report modal ; l'efficacité énergétique ; la décarbonation du mix énergétique.
- Pour chacun des scénarios, l'évolution du mix énergétique par catégorie de transport (voyageurs, marchandises et soutes) a été modélisée entre 2015 (année de référence) et 2050 (année de projection). Ces résultats ont été obtenus à partir des émissions de CO2 projetées et l'analyse du cycle de vie pour chaque type de motorisation.

Dorine CORNET expose les différents types d'aides proposées par l'ADEME.

- Des dispositifs d'aides sur l'électrique batterie avec un Appel à Projets (AAP) « Écosystèmes des véhicules lourds électriques 2023 »
 - Des dispositifs d'aides sur l'hydrogène avec des
 - AAP « Briques technologiques et démonstrateurs hydrogène »
 - AAP « Écosystèmes territoriaux hydrogène »
 - Dispositifs en gré à gré « Aides à la décision »
- **Plusieurs références bibliographiques plus détaillées sont disponibles sur le support de présentation de la séance (diapo. 32).**

4.2. Partage d'information de Capénergies

Héloïse DELSENY, Capénergies, co-pilote du GT « décarbonation », présente les missions d'accompagnement et de soutien à l'innovation de Capénergies. Parmi ses différentes actions, Capénergies

- permet la labellisation de projets d'innovation industrielle,
- fournit un accompagnement vers les financements publics FR+EU,

¹ <https://www.ademe.fr/les-futurs-en-transition/les-scenarios/>

- fédère un écosystème d'acteurs autour des mobilités durables, portant sur les infrastructures de mobilité terrestre, fluviale, maritime, et intégrant les collectivités ainsi que les centres de recherche.

Héloïse DELSENY expose les dispositifs et appels à projets (AAP) en cours, aussi bien au niveau régional, national que transnational.

→ **Plusieurs références détaillées sont disponibles sur le support de présentation de la séance (diapo. 38).**

4.3. Échanges

Suite à ces présentations différents questionnements ou précisions ont été apportés par les participants.

Lionel SUCCO, Kem One, rappelle que parmi les énergies disponibles aujourd'hui (H2, électrique, ...), il existe également des produits comme les biodiésels ou le HVO. Il s'interroge sur leur provenance et leur composition exactes (huile de palme ?).

Julie RAFFAILLAC précise que ces questions sont pertinentes, et attire l'attention sur les « fausses bonnes idées ». Il est important d'être clair sur les qualités et écueils de chaque solution.

Éric SORGO, Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTP), explique qu'il est nécessaire de faire une distinction entre le B100, composé à 100% d'huile de colza, et le HVO, biocarburant issu de déchets ou d'huiles végétales, cad des composants de 2^{ème} génération (donc sans concurrence avec le secteur alimentaire). Il souligne que le distributeur d'HVO le plus reconnu en France est Altens. Il note l'importance de ne pas se fermer des portes par rapport aux énergies.

Éric BERNARD, GRDF, ajoute des compléments sur les législations qui encadrent la provenance et la composition du biogaz en France où il existe des mécanismes de garantie pour s'assurer de sa provenance. Contrairement à d'autres pays européens, il existe également des décrets qui interdisent l'incorporation de matières issues de cultures dédiées au-delà de 15%. Actuellement, les biocarburants français se composent en moyenne de 4 à 5% de produits issus de cultures dédiées.

Yann COLIN, Bert & You, directeur des mobilités vertes, estime que les subventions et les accompagnements disponibles pour accélérer la décarbonation du secteur sont totalement illisibles pour les professionnels. Il précise qu'un guichet unique au niveau des collectivités ou de l'État serait bénéfique.

Raphaël MARI, Métropole Aix-Marseille Provence (MAMP), précise que la création d'un guichet unique constitue l'une des actions (action 7) du Schéma Directeur de la Logistique de la Métropole. Celle-ci compte recruter deux personnes dédiées pour informer les particuliers et les professionnels sur les dérogations et les aides existantes dans le contexte de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) déployée à Marseille. Il est envisageable de généraliser ce dispositif et d'en élargir le périmètre sur le long terme avec le concours d'autres partenaires.

Mustapha MAKHLOUFI, DREAL, confirme qu'un des objectifs de l'ARL est bien de faire connaître les supports de financement qui existent et leurs conditions de postulation.

Manuel CORDELET, directeur commercial chez Lomak, partage son expérience en matière de report modal. Son entreprise, basée à Miramas, est spécialisée dans le transport combiné rail-route. Cette dernière est capable de décarboner ses flux de la région parisienne vers la région Provence-Alpes-Côte d'Azur à hauteur de 85 à 90% grâce au fer. Il travaille à la décarbonation des 10-15% de km routiers incompressibles par usage du XTL / HVO100 (nécessitant l'installation d'une cuve). Cela permettrait de décarboner le fret entre le Nord et le Sud à hauteur de 98,5% par rapport à du tout routier. Il alerte sur la différence de traitement entre les transporteurs qui utilisent le mode ferroviaire plutôt que la route. Un routier peut transporter 28,5 tonnes sur 100 km, là où un conteneur ferroviaire est limité à 26,5 tonnes. Enfin, Lomak porte un projet de digitalisation avec ses clients pour lequel un accompagnement serait bienvenu.

Lauriane TRAUB, Secrétaire Adjointe de la Fédération Régionale des Travaux Publics (FRTP), évoque les enjeux spécifiques au domaine des travaux publics, pour lesquels le levier de l'économie circulaire est prioritaire, à savoir la revalorisation de matériaux et en premier lieu le réemploi (matériau qui a été excavé et qui est directement réemployé sur site sans sortir de l'emprise). Cela permet de réduire considérablement le nombre de km parcourus.

5. Exploration de deux thématiques (en sous-groupes)

5.1. Groupe A - « Comment accélérer la conversion des flottes ? »

QINOMIC partage son savoir-faire depuis presque 30 ans sur le rétrofit des véhicules utilitaires. Il propose un changement de moteur et des batteries. Ces dernières sont installées sous le véhicule, sans impact sur la charge utile des véhicules.

LOGTRANS, spécialisé en génie climatique, intervient sur les carburants alternatifs des supers poids lourds. Il présente ses flottes de SPL convertis au B100 (100% colza). Il souligne la mise en place rapide pour un bilan carbone intéressant.

La CCI du Vaucluse témoigne d'un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) qui pourrait voir le jour en Provence-Alpes-Côte d'Azur et consiste en la construction d'un schéma de production de l'énergie opérationnel sur le même principe que le « quai des énergies à Lyon » avec un espace de distribution multimodal.

Différents points ont été évoqués au cours des échanges :

Thématiques	Enjeux
Changement de parc pour les TPE et PME	- Travailler avec l'État pour que les transporteurs puissent avoir des financements différents

<p>Complémentarité des énergies alternatives</p>	<ul style="list-style-type: none"> - L'électrique comporte certaines limites : le coût initial des véhicules ; le coût et le délai d'installation des bornes de recharge - Le B100 présente un bilan carbone intéressant mais il est disponible en quantité limitée en raison de la réglementation européenne - Le vélo-cargo peut-être une solution envisageable aux derniers km en milieu urbain
<p>Accompagnement des acteurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Quel type d'énergie ? - Quel mode de financement ? - Aide à l'acquisition de véhicules GNV ou autre dans la Région Sud - Aide au déploiement de bornes de recharge - Proposer un appui en ingénierie aux gérants de PME pour répondre à des AAP - Impliquer/sensibiliser les chargeurs pour mieux comprendre leurs attentes
<p>Anticipation, planification</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Raccordement électrique et délai de réalisation (6 à 12 mois) - Besoin de nouvelles infrastructures (densification du maillage de bornes de recharge, réflexion sur les lieux d'implantation) - Développement de différentes technologies et mise à disposition de ces technologies
<p>Usages</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Question en lien avec l'exploitation - Perte d'autonomie des batteries → cibler les véhicules destinés à des tournées plus courtes - Expérimentation de rails conductifs - Prospection sur les nouvelles technologies pour certaines zones

5.2. Groupe B - « Comment réduire les véhicules.km en favorisant la mutualisation ? »

Julie RAFFAILLAC, pilote des ARL, interroge le groupe sur les façons d'améliorer les remplissages des véhicules et de réduire les retours à vide, par exemple grâce à la mutualisation, assortie de modalités d'incitation (bonus-malus) le cas échéant.

Le but est d'identifier une/des actions sur lesquelles travailler en petits groupes en mode projet.

Lionel SUCCO, Kem One, s'interroge sur le(s) type(s) de marchandise(s) qu'il convient d'aborder dans cet atelier (général cargo ou les autres types de transport). Il n'existe pas de solution répliquable d'un type de transport à un autre. Selon les produits transportés (général cargo, produits chimiques, matériaux BTP, etc.), les solutions trouvées vont être très différentes.

Julie RAFFAILLAC, propose de se concentrer sur le général cargo pour débiter (plus gros volume donc plus gros bénéfice attendu en termes carbone), ce qui permettra d'évoquer des pistes de solutions communes pertinentes pour le plus grand nombre. Il semble néanmoins possible d'aborder dans un second temps les autres marchandises. Pour information, un ARL spécifique sera consacré à la question du fret massifié et donc du report modal.

Différents points ont été évoqués au cours des échanges

Thématiques	Enjeux
<p>Dé-silotage des flottes et mutualisation</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Casser les logiques de silo entre les différents acteurs pour faciliter la diffusion des innovations en matière de décarbonation. - Combiner des flottes nationales et régionales. Rassembler petites et courtes distances. - Créer de nouvelles bourses de fret, sur le modèle d'un « pot commun de flux ». - Créer un guichet unique pour assurer une transmission d'informations efficace et un accompagnement pour les particuliers et les entreprises. <p>Freins :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impossibilité de mélanger tous les types de marchandises / poids / volumes → Enjeu de traçabilité pour les marchandises nécessitant des conditions d'hygiène ou sanitaires particulières - Crainte de la concurrence économique → Comment arriver à une situation où les transporteurs peuvent confier des flux et prendre en charge ceux d'autres transporteurs sans craindre la concurrence économique ? - En fonction des besoins logistiques d'une entreprise (plus ou moins de prévisibilité sur les derniers km parcourus), les possibilités de mutualisation ne sont pas les mêmes.
<p>Les retours à vide</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place un nouveau système de distribution pour récupérer le vide. - Créer un bureau de fret pour intégrer la palette à un circuit de distribution.

<p>La prise en compte du « coût global »</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le coût économique prime, mais il serait souhaitable d'inclure d'autres types de coûts : le coût écologique ou encore le coût administratif.
<p>La création d'une conciergerie</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Une entreprise évoque la création d'une conciergerie permettant aux salariés de faire des achats et de les récupérer sur site en évitant des déplacements inutiles. → Ce système pourrait se généraliser
<p>Prioriser les différents domaines de mutualisation logistique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Établir une hiérarchie entre les différents types de mutualisation en fonction de leurs impacts effectifs et de leur faisabilité - Ex de critères : facilité et difficulté de mise en œuvre
<p>L'opportunité des Jeux Olympiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Expérimentation de nouvelles pratiques au moment des JO. → Pérennisables
<p>Les leviers de la puissance publique en termes de mutualisation logistique</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Documents de planification / d'aménagement : foncier et accessibilité (route/rail). - Aménagement d'infrastructures et création d'espaces dédiés à la mutualisation - Mise à disposition de flottes publiques pour mutualiser avec le secteur privé (les transports en commun par exemple) → Le frein n'est pas tant au niveau des contraintes horaires (car les heures de départ et d'arrivée sont connues, ce qui garantit une certaine fiabilité des flux), que réglementaire (est-il possible de transporter voyageurs et marchandises dans un même véhicule ?) et intellectuel (les transporteurs accepteraient-ils de travailler avec des TC ?) → La création de cartes des lignes de ramassage logistique (comme pour les bus classiques)

5.3. Synthèse des sous-groupes en plénière

5.3.1. La conversion des flottes

- Qinomic a partagé son expertise sur le rétrofit des véhicules utilitaires sur des flottes professionnelles avec l'installation de batterie sous le véhicule.
- Logtrans est revenu sur son expérience avec les super poids lourds et la conversion en quasi-totalité de leur flotte au B100.
- La CCI du Vaucluse a partagé un projet de schéma de production de l'énergie opérationnel sur le même principe que le « quai des énergies » à Lyon. Ce système permettra d'avoir un site multimodal de distribution d'énergie.
- Les différents types d'énergie alternative ont été discutés, afin de distinguer les plus adaptées selon les types de véhicules, les plus performantes, ... et sachant la nécessaire adéquation des temporalités entre les infrastructures et la conversion.

- Question également récurrente de l'accompagnement des acteurs (type d'énergie, mode(s) de financements, appui pour le montage de dossiers d'AAP)
- Chaque situation est différente. Une bonne solution pour l'un n'est pas forcément adéquate pour l'autre. Il est nécessaire de pouvoir adapter les solutions en fonction des réalités et des besoins de chacun.

5.3.2. La réduction des véhicules.km

- Casser les logiques de silos (mélanger les flux nationaux et régionaux ; réfléchir sur le type de marchandises qui peut être mutualisé en fonction du type de véhicules ; partager l'information et les *data*)
 - Il existe différents types de flux et tout ne peut pas faire l'objet d'une mutualisation.
 - Général cargo → marchandises les plus facilement mutualisables
 - Flux plus spécifiques comme le transport de substances chimiques, BTP, alimentaires → marchandises les moins facilement mutualisables
- Au-delà des différents éléments techniques qui peuvent être mis en place, il y a un travail d'animation et de mise en relation des différents acteurs et d'animation du réseau. Il est important que les chargeurs puissent faire partie de ce réseau.
 - Jean-Luc DELABRE, Union TLF, rappelle qu'il est important que les chargeurs soient également associés aux ARL car ce sont eux aussi qui demandent aux transporteurs de diminuer leurs émissions.
- Comment avancer en mode projet à partir de ces éléments ? Plusieurs pistes ont été soulevées au cours des échanges :
 - Opportunité de **créer un bureau de fret pour la logistique urbaine**, avec une fonction de groupage-dégroupage de la marchandise
 - Sur les expérimentations, il est important de **mettre en place un partage efficace de l'information** afin d'inspirer d'autres transporteurs et logisticiens à s'engager.
 - Les JO pourraient être l'occasion d'explorer de nouvelles pistes et de les tester rapidement en vue d'une pérennisation à plus long terme. A cet effet, les aspects règlementaires sont du ressort de la puissance publique.
 - L'idée de la **conciergerie** est intéressante à creuser.
 - Concernant **l'extension du réseau**, il revient également à l'ensemble des participants présents aujourd'hui de continuer de diffuser l'information afin de recruter pour les prochains ARL.
 - **Les échanges humains** sont à privilégier par rapport à la solution de relais d'informations à distance.

6. Prochaines étapes

- Sur cette base, les suggestions / actions sur lesquelles il est proposé de travailler en priorité sont :
 - **Accompagner les TPE-PME dans la décarbonation de leur flotte** (mise en place d'un cadre collectif / kit d'aides globalisé intégrant les problématiques de

véhicules nouveaux ou rétrofités, infrastructures et leur maillage, partage et simplification de l'information, ingénierie et ressources, ...)

- **Faciliter la mutualisation des flux de marchandises** (recensement des freins et leviers, recherche de solutions pour dépasser les freins juridiques/commerciaux/réglementaires/assuranciers/financiers..., mise en place d'outils et de méthodes)
 - Constitution de petites équipes projet et identifier leurs pilotes pour chacune de ces 2 actions (principe de participation volontaire)
 - Partage de l'avancement des travaux des 2 groupes lors d'une prochaine plénière des ARL.

La DREAL PACA et la Région remercient l'ensemble des participants pour leur participation à cet atelier et leur mobilisation à venir.