



ATELIERS RÉGIONAUX DE LA LOGISTIQUE

AXE « DÉCARBONATION »

ATELIER N°4

Groupe de travail « **mutualisation des flux de marchandises** » du **22 février 2024**

Synthèse des échanges
7/04/2024 – V1a

SOMMAIRE

1	Participants	3
2	Accueil – Introduction.....	4
2.1	Propos introductifs de la Région et de la DREAL PACA	4
2.2	Ordre du jour	4
3	Actualités.....	5
3.1	Planification écologique en Région Sud.....	5
3.2	Événements en lien avec les secteurs du transport et de la logistique en Région Sud ...	5
3.3	Aides, programmes et appels à projet	5
4	Témoignages	6
4.1	Témoignage de DEKI	6
4.2	Témoignage d’Al Cargo	7
5	Temps d’échanges.....	7
5.1	Demande de précisions	7
5.2	Pistes d’expérimentations.....	8
5.2.1	<i>Les modalités d’expérimentations.....</i>	<i>8</i>
5.2.2	<i>Le rôle de la puissance publique.....</i>	<i>9</i>
5.3	Les principaux freins à la mutualisation des flux de marchandises.....	9
6	En synthèse : des pistes à explorer	10
7	Suites	11

1 Participants

- Héloïse DELSENY – Capénergies
- Dorine CORNET – ADEME
- Eva CADILHAC – DEKI
- Pierre Alexandre INWILLER – Transcan
- Cécile FREMAUX – Transcan
- Victor FARAMIA – NJS Faramia
- Chloé VEXANE – France Chimie Méditerranée
- Yann COLIN – Groupe Bert&You
- Ambroise MAHE – SETEC ITS
- Suzanne FRIEDRICH – Sogaris
- Lionel SUCCO – Kem One
- Mattis BOLDRINI – AUTF
- Olivier FERRE – CEA
- Antoine CHAUX – AI Cargo
- Noémie BONNANS – Piicto
- Stéphane REICHE – CISAM+
- Marina IVLEFF – MAMP
- Geoffroy CASATI – MAMP
- Raphaël MARI – MAMP
- Nathalie PROCHASKA – GPMM
- Fabienne MARGAIL – GPMM
- Olivier KRAUS – GPMM
- Christophe FOLCHER – GrDF
- Manuel CORDELET – LOMAK
- Malis ALLEAUME – LOMAK
- Juliette ROUGÉ – Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse
- Corentin BALDY – CGF
- Éric BERNARD – GrDF
- Franck FERRIZ – Région Sud
- Julie RAFFAILLAC – Région Sud
- Thomas ZAHRA – DREAL PACA
- Blandine PÉRICHON – Nicaya Conseil
- Lina BOUÉRY – Nicaya Conseil

2 Accueil – Introduction

2.1 Propos introductifs de la Région et de la DREAL PACA

Julie RAFFAILLAC – chargée de mission logistique pour la Région Sud – souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants et rappelle l'objet du présent atelier décarbonation consacré à la « **mutualisation des flux de marchandises** ».

Cette rencontre s'inscrit **dans la continuité** des **trois premiers ateliers** consacrés à la décarbonation, qui se sont respectivement tenus les 29 juin 2023, 20 octobre 2023 et 21 février 2024 (sur la thématique « décarbonation des flottes » pour le dernier).

L'objectif de la réunion est de diffuser des informations aux participants, de rechercher des synergies entre les acteurs des secteurs du Transport et de la Logistique en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, afin d'engager des actions et projets communs.

2.2 Ordre du jour

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

- **Actualités**
 - Planification écologique
 - Événements
 - « Bibliothèque de ressources » pour les membres des ARL
 - Aides ciblées / Appels à projets
- **Témoignages / échanges**
 - Solution d'optimisation et de pilotage d'impact sur la livraison de marchandises
- **Temps de travail sur la mutualisation des flux de marchandises**
 - La perspective des chargeurs / transporteurs
 - Les apports de l'IA pour le partage de données/d'information
- **Clôture et suite de la démarche**
 - Actions à mettre en œuvre
 - Prochaines dates

3 Actualités

3.1 Planification écologique en Région Sud

Julie RAFFAILLAC partage des éléments sur la **démarche de territorialisation de la planification écologique déployée par la Région Sud** aux côtés de l'Etat/DREAL :

- Les ambitions de décarbonation de la Région s'inscrivent dans les objectifs fixés par la **Stratégie nationale de transition écologique**. Cette dernière a été élaborée sur la base de diagnostics quantitatifs d'émissions par secteur d'activité.
- Le **secteur du transport de marchandises** constitue encore un poste d'émission conséquent malgré les efforts déjà réalisés et sur lequel les Ateliers Régionaux de la Logistique (ARL) visent à intervenir (via différents leviers de réduction des émissions de CO2).
- Julie RAFFAILLAC invite les participants à revenir vers **Thibault LIMON** – expert en transition écologique et énergétique dans les transports, innovations et financements pour la **Région Sud** – pour plus d'information sur les programmes déployés par la Région à ce sujet.

3.2 Événements en lien avec les secteurs du transport et de la logistique en Région Sud

Julie RAFFAILLAC et Héloïse DELSENY – ingénieure projets/mobilité durable, Capénergies – présentent les prochains événements en lien avec la décarbonation des secteurs des T&L en Région Sud :

- 3^{ème} édition des **rencontres de la « mobilité décarbonée de demain »** au MIN de Chateaufort le **14 mars**. Pour les membres des ARL qui souhaitent participer à la journée, il sera également possible d'assister, sur inscription, à une **visite du nouveau pôle logistique du MIN**.
- Club des **mobilités durables de Capénergies** qui se tiendra le **19 mars**, sur la thématique de la **décarbonation des flottes professionnelles**.
- **Salon Innomoov « Sud Mobilités et Énergies »** organisé par la **CCI du Vaucluse**, sur son campus à Avignon, les **11 et 12 avril**.

→ *L'intégralité des actualités évoquées en séance sont détaillées dans le **diaporama « bibliothèque de ressources »**, transmis en pièce jointe avec les supports de présentation.*

3.3 Aides, programmes et appels à projet

Julie RAFFAILLAC et Dorine CORNET – ingénieure transports et mobilités à l'ADEME – présentent respectivement :

- Les **aides, programmes et appels à projet pilotés par l'État et/ou la Région Sud** pour accompagner les acteurs des secteurs du transport et de la logistique dans la décarbonation de leurs pratiques.

- Les **aides, programmes et appels à projet déployés par l'ADEME** pour soutenir les entreprises du transport et de la logistique dans la décarbonation de leurs activités.

→ *L'intégralité des actualités évoquées en séance sont détaillés dans le **diaporama « bibliothèque de ressources »**, transmis en pièce jointe avec les supports de présentation.*

4 Témoignages

4.1 Témoignage de DEKI

Eva CADILHAC – Responsable du service clients chez **DEKI** – présente l'outil digital développé par DEKI pour **optimiser et décarboner les tournées de livraison sur les derniers km**.

L'entreprise DEKI a deux types d'activités :

- DEKI gère et développe un **groupement de commissionnaires de transports décarbonés** ;
- DEKI développe en parallèle un **outil d'IA d'optimisation des flux de logistique urbaine décarbonés**. Dans une logique de mutualisation, il permet aux livreurs de prendre en charge plusieurs clients au sein d'une seule et même tournée.

L'application s'adresse à **tous les acteurs de la chaîne logistique** :

- Aux **donneurs d'ordres** (chargeurs), qui renseignent leurs besoins de livraison dans l'application ;
- Aux **livreurs** (prestataires), qui indiquent leurs disponibilités et leurs capacités de livraison ;
- Aux **destinataires** (clients), qui peuvent être alertés en cas de problèmes sur la tournée de livraison.

→ *Une fois les besoins du donneur d'ordres intégrés dans l'application, l'algorithme identifie **en temps réel** le prestataire au plus faible impact, à savoir le livreur le plus faiblement émetteur et dont la tournée génèrera le moins de congestion possible. Afin de garantir la compatibilité des marchandises mutualisées, l'algorithme prend également en compte le taux de disponibilité du véhicule ou encore son type.*

L'outil développé par DEKI permet **d'améliorer l'efficacité et la qualité du service de livraison** en :

- **Réduisant la distance parcourue** par les livreurs ;
- **Réduisant de 90% les émissions de gaz à effet de serre** en moyenne (dont 48% grâce à la mutualisation)
- **Diminuant par 3 les effets de congestion** en moyenne ;

- **Réduisant les retards, amendes, pénalités** pendant les tournées, et donc leur coût administratif.

4.2 Témoignage d'AI Cargo

Antoine CHAUX – AI Cargo (association loi 1901) présente le programme Appel d'air dont la mission est de **décarboner le fret par le levier digital**.

L'outil développé par AI Cargo vise à **faciliter le report modal** vers le fer et le fleuve pour les flux de marchandises de longues et moyennes distances. Il permet aux acteurs de renseigner leurs flux de transport (volume et O-D) et de les mettre en commun afin de faciliter la massification, en regard des offres de transport ferroviaires et fluviales existantes (infrastructures et services) afin de concrétiser le report modal.

À l'heure actuelle, la plateforme développée par AI Cargo

- Compte **50 adhérents, et regroupe 1 million d'ordonnancements** de différents acteurs
- Permet à chaque adhérent de **réaliser une analyse sur les opportunités de report modal de leurs flux de marchandises**. Les premiers tests de mutualisation – principalement sur de la longue distance – ont lieu au printemps 2024. L'objectif est d'élargir le réseau de chargeurs adhérents dans les prochaines années.

Il existe **plusieurs freins à la mutualisation** :

- La très grande **diversité** (et donc la **complexité**) **des acteurs** qui offrent et demandent des services de transport / livraison ;
- L'insuffisance des **incitations** à la décarbonation et/ou des **pénalités** appliquées aux acteurs du transport et de la logistique qui ne s'inscrivent pas dans cette logique ;
- Des **expérimentations** (notamment dans les collectivités) pour une logistique plus centralisée **encore trop lacunaires**.

5 Temps d'échanges

5.1 Demande de précisions

Mattis BOLDRINI – AUTF demande à l'entreprise DEKI les secteurs de livraison représentés par les chargeurs utilisant l'application (liste des chargeurs), et si certaines marchandises sont encore sous-représentées dans l'outil mis au point par l'entreprise.

Eva CADHILAC – DEKI précise que leurs clients sont des chargeurs qui travaillent avec des transporteurs qui ont des capacités supplémentaires pour réaliser le dernier km décarboné en centre-ville. Les destinataires de livraison les plus représentés à ce jour sont les commerces alimentaires et de cosmétiques comme les pharmacies ou les boutiques de vins et de spiritueux. A priori, il n'y a pas de limite sur le volume ou la

nature des marchandises livrées. Les capacités des véhicules de livraison s'étendent du vélo-cargo au 19 tonnes.

5.2 Pistes d'expérimentations

5.2.1 Les modalités d'expérimentations

Eva CADHILAC précise que les tests et les expérimentations représentent un volet important. Cependant le partage des bonnes pratiques et/ou des solutions « clé en main » dans des espaces adaptés (des clubs de partenaires par exemple) constitue des éléments indispensables. Une des difficultés actuelles réside dans « l'atomisation » de l'information. Le partage des retours d'expérience est nécessaire à la généralisation de ce type de pratiques. Les pionniers ont un effet de levier sur le reste des acteurs. L'engagement des chargeurs ne sera possible que si les chargeurs sont déjà engagés dans une démarche de décarbonation.

Mattis BOLDRINI propose que les expérimentations des pionniers puissent être relayées, par exemple par le Club Demeter ou encore le programme EVE.

Victor FARAMIA – NJS Faramia – propose de réaliser une simulation de mutualisation en Région PACA. Tous les chargeurs/transporteurs qui travaillent actuellement avec DEKI pourraient partager l'ensemble de leurs données afin de réaliser une simulation de ce qui pourrait être mutualisé.

Manuel CORDELET – LOMAK – explique qu'il est important que les chargeurs puissent **tester sans prendre trop de risques d'un point de vue économique**. Des transporteurs seraient enclins à s'inscrire dans un tel processus. La volonté de l'entreprise est essentielle. Celle-ci peut émaner de la direction et du service RSE.

Eva CADILHAC indique que les modalités sont à discuter, mais que la collecte de données des entreprises est nécessaire pour expérimenter la mutualisation des flux de marchandises.

Eva CADILHAC revient sur l'idée de mutualisation des flux de marchandises/voyageurs. L'idée ne serait pas selon elle de déployer ce dispositif sur de la logistique de derniers km, mais plutôt sur des trajets intercités (par exemple en utilisant la capacité résiduelle des bus intercités).

Julie RAFFAILLAC indique que l'un des lauréats de l'édition 2023 de l'AAP Logistique Bas Carbone (ADEME-Région Sud) est un offreur de solutions pour du transport de petits colis dans des trains régionaux en heures creuses (afin d'exploiter l'espace sous utilisé). Ce dispositif pourrait être déployé dans les vallées alpines et les territoires les moins denses, et s'accompagnerait d'une distribution décarbonée sur les derniers kilomètres.

Mattis BOLDRINI partage l'opportunité d'engager une phase expérimentale avec un petit nombre d'entreprises motivées, en mettant autour de la table la puissance publique (DREAL PACA/Région Sud) et un petit nombre de chargeurs et de transporteurs engagés dans une démarche de décarbonation.

Julie RAFFAILLAC propose de solliciter TLF pour mobiliser des transporteurs sensibles à cette thématique avec l'appui de l'AUTF pour recenser des chargeurs intéressés.

Manuel CORDELET ajoute qu'il est important de cibler des chargeurs/transporteurs à divers endroits du territoire régional. Il indique qu'il serait intéressant de combiner une expérimentation de mutualisation sur des flux de longue et de courte distances – premiers et derniers kilomètres.

Mattis BOLDRINI note que la mutualisation des flux peut être compliquée à mettre en œuvre en raison des différences volumes transportés d'une entreprise à une autre. Il est nécessaire de prévoir des modalités d'échange des flux par lots afin de s'adapter aux réalités diverses du domaine de la logistique.

5.2.2 Le rôle de la puissance publique

Mattis BOLDRINI – indique que tout dispositif de partage de données économiques piloté par un acteur privé peut être compliqué pour les entreprises (confiance à accorder). Un acteur « neutre », comme la puissance publique, pour gérer la collecte des données pourrait constituer une réponse.

Raphael MARI – MAMP – pense que le rôle de la collectivité est d'offrir un contexte favorable à l'expérimentation (comme créer une législation adaptée), cependant cela semble complexe dans un secteur concurrentiel. La puissance publique ne peut pas être opératrice de dispositifs de mutualisation de flux. La mutualisation des flux de marchandises nécessite également des infrastructures / équipements.

5.3 Les principaux freins à la mutualisation des flux de marchandises

Victor FARAMIA indique qu'une limite à l'optimisation est la grande diversité des flux de marchandises et des contraintes qui y sont associées. Le type et le volume de marchandises transportées, la nature des véhicules (et les moyens de manutention associés) ou encore les horaires de livraison sont très variables d'une entreprise à une autre.

Eva CADHILAC explique que ces éléments ne constituent pas forcément des obstacles car ils peuvent être anticipés. Sur l'application développée par DEKI, quand une entreprise demande un service de livraison, les chargeurs renseignent toutes les conditions nécessaires au transport (dont les horaires, qui sont connus en amont généralement) afin d'identifier le véhicule et le livreur les plus adaptés. L'application permet également des ajustements en temps réel.

Victor FARAMIA souligne que pour des colis de petit volume, le système de DEKI peut fonctionner, mais il se questionne sur sa faisabilité pour des palettes. Il suggère de créer une base de données pour recenser toutes les capacités de chargement des transporteurs afin d'optimiser les tournées.

Eva CADHILAC précise que sur l'application DEKI, il est impossible d'accéder aux données de tous les transporteurs. Le partage et l'accès à la donnée constituent les

enjeux les plus importants. La performance de l'outil augmente d'autant plus que la collecte de données est plus importante.

Victor FARAMIA indique qu'il est important d'habituer les acteurs du domaine à utiliser l'IA afin que ce système ne soit pas perçu comme un risque concurrentiel, mais plutôt comme un transfert facilitant l'optimisation de tous.

Eva CADHILAC indique qu'au-delà d'apporter des solutions « clé en main » (application d'appariement des flux, manière de procéder, conventions partenariales...), l'évolution de la réglementation est nécessaire.

Antoine CHAUX – AI Cargo partage deux freins au déploiement de démarches de mutualisation des flux de marchandises. Le premier, exprimé par ses adhérents est celui du partage de la donnée et de la peur de la fuite digitale. Le deuxième est celui de la concurrence.

Manuel CORDELET considère que si l'expérimentation reste cantonnée à la région, les chargeurs et les transporteurs se connaissant le risque concurrentiel est limité. La question de la confidentialité ne constitue pas un frein en phase pilote. Le plus grand obstacle est celui de réussir à mobiliser les donneurs d'ordres, à savoir les chargeurs. D'ailleurs, ces derniers sont peu représentés dans la présente réunion.

Chloé VEXENE – France Chimie Méditerranée – représente les chargeurs de la chimie. Elle constate le peu de chargeurs présent et s'engage à retransmettre les comptes-rendus des différentes réunions à ses adhérents.

Mattis BOLDRINI propose également de **relayer les informations auprès de son club de chargeurs de la région.**

6 En synthèse : des pistes à explorer

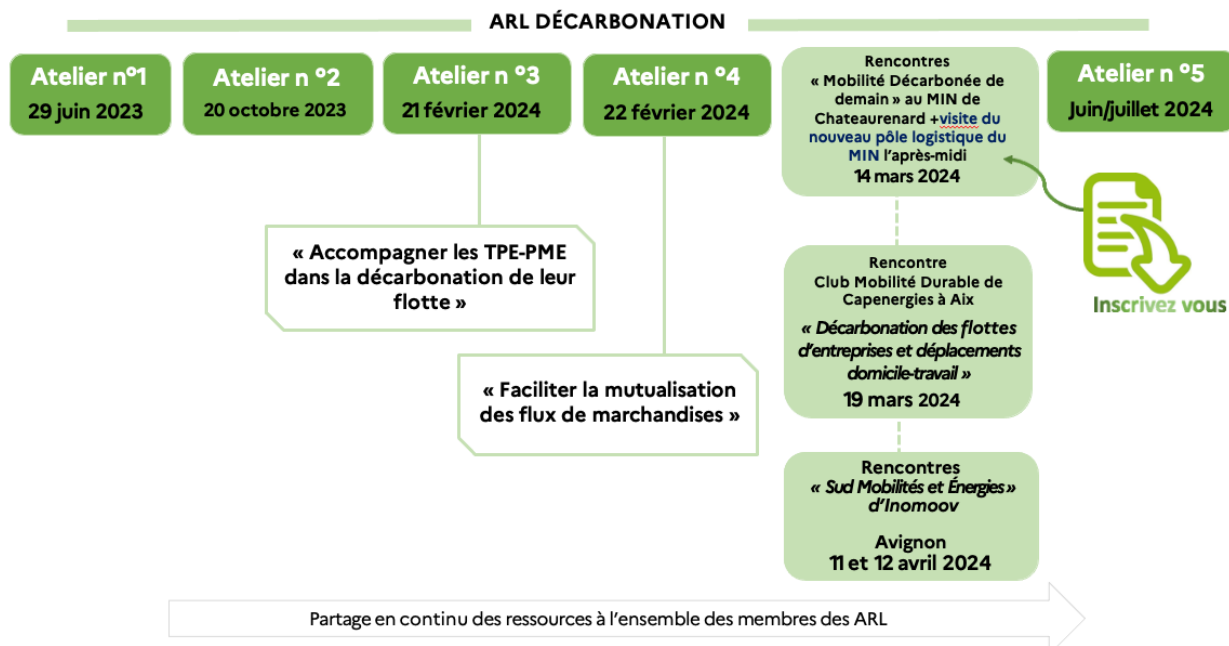
Les échanges du jour pourraient donner lieu, à des actions à mettre en œuvre :

- Organiser des partages d'expérience afin de créer un effet vitrine et des visites sur sites de transporteurs et chargeurs sensibilisés pour montrer ce qui se fait déjà.
- Rechercher, via les contacts des différents acteurs participants aux ARL, les chargeurs et transporteurs susceptibles d'expérimenter ou tester des solutions pionnières (mutualisation, comodalité...).
- Engager une phase expérimentale en région PACA avec un petit nombre d'entreprises volontaires, à recruter au sein des chargeurs et transporteurs déjà engagés dans une démarche de décarbonation, avec l'aide de leurs fédérations.
- Réaliser une simulation en région PACA avec des transporteurs et chargeurs en collaboration avec DEKI afin d'identifier ce qui pourrait être mutualisé et en évaluer les impacts.
- Poursuivre la réflexion sur la partie réglementation afin de lever au maximum les freins en se plaçant dans une logique d'expérimentation / facilitation.

7 Suites

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

- Ci-dessous, les prochaines dates à retenir sur la thématique de la décarbonation :



- Ci-dessous, les prochaines dates à noter sur les autres axes de travail des ARL :

Prochaines échéances ARL

