



ATELIERS RÉGIONAUX DE LA LOGISTIQUE

AXE « DERNIER KILOMÈTRE »

ATELIER N°1

Atelier n°1 du **14 mai 2024**

Synthèse des échanges
19/06/2024 – VF



SOMMAIRE

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Participants | 3 |
| 2 | Introduction | 3 |
| 2.1 | Ordre du jour | 3 |
| 2.2 | Propos introductifs de la Région et de la DREAL PACA | 4 |
| 3 | Visite sur site et présentation de l'activité Log'issimo | 4 |
| 3.1 | Présentation de l'activité Log'issimo..... | 5 |
| 4 | Les ateliers Régionaux de la logistique | 7 |
| 4.1 | Programme de travail 2023-2024..... | 7 |
| 5 | Actualités..... | 8 |
| 5.1 | Zones à Faibles Émissions..... | 8 |
| 5.2 | Appels à projets et aides à disposition..... | 8 |
| 5.3 | Points d'actualité divers | 9 |
| 6 | Témoignages projets « logistique durable »..... | 9 |
| 6.1 | MIN de Châteaurenard | 9 |
| 6.2 | MAMP – Casiers connectés mutualisés..... | 11 |
| 6.3 | E.L.U à Cassis..... | 11 |
| 6.4 | Synthèse..... | 11 |
| 7 | Harmonisation de la réglementation, arrêtés de circulation..... | 12 |
| 7.1 | Expérimentation de la Métropole Aix Marseille Provence..... | 12 |
| 7.2 | Harmonisation et numérisation des arrêtés de livraisons | 12 |
| 7.2.1 | <i>Présentation du protocole FabLog.....</i> | <i>12</i> |
| 7.2.2 | <i>Présentation de l'outil Dialog.....</i> | <i>13</i> |
| 7.2.3 | <i>Expérimentation de la Ville de Nice.....</i> | <i>13</i> |
| 7.2.4 | <i>Temps d'échanges.....</i> | <i>13</i> |
| 8 | Clôture et suites | 14 |

1 Participants

| | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">▪ Julie RAFFAILLAC – Région Sud▪ Thomas ZAHRA – DREAL PACA▪ Raphaëlle MARI – Métropole AMP▪ Virginie BEDELLIAN – La Poste▪ Carla AUGIAS – La Poste▪ Jérémy BARDOT – Log'issimo▪ Laure GAILLARD – MAMP▪ Stéphane HEDOUIN – MIN Marseille méditerranée▪ Laurent CARDINALE – Département 04▪ Geoffroy CASATI - MAMP▪ Delphine BLANC – Fabrique de la Logistique▪ Gilles BERTRAND – Grand Marché de Provence▪ Dorine CORNET – ADEME▪ Mathieu FERNANDEZ-VANDEWALLE – Ministère de la Transition Écologique | <ul style="list-style-type: none">▪ Jean-François ROUXEL – Ville de Nice▪ Jean-Luc DELABRE – Union TLF▪ Julien CARLIER – SNCF Réseau▪ Jean-Paul BELORGEY – Gicram▪ Gayané SHAHINYAN – Provence Promotion▪ Michaël MAHUT – Agilenville▪ Joanin MAILHAN – CCI du Var▪ Maxime DUCOULOMBIER – Synchronocity▪ Romain GAUTHIER – GMX▪ Cédric BARIOU – MAMP▪ Émilie ESPANET – CMA CGM▪ Blandine PÉRICHON – Nicaya Conseil▪ Alexya LACAVE – Nicaya Conseil |
|--|--|

2 Introduction

2.1 Ordre du jour

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

- **Visite de la plateforme multiflux de La Poste**
- **Présentation de l'activité de Log'issimo**
- **Point d'actualités**
- **Témoignages de projets « logistique durable »**
 - MIN Châteaurenard – offre packagée dans un modèle d'économie circulaire
 - MAMP – Casiers connectés mutualisés
 - *E.L.U à Cassis*

- **Harmonisation de la réglementation, arrêtés de circulation**
 - MAMP – Expérimentation harmonisation
 - Harmonisation et numérisation des arrêtés de livraison – Outil Dialog
 - Expérimentations ville de Nice (Dialog et Delivery Park)
- **Feuille de route, prochaines étapes**

2.2 Propos introductifs de la Région et de la DREAL PACA

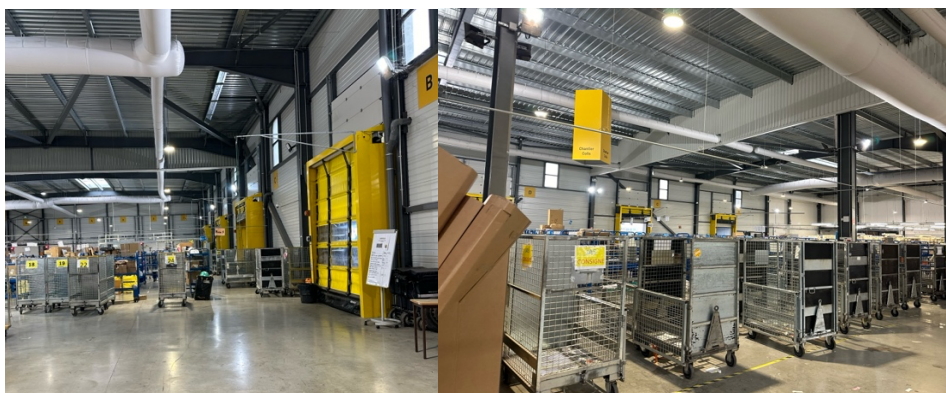
Virginie BEDELLIAN – Déléguée du développement régional – Le Groupe La Poste PACA accueille les participants sur son site d'Aix les Milles et invite les participants à une visite de sa plateforme multiflux.

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 consacré à la logistique du « **dernier kilomètre** ».

Cette rencontre constitue le **premier atelier** des ARL consacré à la « logistique du dernier kilomètre ». L'objectif de la réunion est de diffuser des informations, partager des points d'actualité (événements, AAP, outils...) et témoignages d'expérimentations en cours, et faire émerger des actions et projets communs parmi les acteurs du transport et de la logistique en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

3 Visite sur site et présentation de l'activité Log'issimo

La visite du site multiflux de la Poste, et de l'activité Log'issimo, présentée par Sébastien KAYED, responsable du site, a permis de prendre connaissance de l'activité de la plateforme d'Aix ouverte depuis fin 2021.



3.1 Présentation de l'activité Log'issimo

Jérémy BARDOT – Directeur d'agence Log'issimo Méditerranée – présente Log'issimo, une agence du Groupe La Poste, offrant une gamme complète de services logistiques de proximité. Elle répond aux besoins croissants de rapidité et de responsabilité sociale et environnementale (RSE). Log'issimo propose ainsi des solutions de collecte, stockage, préparation de commandes et livraisons sur mesure pour les entreprises et les collectivités. (Cf. Présentation d.5 à 30)

Un participant s'interroge sur l'existence d'un flux de produits frais à l'instar de ce qu'effectue Chronofresh.

- M. BARDOT précise que n'étant pas doté de véhicules frigorifiques, Log'issimo ne fournit pas de service de livraison de produits surgelés. La Poste utilise des glacières (c'est également le cas des sociétés DPD et Chronopost). Les produits transportés sont uniquement des produits secs et frais.

Un participant se demande si le terme « retail » concerne de la marchandise alimentaire

- M. BARDOT précise que cela dépend de la sensibilité alimentaire du produit. Le retail peut concerner des produits alimentaires secs par exemple. Il précise qu'à ce stade, les principaux clients sont plutôt issus des secteurs du prêt-à-porter (vêtements, chaussures), du secteur pharmaceutique et des pièces automobiles.

Un participant souhaite savoir si la marchandise est sous-conditionnée afin que les ouvertures répétées des glacières n'aient pas d'impact sur les produits.

- M. BARDOT indique que le matériel est adapté et prévu en conformité avec la norme ATP et a été soumis à des tests de vérification confirmant que la température est maintenue entre 0 et 3°C.

Un participant demande si les vélos cargo électriques frigorifiques sont déployés seulement en Île-de-France. Par ailleurs il souhaite savoir si ces véhicules ont été conçus par La Poste ou s'ils sont fournis par une société externe

- M. BARDOT précise que 2 véhicules vont être déployés à Toulon.
- Il existe un partenariat entre La Poste et plusieurs acteurs du secteur du transport. Ces partenaires fournissent les vélos et les adaptent spécifiquement aux besoins de Log'issimo.

Un participant demande quels sont les volumes liés à la livraison des repas dans les cantines

- M. BARDOT indique que ces chiffres concernent les centres aérés avec des véhicules de 14m³ qui alimentent une dizaine de centres représentant 150 à 200 repas.

- Il précise que la marchandise est mise sur des rolls et livrée dans des caisses que Log'issimo récupère.

Un participant demande si Log'issimo dispose de chambres froides afin d'établir le lien entre la livraison et la réception des repas.

- M. BARDOT précise qu'il existe deux options :
 - des chambres froides sur certains sites de la région ;
 - de la marchandise directement livrée aux clients depuis la cuisine centrale.

Un participant demande si l'élaboration d'un réseau de chambres froides est en réflexion et représente un marché.

- M. BARDOT confirme que la réflexion est en cours pour le territoire du 04 étant donné que la livraison vers cette zone part en grande partie des Bouches-du-Rhône. L'idée est de raccourcir les parcours et de répondre à la demande présente dans les territoires reculés.
- Log'issimo prévoit de s'appuyer sur le matériel et les structures de Chronopost (présent sur ce marché depuis 6 ans).

Lors de la visite, le responsable a évoqué la distribution de 6 000 colis par jour par la plateforme multiflux. Un participant souhaite savoir sur quelle base / chalandise cette distribution s'effectue au regard de la population.

- M. BARDOT précise que cela représente l'ensemble du pays aixois, soit environ 200 000 à 250 000 boîtes aux lettres. Il indique à titre d'exemple, qu'un arrondissement de Marseille comptabilise environ 90 000 boîtes aux lettres, le trafic moyen journalier étant de 7 000 colis par arrondissement, sachant que cela concerne des colis livrés aux professionnels sous forme multi-colis.

Un participant souhaite connaître le nombre global de colis livrés par Log'issimo et ses confrères sur la ville de Marseille

- M. BARDOT indique qu'il n'a pas connaissance de l'information étant donné les nombreux facteurs impliqués (volumétrie, clients, colis/multi-colis, palettes, demi-palette, rolls, etc...)
- Virginie BEDELIAN précise que Log'issimo représente environ 30% de parts de marché sur le territoire marseillais (ce chiffre non officiel reste approximatif).

Un participant souhaite connaître ce que représente (en %) la part de prestation de transport externalisé.

- M. BARDOT précise que cette part est très faible. Log'issimo externalise seulement pour des besoins spécifiques (horaires de nuit, etc.) car la structure dispose de suffisamment de capacité de transport. A titre indicatif, 18 poids lourds et 100 véhicules tournent toute la journée sur Marseille du lundi au samedi, représentant 120 tournées.

Un participant demande si Log'issimo dispose de poids lourds électriques.

- M. BARDOT informe que Log'issimo ne dispose pas de PL électriques, cependant des expérimentations de véhicules hydrogènes sont effectuées à Paris et sur le territoire marseillais. Log'issimo expérimente notamment des solutions en partenariat avec des start-ups ou des entrepreneurs pour plusieurs projets, comme celui de livrer l'Île du Frioul en drone.

4 Les ateliers Régionaux de la logistique

4.1 Programme de travail 2023-2024

Julie RAFFAILLAC introduit les Ateliers Régionaux de la Logistique (ARL), une initiative conjointe de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur et de la Région Sud, lancée en 2017. Le programme de travail des ARL pour 2023-2024 se concentre sur plusieurs thèmes clés : la décarbonation, le fret massifié et la logistique du dernier kilomètre, y compris la logistique inversée. Les sujets relatifs au foncier, à l'aménagement, ainsi qu'à l'emploi et à la formation seront traités ultérieurement.

Chaque atelier thématique est piloté par un binôme public-privé, favorisant le partage d'expériences et l'élaboration de solutions opérationnelles. Les contributions des ARL seront valorisées lors d'événements ou conférences régionales.

Le programme spécifique à la logistique du dernier kilomètre vise à faciliter l'intégration de la logistique en milieu urbain, notamment en matière de réglementations et d'aménagement, à partager les expériences et les innovations, et à identifier les leviers pour changer les pratiques de consommation et de livraison (Cf. Présentation p.33 à 35).

Un participant interroge la DREAL et la Région sur l'existence d'une démarche permettant de partager les retours d'expériences des ARL.

- Julie RAFFAILLAC, précise que c'est effectivement un point de réflexion de cet ARL. Il s'agit de pouvoir identifier les projets-expérimentations en région afin de les partager et les promouvoir plus largement au sein des ARL. Une méthode doit être établie à cet effet (appel à retour d'expériences, label « ARL », ARL tour, publications, etc.).

5 Actualités

5.1 Zones à Faibles Émissions

Thomas ZAHRA – Chef de projet logistique et fret pour la DREAL PACA – présente les Zones à Faibles Émissions (ZFE) dont l'objectif est de réduire la pollution atmosphérique et ainsi améliorer la qualité de l'air. Les ZFE sont progressivement mises en place dans plusieurs grandes agglomérations françaises avec des restrictions croissantes d'ici 2025 (Cf Présentation p. 37 à 40)

Un participant interroge la DREAL sur la situation liée aux amendes européennes attribuées à l'État français en raison du non-respect des normes en lien avec les ZFE.

- Thomas ZAHRA indique qu'il n'y a pas de paiement à ce jour pour l'Europe. En revanche le conseil d'État a condamné l'État à payer les sommes suivantes pour son manque d'actions sur la qualité de l'air :
 - 10M€ - 1^{er} semestre 2021
 - 10M€ - 2nd semestre 2021
 - 10M€ - 1^{er} semestre 2022

Le Conseil d'État a constaté qu'il n'y avait plus de dépassement du seuil de pollution pour les particules fines dans aucune zone urbaine. S'agissant des seuils de dioxyde d'azote, ceux-ci sont désormais respectés dans les zones urbaines de Toulouse et Aix-Marseille, mais restent dépassés de manière significative dans celles de Paris et Lyon, où les mesures déjà prises ou à venir ne permettront pas de descendre en dessous des seuils limites dans les délais les plus courts possibles. Compte tenu de la persistance de la pollution dans ces deux zones mais également des améliorations constatées, le Conseil d'État condamne l'État au paiement de deux astreintes de 5 millions d'euros pour les deux semestres allant de juillet 2022 à juillet 2023, en divisant par deux le montant de l'astreinte prononcée par semestre :

- 5M€ - 2nd semestre 2022
- 5M€ - 1^{er} semestre 2023

5.2 Appels à projets et aides à disposition

Dorine CORNET – Ingénieure Transports et Mobilités pour l'ADEME – et Julie RAFFAILLAC présentent les divers appels à projets et aides disponibles pour soutenir la transition écologique dans le secteur logistique. L'ADEME propose des financements pour des projets innovants visant à réduire les émissions de CO2. La Région Sud offre également des aides pour des initiatives de logistique bas carbone et des solutions de mobilité durable (Cf. Présentation p.42 à 45). A noter l'initiative *Extrême Défi* de l'ADEME qui vise à réduire l'impact carbone de la logistique du dernier kilomètre. Elle soutient le développement de solutions innovantes et collaboratives. Ce programme, ouvert de 2024 à 2026, inclut des phases d'expérimentation et de passage à l'échelle des concepts retenus.

Un participant souhaite savoir si « l'Extrême défi » concerne également les accessoires de véhicules de type remorques.

- Dorine CORNET précise qu'a priori ce n'est pas le cas, néanmoins les modalités sont assez flexibles selon les problématiques formulées au cas par cas.

5.3 Points d'actualité divers

Julie RAFFAILLAC présente différents points d'actualités concernant les ARL (Cf. Présentation p.47 à 50)

- **Rencontres de l'économie circulaire**

Le 14 mai ont eu lieu des rencontres visant à promouvoir l'économie circulaire comme levier de développement économique et de transition écologique.

- **Actualité Interlud+**

Le programme Interlud+ propose des innovations territoriales et des formations pour une logistique urbaine durable. Il favorise l'échange de bonnes pratiques et le développement de compétences à travers des ateliers de co-développement : 7 ateliers, tous les vendredis entre le 24 mai et le 5 juillet 2024, de 9h00 à 11h00.

- **Rencontre de la planification écologique**

La planification écologique en région Provence-Alpes-Côte d'Azur est une démarche collaborative entre la Région et l'État. Une rencontre est prévue le 13 juin en visioconférence pour partager les avancées et identifier les freins et leviers à l'action écologique.

- **Les prix de l'économie sociale et solidaire 2023**

Les Prix de l'ESS 2023 récompensent des initiatives exemplaires en matière d'économie sociale et solidaire. Les candidatures sont ouvertes jusqu'au 24 juin, avec l'objectif de valoriser des projets répondant aux enjeux sociétaux actuels.

6 Témoignages projets « logistique durable »

6.1 MIN de Châteaurenard

Gilles BERTRAND – Directeur développement économique du Grand Marché de Provence, Châteaurenard – présente une expérience pilote relative au développement de l'approvisionnement en produits locaux en circuits courts pour le secteur de la restauration (11 clients restaurateurs à date). Ce dispositif propose des solutions logistiques propres et mutualisées tout en garantissant la qualité et la saisonnalité des produits. (Cf. Présentation p.55 à 67)

Un participant se demande comment se construit l'offre produit, autrement-dit, si ce sont les producteurs qui énoncent leur production en amont ou si ce sont les clients qui commandent.

- M. BERTRAND précise que le dispositif comptabilise 47 producteurs qui documentent 4 fois par an ce qu'ils produisent. Le GMP agrège et met à jour cette offre pour ses clients. Actuellement la structure compte 76 références dans son offre. Le restaurateur reçoit chaque jeudi les informations sur la disponibilité des produits ainsi que leur garantie d'origine et de production, lui permettant de préparer la semaine à venir.

Un participant s'interroge sur l'existence d'un site ou d'une marketplace permettant d'avoir une visibilité sur les produits disponibles.

- M. BERTRAND explique qu'ils sont actuellement en train de tester le dispositif auprès de 11 restaurateurs, impliquant autant de façons différentes de commander (e-mail, appel téléphonique, sms, etc.). Ainsi, l'objectif est de tester le dispositif jusqu'à la fin du mois de septembre avant d'envisager un outil pour rationaliser la démarche dans un second temps.

Un participant demande si dans le cadre du dispositif, le camion qui part de chez le producteur est également celui qui effectue le trajet de livraison depuis le MIN quotidiennement.

- M. BERTRAND précise que la 2^{ème} étape de l'expérimentation consistera à travailler avec les producteurs afin que les trajets « des champs vers l'opérateur » s'effectuent en véhicule propre à l'instar de ceux effectués entre le point de massification et d'allotissement jusqu'aux restaurateurs.

Un participant souhaite connaître la distance de trajet entre les producteurs et le MIN.

- M. BERTRAND indique que les producteurs sont situés en Camargue ainsi que dans la zone sud et une partie nord des Alpilles (Fontvieille, Raphèle-lès-Arles, Saint-Martin-de-Crau, Hyères, Saint-Étienne-du-Grès, Tarascon, Barbentane, Eyragues, Châteaurenard, Noves, Plan d'Orgon, ...).

Un participant s'interroge sur le retour sur investissement et les intérêts économiques des producteurs dans ce dispositif.

- M. BERTRAND confirme que le dispositif profite aux producteurs :
 - Premièrement, le Grand Marché de Provence répond à un besoin exprimé par les professionnels eux-mêmes. Les producteurs ont accepté de participer au dispositif dans la mesure où les restaurants gastronomiques desservis représentent une vitrine leur permettant de valoriser leurs produits (sachant que bon nombre de restaurateurs servent des produits qui ne sont pas de saison).
 - Deuxièmement, le prix annoncé aux restaurateurs est déterminé en fonction du prix demandé par les producteurs eux-mêmes, auquel s'ajoutent la part logistique ainsi que la prestation de l'opérateur.
 - Enfin, les volumes commandés par les restaurateurs, dans le cadre du dispositif mis en place, ne permettent pas de maintenir un équilibre économique. La solution est donc d'augmenter les volumes et de massifier les livraisons. Pour cela, l'opérateur massifie les commandes

auprès des producteurs avec une petite partie commandée pour les restaurateurs, et une partie plus importante commandée pour la distribution.

6.2 MAMP – Casiers connectés mutualisés

Cédric BARIOU – Chargé d'études en logistique urbaine à la Métropole Aix-Marseille Provence présente l'expérimentation des consignes automatiques multi-opérateurs. Ce projet vise à réduire les externalités (pollution, congestion) et améliorer l'efficacité des livraisons et à offrir des solutions flexibles et sécurisées pour les consommateurs. (Cf. Présentation p.68 à 73)

Un participant souhaite connaître le site e-commerce sur lequel le dispositif va s'appuyer.

- M BARIOU indique qu'ils souhaitent plutôt passer par les opérateurs et distributeurs de consignes qui disposent de leur propre réseau de fournisseurs, pure players, ou autres sites e-commerces.

Un participant demande si cela constitue une forme de sous-traitance de consignes Amazon ou Vinted.

- M. BARIOU confirme cela et précise néanmoins que le dispositif concerne principalement du BtoB, or, Vinted relève du BtoC et dispose de son propre réseau de consignes (environ une quarantaine sur la Métropole).
- Il souligne que l'intégration du BtoC demeure un objectif du projet et une option possible grâce aux multi-opérateurs. Cependant, il reste à examiner les distributeurs de consignes impliqués (leur mode de fonctionnement, leur réseau) et à maximiser leur ouverture à travers les différents sites de e-commerce.

6.3 E.L.U à Cassis

Raphaël MARI – Chargé de mission logistique urbaine et transport de marchandises à la Métropole Aix-Marseille présente une étude de faisabilité technique et économique d'implantation d'un espace logistique urbain à Cassis. Ce projet vise à rationaliser les flux logistiques et à promouvoir les livraisons décarbonées dans la commune.

Cette étude fait actuellement l'objet d'un appel d'offre, consultable sur le site de la commune de Cassis jusqu'au 21 mai.

6.4 Synthèse

Julie RAFFAILLAC précise que l'objectif de cet ARL est de pouvoir valoriser les projets de différentes manières comme par exemple via :

- Une « labellisation » des expérimentations-projets de logistique bas carbone
- Un partage au plus grand nombre à travers divers canaux de promotion (événements, presse, réseaux d'acteurs...)
- L'organisation d'un « ARL Tour », d'une journée de visite multi-sites/multi-projets
- La publication d'une plaquette regroupant des projets labellisés « ARL contrôlé »
- Le lancement d'un AMI pour identifier une multiplicité de projets et collaborations
- ...

7 Harmonisation de la réglementation, arrêtés de circulation

7.1 Expérimentation de la Métropole Aix Marseille Provence

Raphaël MARI – Chargé de mission logistique urbaine et transport de marchandises à la Métropole Aix-Marseille présente l'expérimentation que la Métropole pilote sur l'harmonisation de la réglementation des livraisons et la numérisation des arrêtés. Cette initiative vise à améliorer la gestion des flux de marchandises en ville et à réduire ses impacts environnementaux. (Cf. Présentation p.78 et 79)

Raphaël MARI rappelle que le *Guide d'harmonisation des réglementations de livraisons en Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur*, réalisé dans le cadre des précédents ARL, a été diffusé à l'ensemble des communes de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

→ Ce guide est accessible sur le site de l'ORT

<https://www.ort-paca.fr/arl/groupes-de-travail/gt-logistique-dernier-km/guide-livraison-region-sud-paca.html>

7.2 Harmonisation et numérisation des arrêtés de livraisons

7.2.1 Présentation du protocole FabLog

Delphine BLANC – Déléguée Générale pour La Fabrique de la Logistique – présente la démarche de la FabLog en faveur de l'harmonisation-numérisation des arrêtés, centrée autour de 3 piliers : diffusion, organisation et expérimentation. La **diffusion** gratuite d'informations au niveau national se fait par divers canaux tels que des ateliers, webinaires, et relations presse. **L'organisation** et **l'expérimentation** impliquent l'identification de collaborateurs, la collecte d'arrêtés, et la définition du cadre de l'expérimentation en collaboration avec des partenaires locaux. (Cf. Présentation p.81 à 85).

7.2.2 Présentation de l'outil Dialog

Mathieu FERNANDEZ-VANDEWALLE – Chef de projet innovations et numérique au Ministère de la Transition Écologique – présente le programme / l'outil Dialog visant à numériser les arrêtés de circulation et de stationnement relatifs aux véhicules utilitaires de transport de marchandises et de livraisons.

Ses fonctionnalités principales sont de centraliser les données de réglementation routière et de livraisons, en faciliter la visualisation (cartographies dynamiques) et la réutilisation (intégration dans les outils de navigation et/ou optimisation de tournées de livraisons). (Cf. Présentation p.86 à 92).

Les 3 bénéfices principaux recherchés sont :

- Une meilleure accessibilité de l'information dans les GPS
- Une coordination interservices (AO gestionnaires de voirie publique par ex.)
- Le développement d'outils pour une exploitation routière plus flexible et dynamique

7.2.3 Expérimentation de la Ville de Nice

Jean-François ROUXEL – Chef de service Logistique et urbanisme commercial pour la Ville de Nice – présente 2 expérimentations en cours à Nice. (Cf. Présentation p.94 et 95)

Étude de faisabilité du libre accès aux arrêtés de circulation aux professionnels

La Ville de Nice mène une expérimentation de l'outil Dialog selon le protocole de la Fablog visant le libre accès aux arrêtés de circulation aux professionnels de la livraison en ville. Ce projet vise à améliorer l'accessibilité et la transparence des données réglementaires pour les transporteurs.

Projet Delivery Park

Le projet Delivery Park à Nice consiste en l'utilisation d'un disque numérique pour les aires de livraison, permettant de vérifier la disponibilité des places via une application smartphone. Cette initiative doit permettre de réduire les infractions et optimiser les opérations de livraison.

7.2.4 Temps d'échanges

Un participant souhaite savoir combien de territoires sont ciblés par le dispositif de la FabLog.

- Madame BLANC indique que l'objectif en 2024 est de cibler une dizaine de métropoles et toucher environ 40 départements. Les Jeux Olympiques de Paris 2024 représentent une opportunité unique pour démontrer l'intérêt de la démarche et de l'outil DiaLog et ainsi accélérer son déploiement.

Julie RAFFAILLAC demande si l'outil Dialog intégrera les aires de livraison en complément des arrêtés de circulation permanents et temporaires.

- M. FERNANDEZ-VANDEWALLE confirme que c'est un objectif. Il précise néanmoins que sa mise en place est complexe dans la mesure où les pratiques locales sont assez hétérogènes. L'objectif sera de développer des fonctionnalités permettant de gérer les stationnements et aires de livraison d'ici septembre/octobre 2024.

Un participant s'interroge sur l'existence de solutions physiques afin d'empêcher le stationnement illicite sur les aires de livraison (par exemple des bornes et plots anti-stationnement, systèmes de badges, etc.).

- M. ROUXEL indique à titre d'exemple que la ville de Nice a installé une dizaine de bornes escamotables sur les aires de livraison. Cependant, ces bornes ont été endommagées par des livreurs. En conséquence, les élus ont décidé de ne pas prolonger cette expérimentation en raison des coûts élevés par rapport aux résultats obtenus.
- J. RAFFAILLAC rappelle que les aires de livraison ne sont pas réservées aux professionnels mais sont ouvertes à tout un chacun effectuant des opérations de chargement-déchargement. Cela en complexifie le contrôle par la police. Elle indique que le GART travaille actuellement sur une révision du statut réglementaire et juridique de ces aires de livraison. Par exemple avec la possibilité de rendre ces aires payantes à partir d'une certaine durée de stationnement, à spécifier selon le type d'acteurs concernés.

8 Clôture et suites

Le programme prévisionnel de l'ARL n'ayant pas été couvert en totalité Julie RAFFAILLAC confirme que la problématique de la bonne prise en compte de la logistique du dernier km dans les opérations d'aménagement (bâti et voirie) sera traitée lors d'une prochaine réunion. Elle met également l'accent sur l'importance d'anticiper les conflits d'usage dans le cadre d'une approche transversale, essentielle pour un accueil et une gestion efficace de la logistique urbaine.

Si nécessaire des groupes de travail seront établis pour traiter les divers axes de l'ARL (partage d'expériences/promotion, harmonisation des réglementations, aménagement).

L'objectif étant de sensibiliser et accompagner un plus grand nombre de collectivités sur la logistique du dernier km, les expériences de Nice, de la Métropole AMP et de Cassis constituent des exemples inspirants, tout comme les projets et outils d'acteurs opérationnels dont le déploiement et le transfert doivent être accélérés grâce aux ARL.

Julie RAFFAILLAC remercie les participants pour la richesse des échanges, et rappelle les **prochaines échéances des Ateliers Régionaux de la Logistique**. (Cf. Présentation p.98 et 99)

Prochaines rencontres

