



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE
-FRANCHE-COMTÉ**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ**

Stratégie Régionale de la logistique

Bourgogne-Franche-Comté - 2024

VOS INTERLOCUTEURS :

Aurélie Gimbert – DREAL Bourgogne-Franche-Comté

Jean-Christophe Le Corvic – DREAL Bourgogne-Franche-Comté



www.inddigo.com



Préambule	3
1. Qu'est-ce que la logistique ?	4
2. La logistique en région Bourgogne-Franche-Comté	7
3. Un plan d'action pour répondre aux enjeux du territoire	13
4. Une gouvernance pour une mise en œuvre opérationnelle	16
5. Les fiches action	20
<i>Attirer, recruter, former</i>	25
<i>Favoriser la multimodalité</i>	37
<i>Favoriser la transition énergétique</i>	53
6. Annexes	68
<i>Le cadre national</i>	
<i>Méthode de travail, un processus collaboratif</i>	
<i>Les acteurs impliqués</i>	
<i>Les lignes directrices</i>	
<i>Les ressources pour aller plus loin sur l'état des lieux</i>	
<i>Glossaire</i>	



Ce document présente la Stratégie Régionale de la Logistique de la Région Bourgogne-Franche-Comté à horizon 2030.

Cette stratégie a pour vocation de doter la région d'une feuille de route opérationnelle qui réponde aux enjeux du territoire et de la filière logistique.

Fondée sur un état des lieux et une méthode collaborative, cette stratégie vise à **consolider une filière logistique performante et durable en soutien à la réindustrialisation du territoire.**

Afin de tendre vers cet objectif stratégique, les lignes directrices¹ suivantes ont présidé à l'élaboration de la stratégie :

- Adoption d'une vision systémique c'est-à-dire l'inscription de la démarche en adéquation avec les ambitions du territoire définies dans les outils de planification territoriaux et schémas régionaux (SRADDET², SRDEII, RIS3 et volets mobilités des CPER/CPIER qui concernent directement la filière logistique). La démarche se nourrit également des travaux de la COP régionale, déclinaison de la démarche nationale de planification écologique.
- Identification et valorisation auprès des entreprises du territoire des outils et dispositifs existants préalablement à l'engagement de nouvelles actions ou la mise en place de nouveaux outils.
- Proposition d'actions collaboratives à valeur ajoutée nécessitant la mobilisation d'ingénierie de projet pour coordonner le travail des acteurs.

La méthode poursuivie pour construire la stratégie a consisté en des études, entretiens et groupes de travail qui ont permis, via la concertation des acteurs, de mieux cerner la réalité de la logistique sur le territoire et d'élaborer un plan d'action. Ce travail a été initié lors des premiers travaux de la Conférence Régionale de la Logistique fin 2021. Ceux-ci ont associé la **DREAL, la Région et l'ensemble des acteurs publics et privés de l'écosystème logistique**, au total plus de **220 personnes** ont été impliquées dans les travaux représentant près de **130 structures**³.

Le présent plan d'action trace une feuille de route et s'adresse à l'ensemble des acteurs du territoire. Il vise le renforcement de chaînes logistiques vertueuses au service de la transition et du développement et un ruissellement des enjeux logistiques sur l'ensemble des autres thématiques et instances territoriales. Il a été élaboré dans l'objectif de dépasser les visions en silos et d'aborder la logistique dans l'ensemble de ses dimensions.

Sa concrétisation par la mise en place d'une gouvernance, d'outils d'animation et d'actions opérationnelles suppose une forte implication de l'ensemble des acteurs, une prise en charge du pilotage des actions et la poursuite de la démarche de concertation et de partenariats.

En ce sens, la stratégie n'est pas une fin en soi. Elle est une feuille de route pour l'avenir, non figée et devant être adaptée et complétée en prenant en compte les effets des premières actions et l'évolution du contexte. Elle a donc vocation à être révisée à horizon 2030.

¹ Pour plus de détail concernant les lignes directrices voir en annexe.

² Voir le glossaire en annexe pour la signification des acronymes.

³ Voir en annexe la liste des acteurs.

LA LOGISTIQUE PRÉSENTE PARTOUT

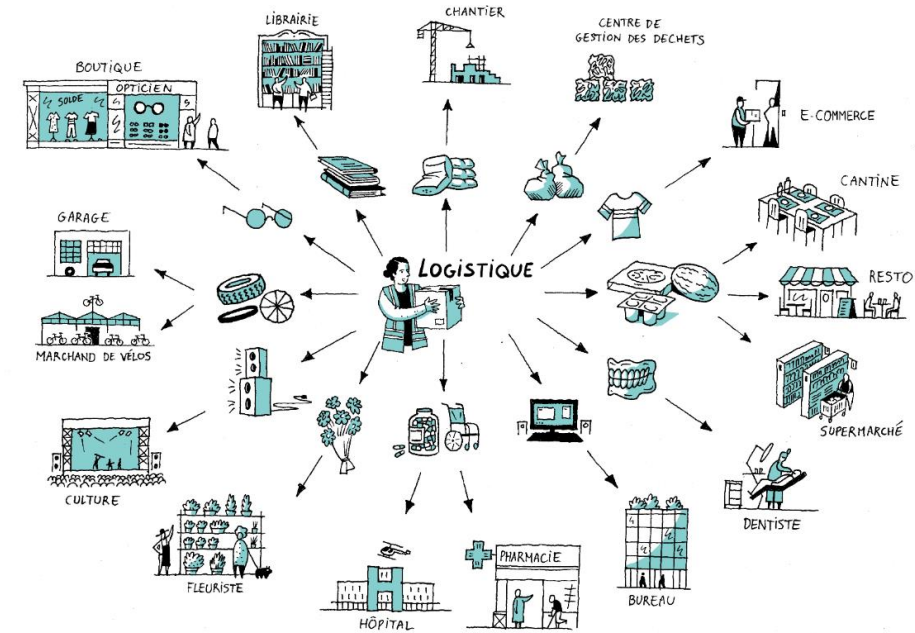
La logistique désigne l'ensemble des méthodes et des moyens relatifs à l'organisation des flux de produits, de leur point de production jusqu'à l'acheteur final. Son objectif est de garantir que les biens soient livrés de manière efficace et économique, en assurant leur disponibilité au bon moment, au bon endroit, et dans les conditions adéquates.

Elle relève d'une multitude d'acteurs au premier rang desquels : les entreprises industrielles et commerciales qui génèrent des flux et, dans certains cas les gèrent en interne (logistique internalisée et transport pour compte propre), les transporteurs en charge des acheminements de leurs clients (transport pour compte d'autrui), les prestataires logistiques proposant notamment des prestations en entrepôts (logistique externalisée).

Elle intègre la gestion des flux physiques et des flux d'informations nécessaires à leur optimisation.

Elle s'appuie sur des moyens (bâtiments, infrastructures, matériels de transport, outils de gestion des DATA, compétences) et des organisations.

Elle est au service des autres filières et de leur compétitivité en permettant aux entreprises de rayonner sur leurs marchés, de gérer leurs approvisionnements et leurs flux inter-sites, de répondre aux exigences de délais, de fréquence et de fiabilité de leurs clients.



Source : AFILOG

La logistique c'est

(source : Afilog)

10 %
du
PIB

1,6 millions
d'emplois

25 000 entreprises de
transport & logistique

10,7 % de
tonnes.km
transportés
par le fer ou
la voie d'eau

20 tonnes de
livraison/citoyen/an

60 millions de m²
d'entrepôts



Ses liens au territoire sont étroits, la logistique s'appuyant sur :

- des infrastructures, réseaux et équipements qui sont dans certains cas partagés (avec d'autres usages),
- des sites d'optimisation et de consolidation qui sont consommateurs de foncier (entrepôts, agences de messagerie, terminaux intermodaux,...),
- des hommes et des femmes apportant des compétences diversifiées et des structures de formation contribuant à l'adaptation des compétences.

Elle a besoin du territoire et contribue à son développement par la création d'emplois et de richesses et par son impact sur son attractivité et le maintien d'un tissu économique performant.

Elle est multi-échelle (du monde au quartier) et concerne aussi bien la desserte de la ville que les flux inter-usines ou les flux import-export.

Elle est un champ d'innovations techniques et organisationnelles, au service de son efficacité et de son adaptation aux grands enjeux sociétaux de transition écologique, de réindustrialisation, de sobriété et d'usage plus frugal du foncier, d'emplois et de développement des compétences.

Au regard de ces constats, on comprend que les acteurs institutionnels sont des parties-prenantes majeures de l'écosystème logistique et de son évolution. La prise en compte de la logistique, dans toutes ses dimensions et au regard de ses externalités négatives mais aussi positives est pourtant relativement récente. Elle est, certes, apparue bien avant la pandémie de Covid-19, mais celle-ci a suscité une prise de conscience généralisée sur l'importance de disposer de chaînes logistiques robustes et résilientes.

L'urgence climatique, les enjeux de santé humaine, le défi de la réindustrialisation et les ambitions de sobriété appellent aujourd'hui l'ensemble de acteurs à questionner la logistique et ses liens au territoire dans un souci d'efficacité et de résultats.

Répondre aux défis sociétaux

Transition climatique, santé des habitants, cadre de vie et décarbonation

Réindustrialisation, attractivité du territoire et compétitivité des entreprises

Sobriété foncière et résilience des bâtiments

Développement de qualité et d'emplois de montée en compétences

Economie de proximité et développement de circuits courts valorisant les productions locales

Innovations au service de la transition, de la compétitivité et des conditions de travail

Dans sa feuille de route logistique et transport de marchandises 2025-2026 (publié en novembre 2024), le gouvernement note à ce titre que « *La France a besoin d'une filière logistique forte et compétitive pour trois raisons :*

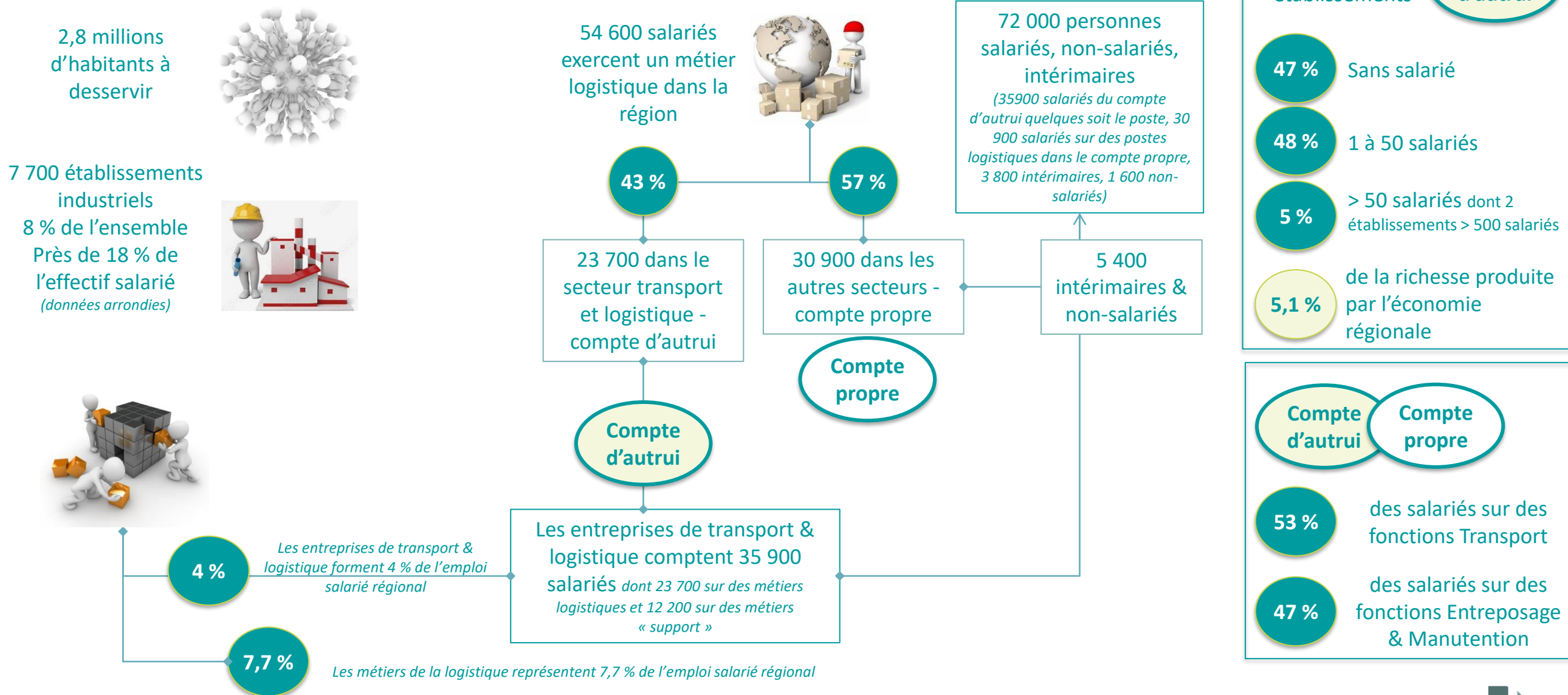
- *assurer notre résilience et notre souveraineté : pour l'adaptation aux crises et la réindustrialisation, [...]*
- *soutenir le développement économique et répondre aux besoins et attentes des Français : l'offre logistique doit être adaptée aux besoins des politiques de réindustrialisation, à l'évolution des pratiques de production et de consommation et à l'émergence d'une économie décarbonée, circulaire et de proximité au juste coût ;*
- *l'aménagement des territoires : du global au local, les chaînes logistiques irriguent toutes les dimensions géographiques de l'activité économique. »*

2. LA LOGISTIQUE EN RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ



LA LOGISTIQUE, 72 000 EMPLOIS ET 5,1% DE LA RICHESSE DÉGAGÉE PAR L'ECONOMIE REGIONALE

La logistique en Bourgogne-Franche-Comté *(source Insee)*





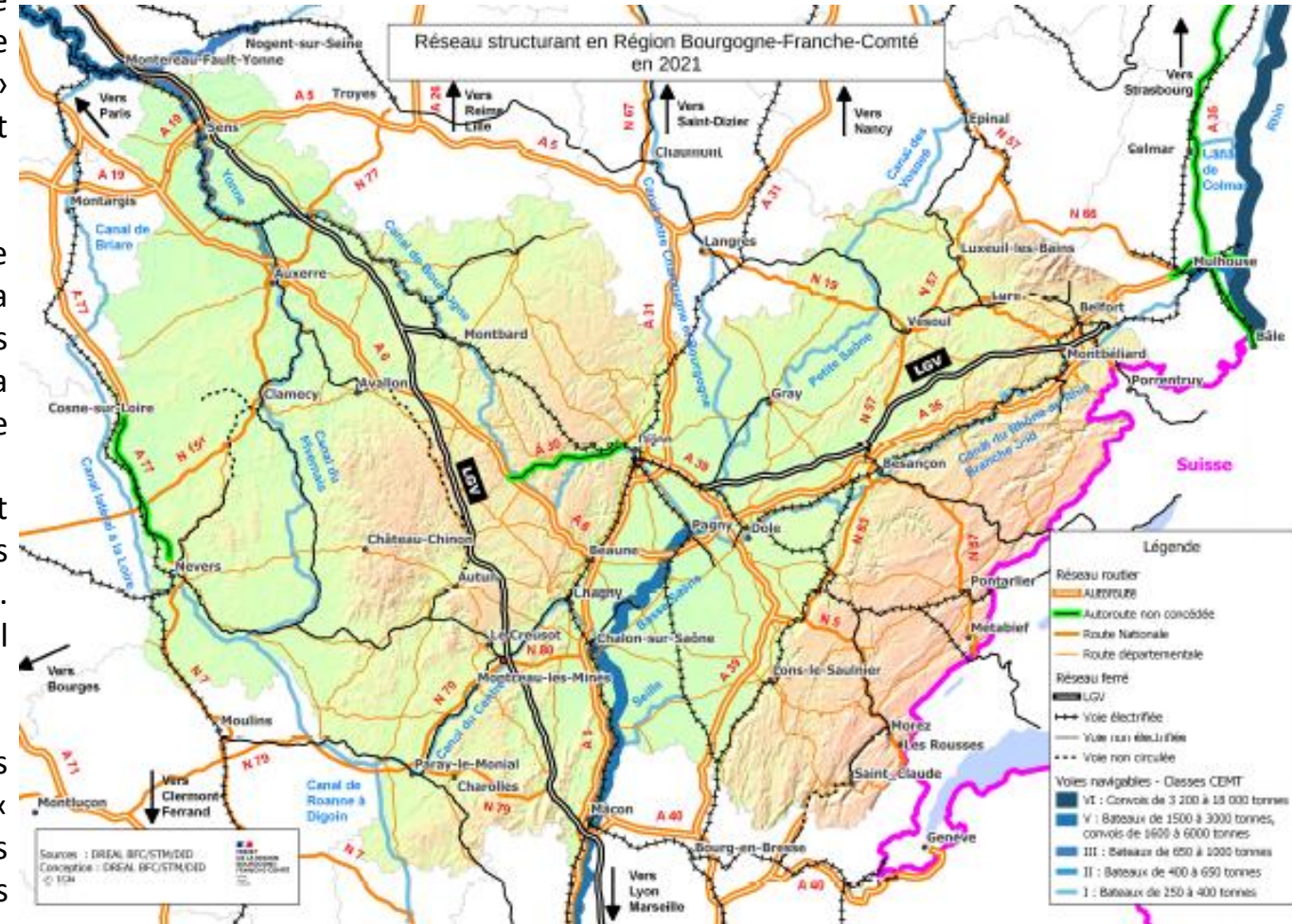
LA BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE, UN NŒUD DE COMMUNICATION INFRASTRUCTUREL ROUTIER, FERROVIAIRE ET FLUVIAL À UNE ÉCHELLE NATIONALE ET EUROPÉENNE

Route : A6, A31 et A36 convergent au cœur du triangle Dijon – Beaune – Dole, centre névralgique de la région. Les relations avec le Sud de la France et de l'Europe sont assurées par l'A6 et à un degré moindre par l'A39. Aucun manque d'infrastructure autoroutière important n'est à signaler, même si les « bordures » de la région (Nièvre, Sud Jura, Est du Doubs et Nord de la Haute-Saône) sont irriguées par des routes plus petites.

Fluvial : Le réseau fluvial bourguignon et franc-comtois est connecté à la Seine par l'Yonne, au Rhône par la Saône, au Rhin par le canal du Rhône au Rhin, à la Moselle par la petite Saône et le canal des Vosges. Mais ces connections empruntent des canaux à petit gabarit. Il n'y a ainsi pas de trafic fret entre la Saône et l'Yonne et il est anecdotique entre la Saône et le Rhin et entre la Saône et la Moselle.

La Saône jusqu'à Pagny-le-Château et l'Yonne jusqu'à Auxerre ont un gabarit compatible avec un transport de marchandises compétitif. 3 plateformes trimodales opèrent ainsi sur la Saône (Mâcon, Chalon sur Saône et Pagny). La plateforme voie fluviale-route sur l'Yonne à Gron devrait être connectée au rail au 2nd semestre 2027.

Ferroviaire : La Bourgogne-Franche-Comté exploite 2 507 kilomètres de lignes ferroviaires. Plus de 300 km sont dédiés au fret, notamment sur les lignes dites « capillaires », desservant le plus finement le territoire. Ces lignes sont néanmoins de moins en moins opérationnelles, leur entretien étant soumis à des impératifs de coûts – rentabilité, en Bourgogne-Franche-Comté comme ailleurs en France. Le triage de Gevrey est un site intermodal stratégique, particulièrement bien positionné pour des connexions vers les 4 points cardinaux.





LES ATOUTS DE LA BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ POUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

La logistique en Bourgogne-Franche-Comté (source Insee)

5 terminaux intermodaux :
Gevrey-Chambertin, Pagny,
Chalon-sur-Saône, Mâcon, Gron

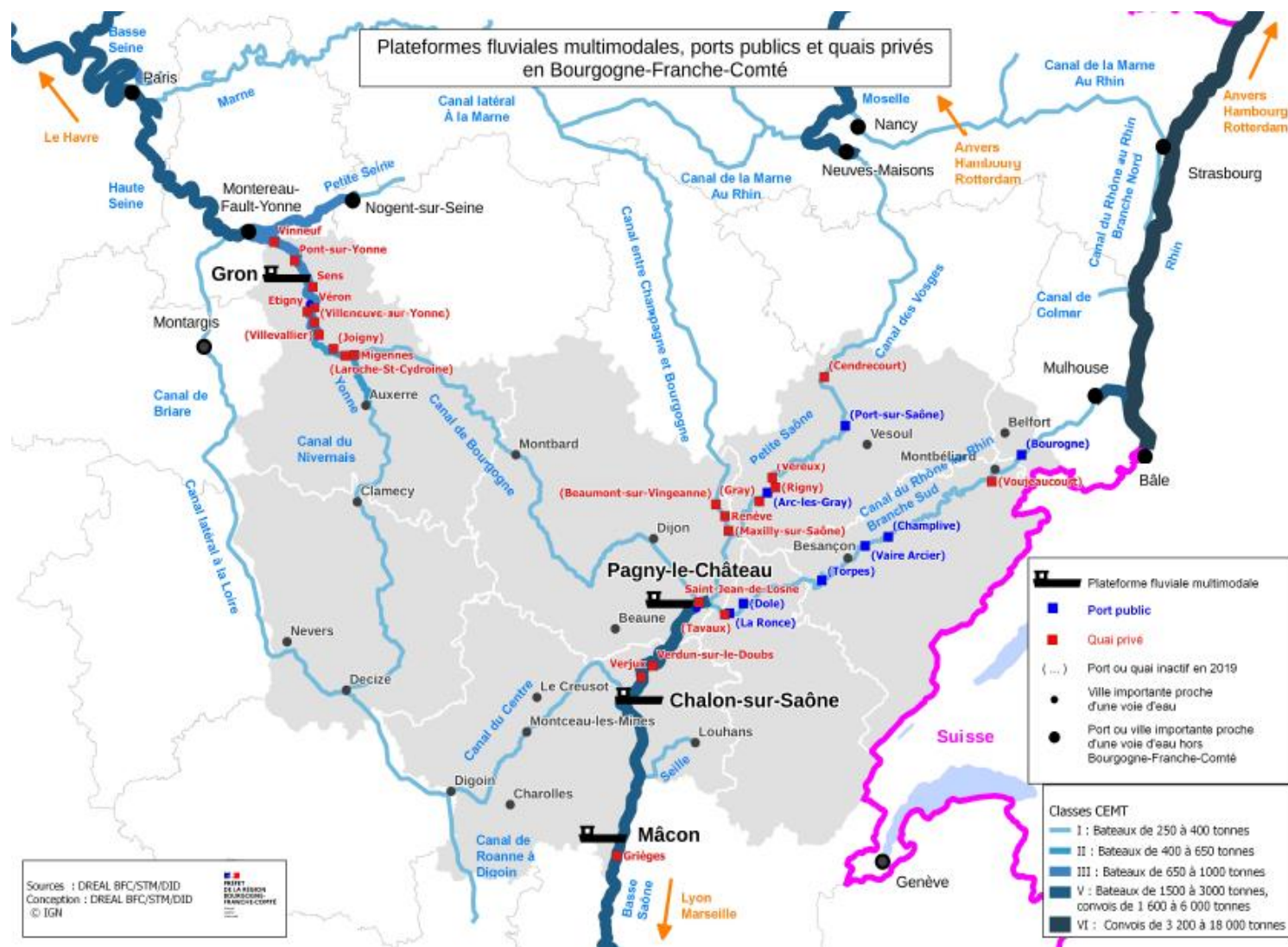
30 quais publics et privés
dont 10 actifs

159 sites embranchés
fer mais 97 qui
l'utilisent effectivement



Photos source internet, non localisées

Une mission d'axe créée en 2018 sur l'axe Méditerranée Rhône Saône (MeRS) avec l'objectif de constituer un espace logistique maillé autour de 6 enjeux : les dynamiques villes-ports, la massification, la réindustrialisation et la transition énergétique, l'innovation et la transition numérique, le tourisme et la transition écologique. Cette mission MeRS coordonne notamment les travaux du conseil de coordination interportuaire et logistique (CCIL).



50% DES ENTREPÔTS DE LA REGION SITUÉS EN CÔTE D'OR ET SAÔNE ET LOIRE

Les entrepôts de Bourgogne-Franche-Comté couvrent une surface totale d'environ 5,5 millions de m², représentant 5 % des entrepôts nationaux sur 7,4% de la superficie française.

La Côte-d'Or et la Saône-et-Loire concentrent 50 % de ces infrastructures. Des pôles logistiques majeurs sont situés entre Dijon et Mâcon, ainsi que dans l'Yonne, autour de Sens.

La région Bourgogne-Franche-Comté accueille un volume d'entrepôt conforme à son poids économique et démographique.

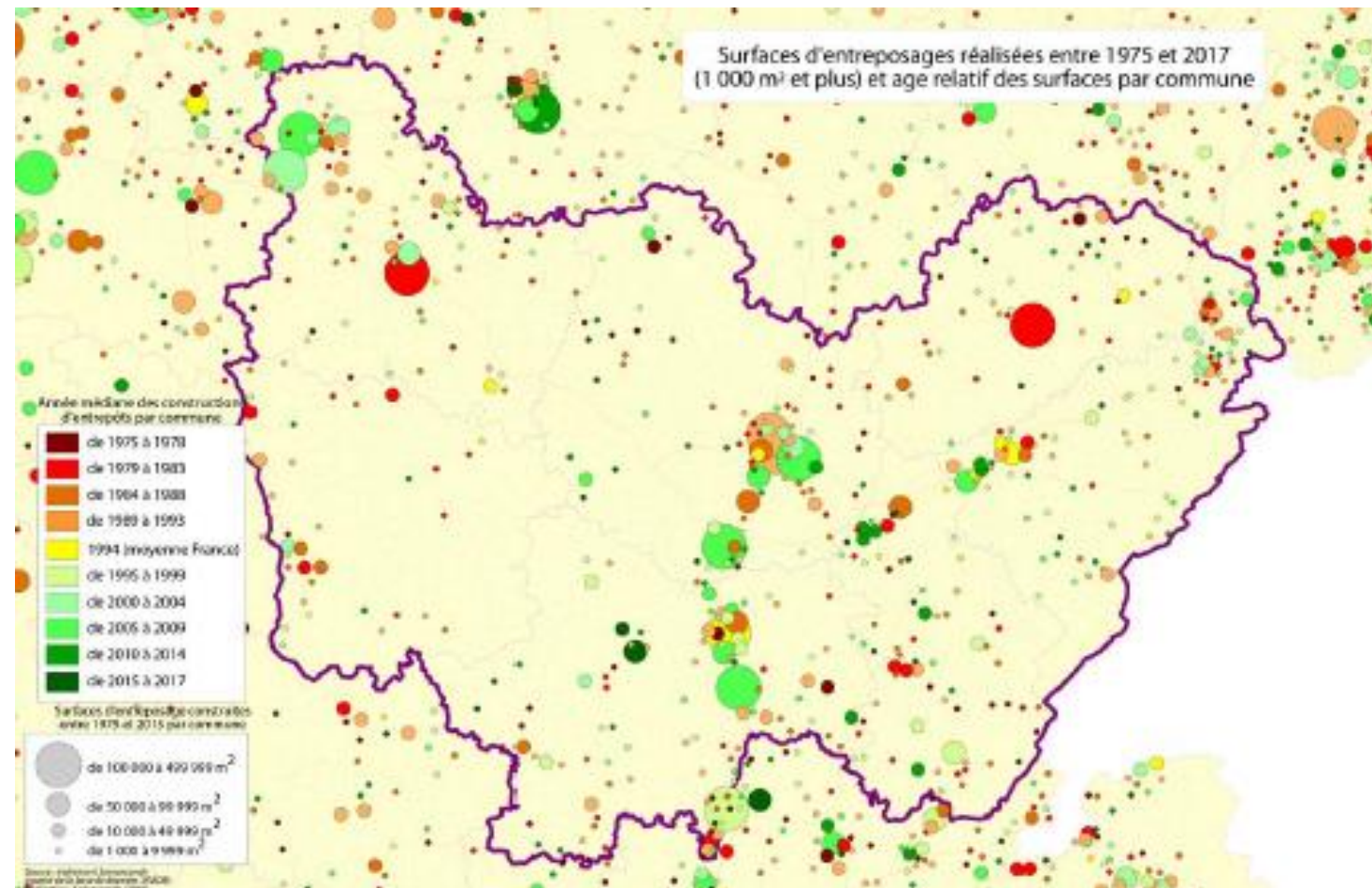
Les entrepôts les plus récents se situent sur l'axe Dijon-Mâcon, le sénonais et le nord du Jura.

Les entrepôts régionaux sont légèrement plus petits que la moyenne nationale, avec une surface moyenne de 3 177 m², contre 3 400 m² en France.

Par ailleurs, selon l'AFILOG, une cinquantaine de bâtiments logistiques (Classe A, B et messageries ≥ 10 000 m²) est recensée dans la région, pour un total de 1,4 million de m². Au T4 2021, le taux de vacance (prenant en compte l'offre disponible sous 6 mois) y atteignait 2,2 %.

La logistique en Bourgogne-Franche-Comté *(source Insee)*

Plus de 5,5 millions de m² d'entrepôts construits depuis 1975 *(source SITADEL)*, 5 % du total national sur un territoire représentant 7,4 % de la superficie française





LES PROBLÉMATIQUES DU TRANSPORT-LOGISTIQUE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Des travaux (études, ateliers, réunions, entretiens) menés pour élaborer la stratégie régionale de la logistique, il ressort les constats suivants.

D'un point de vue général, la Bourgogne-Franche-Comté est un territoire peu dense et modérément contributeur à la richesse nationale. La demande logistique endogène est, de ce fait, plus limitée. Par contre, elle est entourée de pôles économiques majeurs comme Paris, Lyon, Strasbourg et la Suisse. **Bien pourvue en infrastructures routières de transport, elle est un lieu de passage** pour les flux Nord-Sud – de l'Europe du Nord vers la Méditerranée, et les flux Est-Ouest – de l'Europe de l'Est vers l'Espagne.

Compte tenu du fait que l'offre de bâtiments logistiques se raréfie dans les régions voisines, on observe une forte progression de la demande placée de surfaces neuves logistiques en Bourgogne-Franche-Comté depuis 2016. En Bourgogne-Franche-Comté, **le foncier logistique connaît toutefois, lui aussi une tension particulièrement accusée**. Les implantations logistiques pâtissent d'un manque de distinction entre les différentes logistiques en termes de création d'emplois et de l'anticipation de troubles de voisinage liés à la circulation des camions.

D'un point de vue économique, **les entreprises de transport routier sont fortement impactées par une croissance faible, l'inflation et la hausse du prix des carburants** qui ont des conséquences directes sur les coûts d'exploitation et donc sur les marges dans un contexte européen très concurrentiel.

La logistique, en Bourgogne-Franche-Comté comme ailleurs, connaît **un déficit d'image** en ce qui concerne les métiers et auprès des élus et citoyens.

Les entreprises expriment **des difficultés à recruter**, notamment des opérateurs logistiques et des conducteurs.

Elles font part également d'une difficulté à recruter des candidats en phase avec les valeurs de l'activité logistique, c'est-à-dire une importance forte accordée à la satisfaction des clients et à la primauté des missions.

Par ailleurs, la transition énergétique de la logistique est un vrai enjeu. Notamment, **le transport compte en 2023, pour 34 % des gaz à effet de serre (GES)** et les émissions de poids-lourds et véhicules utilitaires pour 38% des émissions de transport.

La décarbonation de la logistique passe par un recours plus important aux modes de transport massifiés (fluvial et ferroviaire), l'utilisation de motorisations moins émissives de GES (batterie électrique, biocarburants, hydrogène), l'optimisation de la localisation des entrepôts (distances d'approvisionnement diminuées) ainsi que de leur performance énergétique.

La part modale des modes massifiés est de 11% en France en 2023. Si **des investissements semblent nécessaires** en termes d'entretien des voies capillaires et pour la mise au gabarit GB1 compatible, sous certaines conditions, avec le chargement de semi-remorques de type P400 sur la ligne Dijon-Besançon-Belfort, il est constaté un **manque d'information sur les aides, outils et dispositifs d'accompagnement aux entreprises**.

3. UN PLAN D'ACTION POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DU TERRITOIRE



SYNTHÈSE DES AXES DE TRAVAIL ET OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

Au regard de la typologie de la logistique régionale présentée précédemment, des enjeux économiques de la filière, des défis sociétaux auxquels elle doit faire face, des travaux de la Conférence régionale de la Logistique (études, entretiens, ateliers, groupes de travail) lancée fin 2021, l'objectif stratégique de « **consolider une filière logistique performante et durable en soutien à la réindustrialisation du territoire** » a été décliné en **trois axes de travail présentés ci-dessous**.

Ces axes intègrent la **dimension de l'aménagement** qui pourra toutefois faire l'objet de développements ultérieurs et qui est par ailleurs traitée dans plusieurs documents de planification territoriale.

Attirer, recruter, former

O1. Accroître l'attractivité des métiers logistiques

O2. Réduire les phénomènes de pénurie de main d'œuvre

O3. Accompagner la filière sur l'adaptation de ses besoins en compétence, développer les compétences socles et douces

O4. Fidéliser les salariés pour limiter le turnover

Favoriser la multimodalité

O5. Répondre aux besoins en infrastructures, et portes d'entrée sur les réseaux en cohérence avec les ambitions de sobriété foncière et de densification sur l'existant

O6. Développer l'implantation sur les ports d'entreprises utilisatrices des services multimodaux (ferroviaires, fluviaux)

O7. Développer les services offerts sur les zones multimodales

O8. Accroître la demande pour les modes alternatifs et les reports modaux

Favoriser la transition énergétique et l'innovation

O9. Développer la capacité d'innovation de la filière

O10. Diminuer les émissions de GES, organiser le déploiement de solutions décarbonées engageant tous les acteurs de l'écosystème

O11. Aménager le territoire au service d'une logistique performante, sobre et durable

O12. Déployer des pratiques vertueuses et innovantes pour les achats des acteurs publics

O13. Sensibiliser les consommateurs à l'impact carbone de leurs pratiques d'achat



DES ACTIONS CONCRÈTES POUR RÉPONDRE AUX OBJECTIFS

Attirer, recruter, former

Objectifs

01, 02, 03

Promouvoir les métiers de la logistique auprès des scolaires et des demandeurs d'emploi

Objectifs

01, 02, 03, 04, 07

Renforcer l'attractivité des entreprises qui ont une activité transport/logistique

Objectifs

01, 03, 04

Faire monter en compétence les salariés

Favoriser la multimodalité

Objectifs

05, 08, 010

Sécuriser l'accès au foncier pour les activités multimodales

Objectifs

05, 08, 010

Améliorer l'offre d'infrastructures

Objectifs

06, 08, 010, 011

Favoriser l'implantation d'entreprises recourant au multimodal sur les ports

Objectifs

06, 07, 08, 010, 011

Améliorer l'offre de service des sites multimodaux régionaux

Objectifs

05, 08, 010

Favoriser la mutualisation des Installations Terminales Embranchées

Objectifs

03, 08, 010

Accompagner les entreprises vers le multimodal

Favoriser la transition énergétique

Objectifs

09, 010

Décarboner

Accompagner la décarbonation du transport de marchandises

Programme corridor Rhin-Rhône

Objectifs

09, 011, 07

Optimiser le maillage du territoire d'entrepôts aux différentes échelles

Objectifs

09, 012

Renforcer l'exemplarité des acteurs publics pour des achats plus durables

Objectifs

09, 013

Faire évoluer les comportements des consommateurs

4. UNE GOUVERNANCE POUR UNE MISE EN ŒUVRE OPÉRATIONNELLE



PROPOSITION DE GOUVERNANCE (1)

La mise en œuvre du plan d'action de manière pérenne questionne :

- **Le pilotage des actions relevant de partenariats éventuellement ponctuels (pour l'action),**
- **Le pilotage global de la stratégie ou sa gouvernance, impliquant une stabilité des liens entre acteurs portant le projet et en assurant la cohérence.**

Il est donc proposé une gouvernance régionale à plusieurs niveaux :

- Un **comité de pilotage** de la stratégie dont le rôle consiste une fois par an à :
 - Passer en revue l'avancement des actions sur les aspects techniques et financiers et assurer le suivi global de la stratégie
 - Valider l'atteinte des objectifs
 - Donner éventuellement de nouvelles orientations stratégiques en cohérence avec les autres plans et schémas régionaux
 - Piloter la révision de la stratégie
- Des **comités techniques thématiques** *Emploi-compétences, Multimodalité, Transition énergétique* dont le rôle consiste à :
 - Prioriser les actions à mettre en œuvre
 - S'assurer auprès des pilotes d'actions et des partenaires de la mise en œuvre et du suivi des différentes actions
 - Consolider le reporting technique et financier des actions menées
 - Remonter les difficultés et préparer les décisions d'arbitrage du comité de pilotage
- Une **cellule d'animation** restreinte dont le rôle consistera à :
 - Organiser et animer les comités techniques
 - Affiner les contours des actions à mener
 - Identifier les partenaires et pilotes d'actions
 - Impulser la mise en œuvre des actions
 - Accompagner les pilotes d'action dans la mobilisation des financements pour mener les actions



PROPOSITION DE GOUVERNANCE (2)

Les différentes instances de la gouvernance dont le rôle a été défini précédemment pourraient être composées de la façon suivante :

- **Comité de pilotage :**

Cette instance pourrait être co-présidée par l'Etat et la Région et les structures participantes réparties dans deux collèges :

- Représentant des entreprises :
 - Gestionnaires et concessionnaires d'infrastructures
 - Fédérations professionnelles et représentants des entreprises de transport / logistique (routier, ferroviaire et fluvial)
 - Fédérations représentants les chargeurs des différentes filières les plus présentes sur le report modal (par ex. chimie, céréales, ...)
 - Structure porteuse du club logistique
- Institutionnels et collectivités :
 - Etat
 - Région
 - Métropoles et représentants des EPCI (ex. inter-scot ou associations départementales des maires)

- **Comités techniques** (à définir plus précisément par thématique) :

- Services techniques Etat
- Services techniques Région
- Fédérations professionnelles
- Structure porteuse du club logistique
- Acteurs du développement économique et de l'accompagnement :
 - Chambres consulaires
 - Pôles de compétitivité,
 - Agences de développement,
 - OPCO
- Gestionnaires et concessionnaires d'infrastructures

- **Cellule d'animation** de la stratégie

- DREAL BFC
- Région - Pôle économie, emploi et formation
- animateur du club logistique



La déclinaison concrète de la stratégie régionale impliquera la mobilisation de ressources (internes et externes) et un engagement fort des différents acteurs.

Dès les premiers ateliers de la Conférence régionale de la logistique et au cours des travaux qui ont suivi est ressortie la nécessité pour les acteurs de disposer d'un espace pérenne d'échanges pour l'animation de la filière et la mise en œuvre des actions. Cet espace pourrait prendre la forme d'un **Club Logistique**. Ce Club d'entreprises pourrait être un outil d'animation et de coordination de certaines des actions identifiées dans le cadre de la stratégie régionale.

Son rôle pourrait être, en s'appuyant sur les acteurs de l'écosystème :

- **De sensibiliser / informer par :**
 - Une veille technique, réglementaire, économique,
 - La production d'information et de données,
 - Une sensibilisation aux nouvelles pratiques et enjeux
- **Promouvoir la logistique :**
 - Faire connaître les métiers, les compétences et travailler sur les modalités d'adaptation des profils aux compétences (pour la formation)
 - Sensibiliser les acteurs publics et collectivités aux enjeux et réalités de la logistique sur le territoire
 - Valoriser les entreprises du territoire et leurs actions

- **Favoriser les échanges de pratique et la connaissance mutuelle des acteurs par :**
 - Des visites d'entreprises
 - Des rendez-vous récurrents thématiques (par ex. petits déjeuners)
- **Coordonner l'émergence de projets ou d'actions répondant aux besoins identifiés :**
 - Emploi, compétence, QVT, RSE, ...
 - Mutualisations
 - Report modal, infrastructures, équipements multimodaux
 - Immobilier logistique, zones et aménagement, services aux personnels et entreprises sur les zones d'aménagement, plans guides
 - Réglementations et nouveaux dispositifs
 - ...

Les missions et le périmètre de cet outil restent à affiner en lien avec les besoins et attentes des entreprises ainsi que l'identité de la structure qui s'engagera à porter ce club.

En effet, s'il n'est pas envisagé, dans un premier temps, de créer une structure ad hoc, il sera nécessaire de dédier des ressources humaines pour l'animation du club, celui-ci faisant partie de la cellule d'animation de la stratégie.

5. LES FICHES ACTIONS

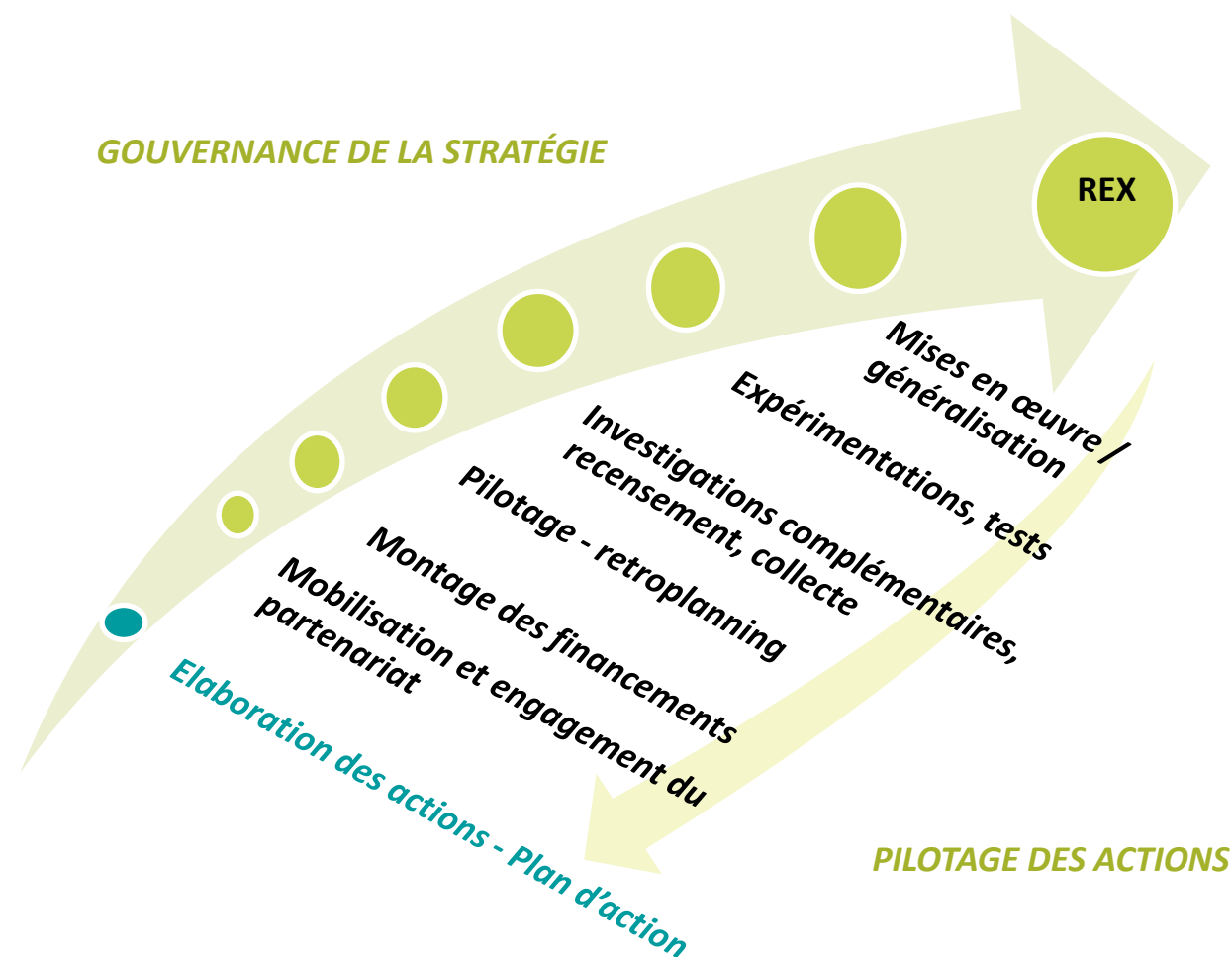


DE LA CONSTRUCTION À LA MISE EN ŒUVRE DES FICHES ACTIONS

Le plan d'action doit s'entendre comme une feuille de route. Il n'est donc pas une fin en soi et l'élaboration des actions qui le composent suppose une poursuite de la démarche.

Le schéma ci-contre présente cette démarche dont les phases pourront être plus ou moins importantes selon l'action mais s'articuleront autour de :

- la mobilisation des acteurs et d'engagements de partenariats pour le pilotage de chaque action,
- le montage des financements selon les actions et l'importance des coûts de mise en œuvre,
- la construction du rétroplanning de mise en œuvre de l'action,
- d'investigations complémentaires si elles sont nécessaires
- d'expérimentations ou de tests (s'ils sont nécessaires),
- d'une mise en œuvre de l'action à plus grande échelle au-delà de l'expérimentation ou du test
- d'un retour d'expérience (REX).



UN BESOIN DE CONNAISSANCES ET DE DONNÉES COMMUN AUX DIFFÉRENTES FICHES ACTIONS

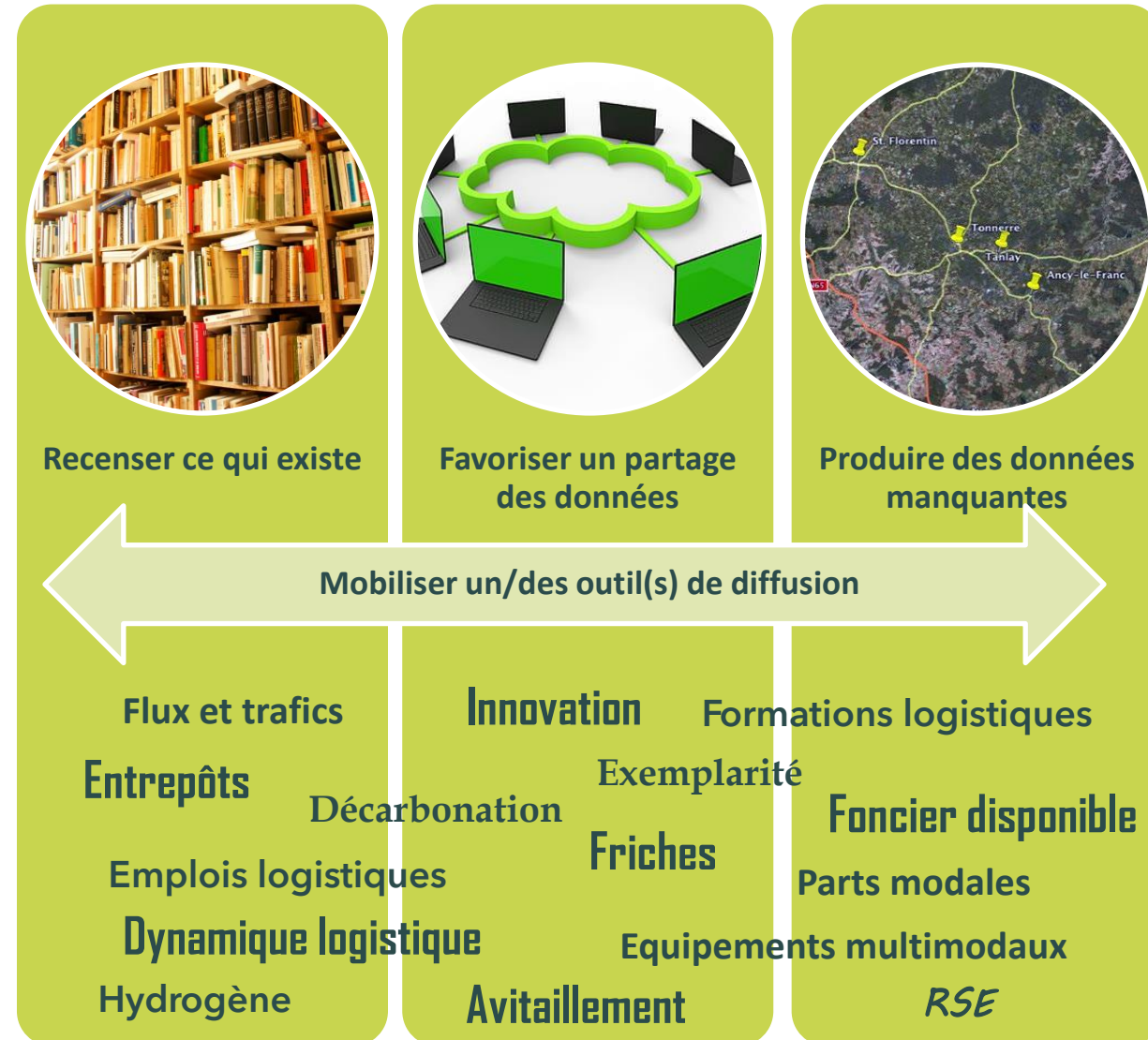
De manière transversale, toutes les actions demandent de l'objectivation et de la connaissance. Or, en la matière, la logistique souffre d'un déficit d'observation. Pourtant, des données existent mais sont parfois éparses et insuffisamment connues.

Ce constat, partagé par les participants des ateliers de la conférence régionale de la logistique a conduit à un accord sur :

- L'intérêt de recenser ce qui existe et de faciliter la diffusion,
- La nécessité de favoriser un partage des informations,
- L'intérêt d'engager une réflexion sur les « maillons manquants » et pour lesquels des investigations sont à mener pour produire de la donnée et, lorsque c'est pertinent, la cartographier.

L'Observatoire Régional des Transports en Bourgogne-Franche-Comté (ORT) constitue une première réponse à ces constats et permet de diffuser une veille sur le secteur. A ce titre, il suit l'évolution d'un certain nombre de données régionales concernant le transport de marchandises : nombre d'ITE, transport routier origine et destination BFC en tonnes et tonnes-kilomètres, transport fluvial en tonnes-kilomètres, transport combiné fret ferroviaire origine et destination BFC en tonnes et kilomètres.

Des outils complémentaires en lien avec des besoins émergents pourraient être développés dans le cadre d'actions dédiées.



Les fiches actions (présentées par la suite) sont organisées selon les trois axes de travail et construites de la manière suivante :

- le/les objectif(s) opérationnels et le contexte qui explique la nécessité d'une action,
- les modalités de mise en œuvre qui permettent de concrétiser l'action,
- les porteurs, pilotes et partenaires qui devront être mobilisés ou être associés
- les leviers qui peuvent être mobilisés et peuvent relever de l'animation territoriale, de système d'aide ou d'accompagnement existant, ...,
- les horizons de réalisation envisagés selon un principe d'ambition et de réalisme,
- des indicateurs permettant de suivre le niveau de réalisation de l'action,
- des indications relatives aux moyens et à partir desquelles ont été évalué le coût des actions.

Ces 14 fiches ont été élaborées dans le cadre de groupes de travail et soumises à la validation des acteurs.

Le chiffrage du coût des actions :

Il s'agit, à ce stade d'une évaluation approximative des coûts engendrés par la mise en place des actions. Ces éléments seront réajustés et affinés lors de la phase de mise en œuvre.

Pour chaque fiche action, quand cela est possible, il est proposé d'évaluer :

- Le temps humain nécessaire à la mise en œuvre de l'action. Ce temps est exprimé en Equivalent Temps Plein (ETP) sur une durée déterminée, il est ensuite traduit en montants. Ces montants correspondent à des rémunérations moyennes pour les activités à mener dans le cadre des actions (par ex. postes de chargé de projet).
- Les autres financements (par ex. prestation pour des études ou coûts de communication).

Les montants indiqués relèvent de deux types de coûts :

- Une part correspondant aux **ressources nécessaires en sus des ressources déjà existantes** pour la mise en œuvre des actions, identifiées **en vert** dans les fiches
- Une part correspondant à du **temps humain ou des financements valorisés** correspondant à des ressources humaines déjà existantes dont l'activité va contribuer à la mise en œuvre des actions ou des financements déjà existants (par ex. financements identifiés dans le cadre du volet mobilité du CPER 2023-2027). Ceux-ci seront identifiés **en bleu** dans les fiches.

LES FICHES ACTIONS

THÉMATIQUE : ATTIRER, RECRUTER, FORMER



Attirer, recruter, former

Promouvoir les métiers de la logistique
auprès des scolaires et des demandeurs
d'emploi
Action 1.1

Renforcer l'attractivité des entreprises qui
ont une activité transport/logistique
Action 1.2

Faire monter en compétences les salariés
Action 1.3

1. Attirer, recruter, former

Action 1.1 Promouvoir les métiers de la logistique auprès des scolaires et des demandeurs d'emploi

Objectifs

- Accroître l'attractivité des métiers de la filière logistique
- Mieux faire découvrir et communiquer sur les métiers dans l'objectif de :
 - Décloisonner les différents secteurs d'activités du transport et de la logistique pour une vision globale des emplois-compétences-formations
 - Présenter les évolutions possibles dans un métier / secteur dans une perspective de transférabilité des compétences
- Mieux orienter les jeunes, les demandeurs d'emploi et les personnes en réorientation professionnelle

Contexte

La logistique a besoin d'hommes et de femmes.

On observe une pénurie sur certains métiers. Une des raisons de cette pénurie réside dans une méconnaissance et un déficit d'image des métiers de la logistique.

Par ailleurs, les logiques d'orientation et d'information sont trop souvent ciblées sur le volet formation / métier mais pas suffisamment sur les évolutions possibles au sein même d'un secteur d'activités.



Objectifs

O1, O2, O3

1. Attirer, recruter, former

Action 1.1 Promouvoir les métiers de la logistique auprès des scolaires et des demandeurs d'emploi



Modalités

- **Etat des lieux**
 - Cartographier les acteurs et les cibles (publics, prescripteurs de l'orientation et de l'emploi)
 - Identifier les actions et les outils de promotion existants en région
 - *Par ex.: Plateforme « explore demain », actions de promotion effectuées par l'AFT et l'OPCO mobilités, « Explor'actions métiers », plateforme stage*
- **Faire connaître et valoriser les outils**
 - Evaluer les besoins des prescripteurs sur les métiers de la logistique
 - *Modalité opérationnelle proposée : enquête en ligne*
 - Informer les intermédiaires / prescripteurs sur les métiers et les parcours possibles
 - *Modalité opérationnelle proposée : réunions collectives ; webinaire (cf Emfor) ; visios ; Newsletter du service Ecole Entreprise de la région académique*
 - Faire connaître les outils / actions existants et encourager les entreprises à les mobiliser
 - *Modalité opérationnelle proposée : informations dans les Newsletters des fédérations et des autres acteurs, construire un plan de communication adapté au calendrier RH des entreprises*
- **Tester de nouvelles formes de promotion des métiers pour le secteur**
 - Expérimenter la mise en place d'un parcours « secteur logistique » via :
 - *Une étape de découverte des métiers de la logistique*
 - *Un stage de découverte de 3ème*
 - *Un approfondissement de la connaissance du secteur en seconde dans une autre entreprise (métiers et/ou secteur différents)*
 - *Modalité opérationnelle à construire : co-construction avec quelques entreprises d'un pack /livret pour un suivi 3ème-seconde ou permettre une cooptation de l'élève suite à son stage de 3ème ; adapter l'outil plateforme stage pour permettre cette opportunité*
 - Elargir l'expérimentation à d'autres publics (par ex. demandeurs d'emploi)
 - Présence collective des acteurs du secteur de la logistique sur un évènement annuel de promotion des métiers à identifier ou à construire (sur le modèle de Logistique expo qui existait à Chalon)

1. Attirer, recruter, former

Action 1.1 Promouvoir les métiers de la logistique auprès des scolaires et des demandeurs d'emploi



Porteur(s) :

- *Pilote à identifier parmi les partenaires*



Partenaires

- AFT
- Réseau pour l'emploi (ARML – Association Régionale des Missions Locales, France Travail, Cap Emploi, Conseillers CEP - Conseillers en Evolution Professionnelle...)
- Service Public Régional de l'Orientation
- Education Nationale : DRAIO - Délégation Régionale Académique en charge de l'Information et de l'Orientation, DRAFPIC - Délégation Régionale Académique à la Formation Professionnelle Initiale et Continue, ONISEP
- DREETS – Direction Régionale de l'Economie, de l'Emploi, du Travail et des Solidarités
- OPCO mobilités
- Région BFC
- EMFOR
- Fédérations professionnelles

1. Attirer, recruter, former

Action 1.1 Promouvoir les métiers de la logistique auprès des scolaires et des demandeurs d'emploi



Leviers

- Fiches métiers et documentation existante sur le secteur du transport / logistique
- Nouvelles fonctions de référent métier dans les collèges et de responsable du bureau des entreprises dans les lycées professionnels
- Obligation nouvelle pour les élèves de seconde de faire un stage en entreprise – opportunité de faire connaître le secteur en accueillant des élèves en stage
- Evènement régional biennal « Explore les métiers »
- Evènement territoriaux de promotion des métiers



Indicateurs de réalisation

- % de mise en œuvre :
 - d'une cartographie des acteurs et des cibles
 - de la liste des actions/outils existants
- Nombre d'actions nouvelles d'information à destination des entreprises
- Nombre d'expérimentations de parcours mise en place
- Nombre de visiteurs à l'évènement annuel collectif...

Moyens

- Temps humain pour :
 - La coordination des actions
 - L'état des lieux
 - La valorisation des outils
 - La mise en œuvre de l'expérimentation
- 0,9 ETP sur 2 ans – 101 407 €
- 0,5 ETP sur 2 ans - 61 000 €



1. Attirer, recruter, former

Action 1.2. Renforcer l'attractivité des entreprises qui ont une activité transport / logistique



Objectifs

01, 02, 03, 04,
07

Objectif

- Réduire les phénomènes de pénurie de main d'œuvre en renforçant l'attractivité de l'entreprise via :
 - L'élargissement des viviers de candidatures
 - L'émergence de bonnes pratiques RH
 - La sensibilisation des entreprises à l'importance de leur image

Contexte

Un turn-over élevé est observé dans les métiers du transport de marchandises et de la logistique (21% en 2023 pour les emplois des entreprises prestataires de transport de marchandise et de la logistique, selon l'OPTL).

Les entreprises investissent un temps conséquent dans le recrutement de nouveaux salariés ou intérimaires.

Certains sites d'entreprise sont peu accessibles géographiquement ce qui concourt aux difficultés de recrutement. C'est à 71% la raison invoquée par les entreprises qui jugent difficile le recrutement « d'opérateurs quai de messagerie », selon l'OPTL en 2023.

1. Attirer, recruter, former

Action 1.2. Renforcer l'attractivité des entreprises qui ont une activité transport / logistique



Modalités

- **Elargir le vivier de candidatures**
 - Développer l'accueil de stagiaires et d'alternants :
 - Sensibiliser les entreprises à l'intérêt d'accueillir des stagiaires et des alternants
 - Faire connaître les outils sur lesquels s'appuyer (*par ex. s'inscrire comme entreprise accueillante sur le site "Immersion facilitée"*)
 - Faire connaître les formations et organismes de formation et les conditions de prise en charge (*par ex. webinaire OPCO mobilités dédié à l'alternance, newsletters des fédérations, fiche dans le guide technique annuel TLF*)
 - Inciter les entreprises à
 - entretenir un réseau d'anciens stagiaires et alternants
 - développer des partenariats avec des structures d'insertion pour identifier de nouveaux profils de salariés (*par ex. GEIQ, entreprises de travail temporaire d'insertion...*)
- **Travailler sur l'accessibilité des entreprises pour les salariés :**
 - Faire un benchmark sur les expériences existantes dans les territoires ruraux et périurbains (*plans de mobilité entreprise ou inter-entreprises ou autres*)
 - Définir les contours d'une expérimentation locale et identifier 2 territoires volontaires (ruraux ou périurbains)
 - Mettre en œuvre l'expérimentation (*par ex. offre de covoiturage inter-entreprises*)
 - Analyser les résultats et diffuser un guide de bonnes pratiques

1. Attirer, recruter, former

Action 1.2. Renforcer l'attractivité des entreprises qui ont une activité transport / logistique



Modalités (suite)

- **Faire émerger des bonnes pratiques RH**
 - Accompagner les entreprises à mieux recruter via :
 - *La rédaction de fiches de poste en lien avec les valeurs de l'entreprise (cf application Portraitdepro.fr, prestations OPCO/DREETS de diagnostic et accompagnement RH)*
 - *La réflexion sur les messages à transmettre lors des entretiens de recrutement (par ex. valeurs de l'entreprise, engagement réciproque salarié-employeur, réponses aux attentes des candidats (cf étude sur attractivité des métiers AFT))*
 - *L'accueil et l'intégration des nouveaux arrivants (par ex. mise en place de livrets d'accueil, formation tuteur/nouveaux arrivants, appui sur les outils AFT)*
 - Encourager les entreprises à améliorer les conditions de travail en prenant en compte l'évolution du travail liée aux nouvelles techniques et technologies :
 - *Faire connaître les outils existants et partager les retours d'expériences (cf outils ARACT)*
 - *Proposer une expérimentation d'accompagnement d'un groupe d'entreprises du secteur à la mise en œuvre d'actions d'adaptation des conditions de travail (cf ACIA proposée par ANACT)*
 - Créer les conditions de partage de bonnes pratiques RH entre entreprises
- **Sensibiliser les TPE/PME à l'importance de leur image**
 - Faire connaître aux entreprises les outils et leviers pour développer leur marque employeur (par ex. engagements RSE, faire connaître les réussites de l'entreprise).
 - Sensibiliser les entreprises à la communication numérique via une présence sur internet et les réseaux sociaux
 - S'appuyer sur la culture du secteur pour valoriser l'image des entreprises (par ex. portes ouvertes de l'entreprise pour les familles des salariés, partenariat avec les établissements scolaires de proximité...)

Leviers

- *Dispositifs et outils développés par les partenaires (par ex. outils ARACTs, Charte des ambassadeurs de l'emploi du transport et de la logistique, ...)*
- *Outils de communication (par ex. semaine des métiers du transport et de la logistique, ..)*
- *Opportunité de création d'un club logistique*

1. Attirer, recruter, former

Action 1.2. Renforcer l'attractivité des entreprises qui ont une activité transport / logistique



Porteur(s)

- Club logistique



Partenaires

- OPCOs, Organismes de formation
- GEIQ, ETTI (Entreprises de Travail Temporaire d'Insertion), France Travail
- PETR (Pôles d'Equilibre Territorial et Rural)
- ARACT BFC
- Fédérations professionnelles
- AFT
- Etat (DREETS)



Indicateurs de réalisation

- % de mise en œuvre
 - Indicateur lié à l'alternance / l'accueil de stagiaires
 - Expérimentations prévues sur l'accessibilité menées sur deux territoires
 - Expérimentation d'accompagnement d'entreprises à l'amélioration des conditions de travail
 - Analyse des résultats des expérimentations
 - Support à destination des entreprises en lien avec la marque employeur

Horizon

CT

MT

LT

Priorité

1

2

3

Difficulté de mise en œuvre



Moyens

- Temps humain pour
 - La coordination et la mise en œuvre de l'action dont le benchmark et l'expérimentation sur l'accessibilité
- Prestation pour l'accompagnement des entreprises à l'amélioration des conditions de travail
- Financements OPCO pour les formations en alternance
- 0,58 ETP sur 2 ans – 67 758 €
- 50 k€ prestation
- 0,4 ETP sur 2 ans - 48 800 €
- 50 k€ financement formation

1. Attirer, recruter, former

Action 1.3. Faire monter en compétence les salariés

Objectifs

- Accompagner la filière sur l'adaptation de ses besoins en compétence
- Développer les compétences socles et les compétences douces via le développement d'outils « collectifs »
- Dépasser la problématique du fort turn-over en réussissant à fidéliser les salariés dans la durée :
 - Pour les employeurs, il s'agit de mieux investir dans les salariés que ce soit dans la recherche de nouveaux salariés que dans leur accompagnement pour les faire adhérer et in fine contribuer à la satisfaction client
 - Pour les salariés, il s'agit de mieux les faire adhérer et les valoriser en les formant mieux

Contexte

La population cible est peu qualifiée et connaît mal les valeurs de l'activité logistique c'est-à-dire une importance forte accordée à la satisfaction client et à la primauté de la mission. On note un très fort recours à des salariés intérimaires (fort turn-over) qui amène à une situation intégrée "de fait" par les employeurs lesquels ne se donnent plus suffisamment de moyens pour fidéliser les salariés dans le temps.

Une nouvelle génération affiche une vision du monde du travail et des valeurs différentes et parfois en décalage de celle des employeurs.

Objectifs

O1, O3, O4



1. Attirer, recruter, former

Action 1.3. Faire monter en compétence les salariés



Modalités

- **La formation des salariés**
 - Développer un module de formation court sur les « codes » des entreprises logistiques :
 - Définir la durée et le contenu du module (*par ex. importance de la satisfaction client en coût/délai/qualité, primauté de la mission...*)
 - Définir les modalités pédagogiques à mobiliser (*par ex. AFEST*)
 - Expérimenter une formation test
 - Expérimenter la mise en œuvre d'une reconnaissance des savoir-faire professionnels ou d'une VAE collective pour valoriser les expériences réussies
 - Identifier un diplôme ou une certification cible
 - Identifier un groupe de stagiaires intra entreprises (voire en inter)
 - Mettre en œuvre un accompagnement collectif pour la mise en œuvre du dispositif
- **Accompagnement des entreprises**
 - Sensibiliser à l'importance de la fidélisation des salariés en mobilisant les outils existants (*par ex. outils de communication des fédérations*)
 - Sensibiliser à l'intérêt de développer sa marque employeur
 - Favoriser le dialogue social au sein de l'entreprise
 - Former les dirigeants / encadrement intermédiaire
 - Gestion du temps pour dédier du temps au management
 - Accueil et intégration des nouveaux entrants
 - Messages lors des recrutements (*par ex. valeurs de l'entreprise / engagements réciproques employeurs-salariés*)
 - Favoriser une culture d'entreprise basée sur la prévention et la sécurité (*par ex. favoriser le passage du CACES*)
 -



Leviers

- *Dispositifs financiers pour accompagner la montée en compétences des salariés*

1. Attirer, recruter, former

Action 1.3. Faire monter en compétence les salariés



Porteur(s)

- Branches professionnelles ou associations/fédérations/syndicats
- Club logistique / club RH



Partenaires

- OPCO
- Etat (DREETS)
- Région
- Agefiph / Cap Emploi
- ARACT
- CRCPVAE - Comité Régional des Certificateurs Publics pour la VAE (dont DAVA), AFPA, AFTRAL, autres organismes de formation...



Indicateurs de réalisation

- % de mise en œuvre du contenu pédagogique d'un module de formation sur les codes des entreprises logistiques
- Nombre d'actions de sensibilisation
- Nombre de formation suivies (dont AFEST, VAE et RSFP)

Horizon

CT

MT

LT

Priorité

1

2

3

Difficulté de mise en œuvre



Moyens :

- Temps humain pour
 - La coordination
 - Construction et test du module de formation
 - Accompagnement VAE et reconnaissance savoir-faire prof.
 - Accompagnement des entreprises
- 1 ETP sur 2 ans – 122 000 €
- 1 ETP sur 2 ans - 122 000 €
- 50 k€ accompagnement VAE et reconnaissance des Savoir-Faire Professionnels

THÉMATIQUE : FAVORISER LA MULTIMODALITÉ



Favoriser la multimodalité

Sécuriser l'accès au foncier pour les activités multimodales

Action 2.1

Améliorer l'offre d'infrastructures

Action 2.2

Favoriser l'implantation d'entreprises recourant au multimodal sur les ports

Action 2.3

Améliorer l'offre de service des sites multimodaux régionaux

Action 2.4

Favoriser la mutualisation des Installations Terminales Embranchées

Action 2.5

Accompagner les entreprises vers le multimodal

Action 2.6

2. Favoriser la multimodalité

Action 2.1 Sécuriser l'accès au foncier pour les activités multimodales

Objectifs
05, 08, 010

Objectifs

- Aménager le territoire au service d'une logistique performante, sobre et durable
- Préserver du foncier bien situé pour y développer des activités qui nécessitent un accès au fer ou à la voie d'eau

Contexte

La réglementation Zéro Artificialisation Nette renforce la tension existante sur le foncier et la demande en foncier logistique poussée notamment par la croissance du e-commerce, les ambitions de réindustrialisation et les stratégies de réintroduction de petites surfaces logistiques en milieu dense. Parallèlement, le ferroviaire et la voie d'eau exigent des portes d'entrée (quais, ports, terminaux de transport combiné, installations terminales embranchées, cours marchandises) donc du foncier pour connecter le tissu économique aux réseaux. Le foncier bord à voie d'eau et ferroviaire est donc à identifier et préserver afin de développer le multimodal et de ne pas obérer l'avenir.

Modalités

- Connaître le foncier disponible** pour implanter de la logistique multimodale :
- S'appuyer sur les travaux du CCIL sur l'axe MERS (*cf schéma directeur et catalogue foncier des sites associé*)
 - Effectuer une veille sur les autres travaux menés en région (*par ex. travail en cours sur l'identification des friches, observatoire du foncier économique AER*)
- En concertation avec les acteurs publics et privés, caractériser les besoins en foncier** bord à voie d'eau et ferroviaire **et identifier le foncier stratégique**
- Produire des études sur l'opportunité de développer de nouvelles portes d'entrée (quais, terminaux,...) sur les réseaux (*hors axe MERS*) en intégrant les objectifs de sobriété foncière et de densification de l'existant
- Préserver le foncier multimodal existant et potentiel**
- Sensibiliser les collectivités territoriales concernées pour qu'elles tiennent compte du potentiel de ces parcelles dans leurs documents d'urbanisme via des rencontres individuelles ou des réunions collectives

2. Favoriser la multimodalité

Action 2.1 Sécuriser l'accès au foncier pour les activités multimodales



Porteur(s)

DREAL BFC / Région BFC



Leviers

- Catalogue foncier et schéma directeur de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône
- Bases Cerema et SNCF Réseau sur la localisation et l'usage des ITE, base VNF des quais et ports
- Documents de planification
- Projet de club logistique



Partenaires

- SNCF Réseau
- VNF
- Aproport
- GNTC
- Entités fédératrices de filières
- Medlink Ports
- AER
- Etablissement Public Foncier



Indicateurs de réalisation

- % de mise en œuvre de l'élaboration d'une cartographie globale du foncier stratégique à bord voie d'eau ou ferroviaire, de la connaissance des besoins et du foncier à préserver
- Etudes
- Nombre de réunion ou d'action de sensibilisation auprès des collectivités

Horizon	CT	MT	LT
Priorité	1	2	3
Difficulté de mise en œuvre			

Moyens

- Temps humain
 - pour le recueil des informations,
 - le lancement et suivi des études
 - la sensibilisation des collectivités
- Prestation étude
- 0,25 ETP sur 2 ans – 20 293 €
- 0,2 ETP sur 5 ans - 61 000 €
- 40 000 € études

2. Favoriser la multimodalité

Action 2.2 Améliorer l'offre d'infrastructures

Objectifs

- Répondre aux besoins en infrastructures pour favoriser les modes de transport de fret décarbonés et massifiés en interface avec les autres territoires
 - Maintenir les infrastructures existantes en état
 - Développer les infrastructures en lien avec les besoins du tissu économique régional

Contexte

Les infrastructures fluviales et ferroviaires ont été sous-entretenu ces dernières décennies malgré des investissements en constante croissance.

Si le réseau ferroviaire emprunté à la fois pour le transport de passager et le transport de marchandises se porte bien, des lignes importantes comme sur l'axe Dijon-Besançon-Belfort, n'acceptent pas le gabarit P400 nécessaire au ferroutage. Les lignes capillaires fret, quant à elles, sont peu entretenues et certaines ont été abandonnées ces dernières années. De nombreuses ITE sont inactives. Par ailleurs, il est difficile de trouver de nouveaux sillons.

Le réseau fluvial en Bourgogne-Franche-Comté est discontinu car les voies d'eau navigables au gabarit Freycinet succèdent à des portions de rivières et canaux à grand gabarit. Par ailleurs, les canaux à petit gabarit, sous utilisés, s'envasent et nécessitent un entretien accru.

Les 5 plateformes multimodales (Pagny, Chalon sur Saône et Mâcon sur la Saône, Gron sur l'Yonne et le chantier combiné rail-route de Gevrey-Chambertin) bénéficient d'investissements réguliers.

Les besoins sont importants et les moyens limités. Il s'agit de prioriser ces derniers.

Objectifs

O5, O8, O10

2. Favoriser la multimodalité

Action 2.2 Améliorer l'offre d'infrastructures



Modalités

Identifier les enjeux prioritaires en termes d'infrastructures

- Formaliser l'identification des besoins des entreprises et du territoire en matière d'infrastructures
- Confronter ces besoins avec la vision des opérateurs du fluvial et du ferroviaire

Construire une vision stratégique à 15 ou 20 ans

- Mener des études si besoin pour développer une vision stratégique des travaux à mener sur :
 - Le réseau capillaire fret du territoire
 - L'axe ferroviaire Dijon-Besançon-Belfort pour le fret
 - Le réseau fluvial*A faire en cohérence avec l'action 2.1. relative au foncier à préserver pour les portes d'entrée sur les réseaux ferroviaire et fluvial (ITE, gares de marchandises, plateformes multimodales, quais privés ou publics)*
- Développer une vision stratégique commune Etat/région sur les infrastructures ferroviaires et fluviales régionales pour le fret en cohérence avec les régions limitrophes

Décliner opérationnellement la stratégie

- Inscrire les financements nécessaires à la mise en œuvre des travaux dans le cadre des contractualisations CPER et CPIER
- Piloter, mettre en œuvre et suivre les opérations ferroviaires et fluviales inscrites dans les CPER et CPIER

Porteur(s)

DREAL BFC / VNF / Région BFC

2. Favoriser la multimodalité

Action 2.2 Améliorer l'offre d'infrastructures



Leviers

- CPER, CPIER
- Catalogue foncier et schéma directeur de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône



Partenaires

- SNCF Réseau
- Aproport
- Medlink Ports
- ADEME
- Alternatrain
- Association des amis de l'Etoile ferroviaire de Gray
- Entités fédératrices de filières et des acteurs du transport multimodal
- Délégation générale au développement de l'axe MeRs



Indicateurs de réalisation

- % de mise en œuvre de l'élaboration d'un document stratégique
- Nombre d'études réalisées
- % d'Inscription dans le CPER et le CPIER des financements correspondants au document stratégique
- Evolution du nombre de kilomètres de voies capillaires utilisées
- Evolution du réseau fluvial

Horizon	CT	MT	LT
Priorité	1	2	3
Difficulté de mise en œuvre			

Moyens

- Temps humain
 - Pour la préparation, le montage, la mise en œuvre et suivi des CPER / CPIER
- Financements CPER et CPIER pour les études et les travaux en lien avec le fret ferroviaire et fluvial
- 2 ETP sur 5 ans – 610 000 €
- 148 000 k€ financement CPER / CPIER

2. Favoriser la multimodalité

Action 2.3 Favoriser l'implantation d'entreprises recourant au multimodal sur les ports



Objectifs

O6, O8, O10, O11

Objectifs

- Accompagner les concessionnaires / gestionnaires de plateformes pour favoriser l'implantation d'entreprises utilisant le transport multimodal
- Densifier l'activité sur les sites existants
- Faciliter l'implantation des entreprises

Contexte

La Bourgogne-Franche-Comté bénéficie de la présence de quatre ports fluviaux qui sont également des sites d'implantation d'activités productives et logistiques. Cependant les entreprises installées ou souhaitant s'implanter sur ces zones ne recourent pas toutes de manière effective aux modes fluvial ou ferroviaire. L'enjeu est de privilégier sur les sites multimodaux l'accueil d'entreprises mobilisant le fluvial ou le ferroviaire aux côtés du transport routier.

Parallèlement, les entreprises porteuses de projet souhaitent s'implanter rapidement mais les procédures d'instruction le permettant sont souvent longues (par ex. études 4 saisons, mise en œuvre des compensations environnementales).

Modalités

- Identifier des leviers** techniques et réglementaires pour conditionner l'implantation d'entreprises mobilisant le multimodal sur les plateformes multimodales régionales existantes :
- Produire une étude sur le conditionnement de l'attribution de foncier en bord à voie d'eau ou voie ferroviaire à l'utilisation de transport multimodal au niveau national voire européen
- Expérimenter la purge des contraintes réglementaires** sur 2 terrains fonciers en bord à voie d'eau ou voie ferroviaire afin de disposer de foncier clé en main
- Inciter l'implantation d'entreprises** utilisant le multimodal via :
- La mise en œuvre d'une expérimentation sur une plateforme régionale multimodale volontaire en mobilisant différents leviers identifiés précédemment (*par ex. Renouvellement des conventions d'occupation conditionnées à l'usage de solutions multimodales*)
 - Retour d'expérience sur l'expérimentation mise en œuvre
 - Diffusion des résultats

Porteur(s) : Porteur(s) à identifier parmi les partenaires

2. Favoriser la multimodalité

Action 2.3

Favoriser l'implantation d'entreprises recourant au multimodal sur les ports



Leviers

- *Projet de schéma directeur et catalogue foncier sur l'axe MERS*
- *Schéma de développement portuaire de la Saône en Bourgogne-Franche-Comté*
- *Renouvellement possible en 2026 des concessions des 3 plateformes trimodales de la Saône*
- *Document de planification dont SRADDET*
- *Règlements d'occupation au sein des emprises portuaires*



Partenaires

- VNF
- Région BFC
- Collectivités territoriales
- Gouvernance CCIL
- DREAL BFC
- DDT
- Délégation générale au développement de l'axe MeRs
- Gestionnaires de port



Indicateurs de réalisation

- % de mise en œuvre
 - Etude conditionnement implantation
 - Montage de l'expérimentation purge des contraintes réglementaires
 - Mise en œuvre de l'expérimentation
- Livrable sur le retour d'expérience de l'expérimentation menée

Horizon

CT

MT

LT

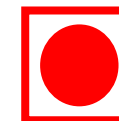
Priorité

1

2

3

Difficulté de mise en œuvre



Moyens

- Temps humain pour
 - Lancement et suivi étude
 - Montage et mise en œuvre de l'expérimentation de la purge des contraintes réglementaires
 - Diffusion des résultats
- 1,05 ETP sur 3 ans – 192 150 €
- 400 k€ financement accompagnement purge contraintes réglementaires
- 0,1 ETP sur 1 an – 6 100 €
- 40 000 € - étude



2. Favoriser la multimodalité

Action 2.4 Améliorer l'offre de service des sites multimodaux régionaux

Objectifs

- Rendre l'offre de service des sites multimodaux régionaux plus attractive pour les entreprises implantées et les prospects
- Accompagner les concessionnaires et gestionnaires de site multimodaux sur l'évolution de leur offre de services
- Densifier l'activité sur les sites existants

Contexte

La Bourgogne-Franche-Comté bénéficie de la présence de quatre ports fluviaux et d'un terminal de transport combiné rail-route.

Pour autant, des marges de progression existent en matière de trafics multimodaux.

Par ailleurs, l'offre de service offerte sur ces sites aux utilisateurs (conducteurs qui viennent charger et décharger sur la zone, entreprises implantées et leurs salariés...) reste limitée.

Afin de développer l'activité sur ces zones et d'accroître leur attractivité, il y a un enjeu d'une part à renforcer l'offre de liaisons ferroviaires ou fluviales et d'autre part à élargir l'offre de services connexes.

Modalités

Effectuer un benchmark sur les plateformes multimodales dans les autres régions portant sur la gamme des services proposés.

Inciter à l'élargissement de l'offre de service via :

- Le renouvellement des concessions portuaires
- La tenue d'ateliers de concertation locaux sur l'expression des besoins de service par les utilisateurs (*par ex. le stockage de conteneurs vides, la manutention de nuit, espaces et services pour les conducteurs découchés, restauration collective pour les salariés, plan de mobilité de zone...*)

Porteur(s) : Club logistique ?

Objectifs

O6, O8, O10, O11

2. Favoriser la multimodalité

Action 2.4. Améliorer l'offre de service des sites multimodaux régionaux



Leviers

- *Renouvellement à venir des concessions des 3 plateformes trimodales de la Saône (Chalon-sur-Saône en 2026)*
- *Expériences existantes en Hauts de France*



Partenaires

- *Medlink Ports*
- *Gestionnaires de plateformes multimodales*
- *SNCF Réseau, VNF*
- *Collectivités territoriales*
- *Entités fédératrices de filières*
- *Région*
- *Délégation générale au développement de l'axe MeRs*



Indicateurs de réalisation

- *% de mise en œuvre du benchmark*
- *% d'avancement d'un catalogue d'offre de nouveaux services*

Horizon

CT

MT

LT

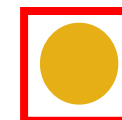
Priorité

1

2

3

Difficulté de mise en œuvre



Moyens

- *Temps humain pour*
 - *La coordination*
 - *Benchmark*
 - *L'animation des ateliers pour faire émerger les besoins de nouveaux services*
- *0,2 ETP sur 1 an – 12 200 €*
- *0,2 ETP sur 1 an – 8 093 €*



2. Favoriser la multimodalité

Action 2.5 Favoriser la mutualisation des Installations Terminales Embranchées

Objectifs

- Favoriser le report modal vers le ferroviaire pour des entreprises ne disposant pas d'ITE
- Rendre cette solution plus attractive et moins coûteuse
- Favoriser lorsque c'est possible la mutualisation de trains

Contexte

Les ITE sont nécessaires pour les acteurs qui souhaitent faire du fret ferroviaire conventionnel. Tous les sites industriels ou zones logistiques ne sont pas embranchées et embranchables. Par ailleurs, les coûts d'investissement financiers sont importants qu'il s'agisse de l'utilisation des ITE ou de leur entretien. Certaines ITE sont sous-utilisées. La mutualisation des ITE est une solution mais nécessite de prendre en compte tous les aspects réglementaires, juridiques et assurantiels.

2. Favoriser la multimodalité

Action 2.5 Favoriser la mutualisation des Installations Terminales Embranchées

Modalités

Identification des offreurs et modalités d'offre

- Identifier les ITE mutualisables
 - Définir les critères d'une ITE mutualisable (typologie du sol, gabarit poids lourds, existence de stacker, personnel formé, possibilité de stockage, longueur de voie, typologie des quais de chargements, possibilités de desserte ferroviaire, robustesse de la ligne...)
 - Interroger les entreprises propriétaires d'une ITE sur leurs attentes et besoins (par ex. capacité d'accueil et de parking déferents, acceptabilité des riverains...)
- Travailler avec les propriétaires volontaires
 - Engager la réflexion sur les modalités opérationnelles d'utilisation de l'ITE
 - Engager la réflexion sur les aspects juridiques et financiers de l'utilisation

Sensibilisation et identification de la demande

- Animer le tissu économique autour de pôles territoriaux pour détecter des utilisateurs
 - Identification des cibles
 - Effectuer un Benchmark pour donner à voir des expériences réussies sur d'autres territoires
 - Proposer des rencontres territoriales pour mettre en relation les acteurs
 - Faire connaître, lors de ces rencontres, les cours de marchandises

Retours d'expériences

- Identifier à l'issue des expériences, les bonnes pratiques pour la mutualisation des ITE et les diffuser

Porteur(s)

Porteur(s) à identifier parmi les partenaires



2. Favoriser la multimodalité

Action 2.5 Favoriser la mutualisation des Installations Terminales Embranchées



Leviers

- Bases de données ITE de SNCF Réseau et du Cerema
- Guides (par ex. Guide de la logistique ferroviaire d'Union TLF, Guide d'utilisation d'ITE de SNCF Réseau-CCIR Occitanie)
- Dispositifs d'aide et d'accompagnement au report modal
- Animations territoriales préexistantes



Partenaires

- SNCF Réseau
- Aproport, VNF
- EPCI
- Agences de développement
- PETR
- Opérateurs ferroviaires
- Fédérations de transport et logistique
- Fédérations de filières
- Association Objectif OFP

Horizon

CT

MT

LT

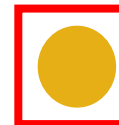
Priorité

1

2

3

Difficulté de mise en œuvre



Indicateurs de réalisation

- % de mise en œuvre
 - Liste de critères de mutualisation d'une ITE
 - Trame d'entretien
 - Base de données des ITE mutualisables
 - Fichier des cibles et des territoires
- Nombre d'ITE mutualisées
- Volume de nouveau trafic généré

Moyens

- Temps humain pour
 - Coordination des partenaires et mise en œuvre de l'action
- 0,5 ETP sur 3 ans – 91 500 €
- 0,2 ETP sur 3 ans – 36 600 €

2. Favoriser la multimodalité

Action 2.6 Accompagner les entreprises vers le multimodal

Objectifs

- Augmenter les trafics et le nombre d'utilisateurs des modes alternatifs
- Favoriser la décarbonation des chaînes logistiques
- Produire, diffuser, faciliter l'accès aux informations relatives aux offres, demandes, potentiels de report, dispositifs d'accompagnement des entreprises qui veulent faire du report modal

Contexte

La décarbonation des transports de marchandises est une nécessité face à l'urgence climatique et la santé publique. Le développement des reports modaux pour les longues distances et au sein de certaines chaînes urbaines est un des outils de cette décarbonation.

Des entreprises (chargeurs-transporteurs) souhaitent développer leur recours aux modes ferroviaire et fluvial (en lien notamment avec les démarches RSE) mais les offres ne sont pas suffisamment connues, peuvent paraître complexes et sont souvent moins souples que les organisations routières. Il est nécessaire de diffuser des informations, de rassurer (sur les délais et la fiabilité notamment), de renseigner sur les avantages environnementaux des solutions intermodales.

Le recours aux modes alternatifs peut par ailleurs induire des modifications dans les pratiques logistiques, les supply-chains, les flottes (notamment des transporteurs), le métier des transporteurs et la culture des transporteurs.... Les entreprises (chargeurs-transporteurs) doivent être accompagnées dans ces changements.

Des dispositifs d'accompagnement des entreprises, de diffusion d'information existent. Il faut en faire la promotion.

Objectifs

03, 08, 010

2. Favoriser la multimodalité

Action 2.6 Accompagner les entreprises vers le multimodal



Modalités

Sensibiliser les entreprises au multimodal

- Produire des études permettant d'apporter de la connaissance sur la multimodalité :
 - *Par ex. : Etude sur les freins et leviers de la multimodalité et les pistes d'action pour la développer*
 - *Par ex. : Enquête satisfaction clients d'Aproport*
- Faire connaître aux entreprises les dispositifs d'accompagnement pour développer le report modal (*par ex. Remove, AI Cargo, écocalculateurs comme par ex. ceux de VNF, du programme EVE, d'AI Cargo avec Appel d'aiR ...*), les outils et aides existants (*par ex. fiches Certificat d'Economie d'Energie - CEE*) - (*en lien avec la fiche action 3.1.1*)
- Développer des outils de diffusion d'information (*outils digitaux de type portail régional, cartes interactives, guides...*)
- Proposer des ateliers territoriaux de sensibilisation des entreprises au multimodal

Accompagner les entreprises vers le multimodal

- Soutenir le développement d'outils permettant de faire se rencontrer des offreurs et des demandeurs (*par ex. bourse de fret ferroviaire, intégration par les bourses de fret routier d'information sur les offres ferroviaires*)
- Accompagner un groupe d'entreprises volontaires dans leur projet de report modal (*par ex. mise en place d'un référent report modal en Bourgogne-Franche-Comté, formation...*)

Porteur(s)

DREAL BFC / Région / Club logistique



Leviers

- *Dispositifs d'aide et d'accompagnement*
- *Dispositifs d'animation territoriale / animations territoriales pré-existantes*
- *Guides, cartographies, plans de transport,...*
- *Outils digitaux (Cumulus d'AI Cargo)*
- *Bourses de fret existantes en France et veille sur les projets (bourse(s) de fret ferroviaire notamment)*
- *Expérience des Hauts-de-France (Norlink), Medlink*
- *Travaux en cours des CESER sur les infrastructures de transport de fret*

2. Favoriser la multimodalité

Action 2.6 Accompagner les entreprises vers le multimodal



Partenaires

- CCI
- EPCI
- Medlink Ports
- Délégation générale au développement de l'axe MeRs
- SNCF Réseau, gestionnaires de ports, VNF
- Opérateurs ferroviaires et du transport combiné
- Entités fédératrices de filières
- AI Cargo
- ADEME

Horizon

CT

MT

LT

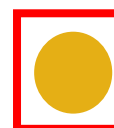
Priorité

1

2

3

Difficulté de mise en œuvre



Moyens

- Temps humain pour
 - ☐ Coordination des partenaires et mise en œuvre de l'action
 - ☐ Lancement et suivi des études
 - ☐ Développement d'outils de diffusion
- Prestations d'études
- Prestation d'accompagnement / formation du groupe d'entreprise
- 0,3 ETP sur 3 ans – 54 900 €
- 30 000 € - prestations accompagnement
- 0,2 ETP sur 3 ans – 36 600 €
- 40 000 € - études



Indicateurs de réalisation

- % de mise en œuvre
 - lancement et suivi des études
 - recensement des outils et aides existants
 - Nouveaux outils d'information
 - Accompagnement / formation
- Nouveaux outils de diffusion
- Nombre d'ateliers territoriaux de sensibilisation
- Nombre d'entreprises accompagnées



THÉMATIQUE : FAVORISER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



Favoriser la transition énergétique

Décarboner **Action 3.1**

Accompagner la décarbonation du
transport de marchandises
Action 3.1.1

Décarboner le corridor Rhin-Rhône
Action 3.1.2

Optimiser le maillage du territoire
d'entrepôts innovants aux différentes
échelles
Action 3.2

Renforcer l'exemplarité des acteurs publics
pour des achats plus durables
Action 3.3

Faire évoluer les comportements des
consommateurs
Action 3.4

3. Favoriser la transition énergétique

Action 3.1.1 Décarboner : accompagner la décarbonation du transport de marchandises

Objectifs

- Développer la capacité d'innovation de la filière
- Diminuer les émissions de GES du transport de marchandises
- Engager les chargeurs à demander des prestations de transport moins émettrices de GES
- Engager les entreprises de transport et commissionnaires de transport à proposer des prestations de transport moins émettrices de GES

Contexte

Le transport compte, en 2023, pour 34% des émissions de gaz à effet de serre et les émissions de poids-lourds et véhicules utilitaires pour 38% des émissions du transport. Agir pour la décarbonation du transport de marchandises constitue donc un enjeu primordial pour la transition énergétique.

Dans cet objectif, les entreprises peuvent diminuer les distances d'approvisionnement, recourir à des modes moins émissifs comme le ferroviaire et le fluvial, augmenter le taux de remplissage des véhicules, recourir à l'écoconduite ou utiliser des motorisations beaucoup moins intenses en carbone (batterie électrique, biocarburants, hydrogène)...

De plus en plus d'entreprises mettent en place des actions dans ce sens, souvent dans le cadre d'une politique de Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE) et quelquefois accompagnées par le dispositif de l'ADEME d'Engagements Volontaires pour l'Environnement (EVE).

Si les directions d'entreprise sont sensibilisées aux enjeux de la transition énergétique, l'effort est dirigé tout d'abord sur le produit que l'entreprise fabrique ou commercialise. De plus, recourir au report modal ou au camion à batterie électrique, c'est possiblement voir ses prix d'achat de transport augmenter, ce que beaucoup d'entreprises ne sont pas prêtes à accepter.

3. Favoriser la transition énergétique

Action 3.1.1 Décarboner : accompagner la décarbonation du transport de marchandises



Modalités

- **Produire et diffuser de la connaissance sur la réglementation et les dispositifs d'aide et d'accompagnement à la décarbonation**
 - Recenser les aides et les sources d'information et les faire connaître (*en lien avec la fiche action 2.6*)
 - Informer des aides et mesures d'accompagnement par d'autres canaux (*par ex. avec une plaquette, lors des contrôles par la DREAL des entreprises de transport*)
 - Proposer des colloques/webinaires sur le programme EVE et valoriser les entreprises engagées dans ce programme
- **Sensibiliser les entreprises utilisatrices de transport logistique à faire évoluer leurs demandes de prestations**
 - Benchmark et valorisation des actions RSE des entreprises en termes d'achats durables (incluant les prestations de transport et logistique)
 - Proposer des événements de sensibilisation sur l'amélioration de la durabilité des achats de transport logistique en lien avec la directive Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)
 - Proposer un guide d'accompagnement à la rédaction de cahiers des charges plus vertueux en matière de logistique
 - Organiser un événement à destination des entreprises autour de la diffusion du guide
- **Améliorer l'offre d'infrastructures d'avitaillement pour motorisations décarbonées** (*cf Fiche action "Programme corridor Rhin-Rhône"*)
- **Suivre, faciliter ou inciter les innovations** (*par ex. retrofit, véhicules utilitaires légers et poids-lourds en autopartage*)
 - Programme "Corridor-Rhin-Rhône" (*cf fiche action*)
 - Veille sur les innovations en matière de multimobilités (dont cyclologistique)

Porteur(s)

ADEME - EcoCo2 – DREAL BFC

3. Favoriser la transition énergétique

Action 3.1.1 Décarboner : accompagner la décarbonation du transport de marchandises



Leviers

- Sites internet de l'Observatoire Régional des Transports et des fédérations de transport et logistique (FNTR, OTRE, TLF)
- Projet "Corridor-Rhin-Rhône" du Pôle Véhicule du Futur
- Schéma directeur de stations d'avitaillement GNV et bioGNV d'accès public en région BFC
- Schémas Directeurs de développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques de la Région (Saône et Loire, Yonne)
- Programmes d'accompagnement (par ex. EVE)



Partenaires

- Région BFC
- CCI
- Fédérations de transport et logistique
- Fédérations de filières
- Pôle Véhicule du Futur
- Syndicats d'énergie
- ATMO BFC
- OPCO



Indicateurs de réalisation

- % de mise en œuvre
 - Recensement et de la diffusion des aides et sources d'information
 - Benchmark
 - Guide
 - Schéma de développement des infrastructures d'avitaillement de poids-lourds (cf fiche action 3.1.2)
- Nombre d'évènements et nombre de participants (cf fiche action 2.6)
- Nombre d'entreprises aidées/accompagnées (cf fiche action 2.6)

Horizon	CT	MT	LT
Priorité	1	2	3
Difficulté de mise en œuvre			

Moyens

- Temps humain pour
 - ☐ Coordination des partenaires et mise en œuvre de l'action
 - ☐ Animation et sensibilisation des acheteurs
 - ☐ Veille sur les innovations
- 0,45 ETP sur 3 ans – 70 030 €
- 0,3 ETP sur 3 ans – 54 900 €

Remarque, les tâches communes aux fiches action 2.6 et 3.1.2 sont chiffrées dans celles-ci

3. Favoriser la transition énergétique

Action 3.1.2 Décarboner : programme corridor Rhin - Rhône



Objectifs
09, 011, 07

Objectifs

- En région Bourgogne-Franche-Comté située sur un axe stratégique "Corridor Rhin-Rhône"
- Organiser le déploiement massif de solutions de fret décarbonées et multimodales en réponse aux objectifs de la planification écologique en Bourgogne-Franche-Comté
 - Accélérer la production et la distribution d'hydrogène et d'électricité pour le transport de marchandises afin d'assurer le développement économique régional de la filière hydrogène

Contexte

Le programme "Corridor Rhin-Rhône" est initié par le pôle de compétitivité "Pôle Véhicule du futur" et sera porté dès 2025 par la future association de préfiguration "Corridor Rhin-Rhône" dont le rôle sera, dans un premier temps, de fédérer tous les acteurs publics et privés de la logistique et de la décarbonation puis d'assurer la mise en œuvre du programme.

Poursuivant l'objectif de décarboner le transport de marchandises, il s'inscrit parfaitement dans la stratégie régionale de la logistique et dans la démarche de la planification écologique engagée en COP (conférence des parties) régionale. "Mieux produire", une des 6 thématiques de travail de la COP régionale, dont la feuille de route devrait être finalisée fin de l'été 2025, comprend en effet un chantier visant à réduire l'impact du fret et de la logistique.

Le programme s'applique à toute la région mais il est particulièrement pertinent pour l'axe "corridor Rhin-Rhône" car, avec 88% du transport s'y faisant par la route, il y a un potentiel de report modal nettement plus important que sur les axes Dijon-Lyon, Dijon-Paris ou Dijon-Luxembourg.

Pour le transport de marchandises, la batterie électrique ne pourra pas être la seule option pour remplacer le pétrole. L'hydrogène et les biocarburants la complèteront notamment pour les usages nécessitant une plus grande autonomie. La Région soutient l'hydrogène comme solution de mobilité lourde et un certain nombre d'entreprises industrielles de l'écosystème hydrogène se sont implantées dans la région. Il ne reste plus qu'à créer le marché en région afin d'accélérer le développement économique de la filière ce qui est un des objectifs du programme.

3. Favoriser la transition énergétique

Action 3.1.2 Décarboner : programme corridor Rhin - Rhône

Modalités

- **Produire un schéma directeur régional**
 - Organiser des groupes de travail sur les principaux bassins régionaux de concentration des acteurs du transport et de la logistique
 - Identifier les implantations des stations d'avitaillement et analyser les flux (origine et destination) de transport routier en Bourgogne-Franche-Comté
 - Proposer un schéma directeur de déploiement de solutions de fret décarbonées et multimodales et des feuilles de route par mode de transport.
- **Verdir la flotte de camions avec le déploiement de 1000 camions à hydrogène par jour**
 - Construire un modèle économique pour le développement d'un marché local de l'hydrogène via par exemple :
 - Un système d'écotaxe (bonus / malus) sur l'axe
 - La mobilisation de partenaires bancaires comme la banque des territoires aux côtés de fonds publics d'amorçage et d'investisseurs privés
 - Faciliter l'acquisition par les transporteurs de camions à hydrogène et développement de la production d'hydrogène
 - Mise en place d'un système d'achats groupés pour l'acquisition de tracteurs et développement d'un réseau de sites de production et de stations d'avitaillement à hydrogène
 - Développement d'un réseau de sites de production et de stations d'avitaillement à hydrogène
- **Favoriser le report modal de l'équivalent de 1 000 camions par jour vers le ferroviaire et le fluvial** via les pistes d'action suivantes :
 - Développement d'un itinéraire au gabarit GB, autorisant le transport de caisses mobiles et de containers, pour le fret ferroviaire sur l'axe Rhin-Rhône.
 - Etude et mise en œuvre de trafics multimodaux au départ ou à destination des bassins industriels embranchés et des plateformes intermodales.



3. Favoriser la transition énergétique

Action 3.1.2 Décarboner : programme corridor Rhin - Rhône



Porteur(s)



Leviers



Partenaires



Indicateurs de réalisation

Pôle de compétitivité Véhicule du Futur en 2024 puis association de préfiguration Corridor Rhin-Rhône à partir de 2025

- Conférence des Parties - Territorialisation de la Planification Ecologique
- Structuration en cours de la filière hydrogène en BFC
- Etude identification trafics captables et besoins des acteurs des filières

- Région
- DREAL BFC
- DREETS
- Organisations professionnelles
- Entreprises de transport
- Energéticiens

- % de mise en œuvre
- Schéma directeur d'axe
- Modèle économique déploiement de camions à hydrogène
- Système d'achats groupés
- Mise au gabarit GB d'un itinéraire
- Nombre de camions à hydrogène
- Nombre d'équivalent camion en plus pour le ferroviaire et le fluvial

Horizon

CT	MT	LT
----	----	----

Priorité

1	2	3
---	---	---

Difficulté de mise en œuvre



Moyens

- Temps humain pour animer de groupes de travail sur une dizaine de bassins et réaliser les études
- Logiciels et prestations de partenaires pour l'analyse des données et l'élaboration d'un schéma directeur
- Financement pour le déploiement d'une flotte de camions hydrogène des sites de production et de distribution
- 800 k € sur les 2 premières années
- 60 000 € étude identification trafics captables

3. Favoriser la transition énergétique

Action 3.2 Optimiser le maillage du territoire d'entrepôts aux différentes échelles

Objectifs

- Doter le territoire d'un maillage d'implantation des entrepôts pertinent pour l'activité économique régionale
- Récréer des zones d'activité logistique en accord avec les EPCI
- Favoriser le développement d'entrepôts innovants

Contexte

Les entrepôts logistiques ont un impact sur les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport de marchandises via leur rôle dans l'optimisation des flux par de meilleurs taux de remplissage des camions, la diminution des distances totales parcourues. Optimiser la localisation des entrepôts, en les rapprochant des centres de consommation ou des plateformes multimodales constitue également un objectif de transition énergétique. Par ailleurs, les entrepôts ont des outils pour baisser leurs émissions, et même produire des énergies renouvelables : isolation thermique, éclairage moins énergivore, automatisation, toits équipés de panneaux photovoltaïques ... Ainsi, dans une charte signée le 28 juillet 2021, par l'Etat et les entreprises de l'immobilier logistique, celles-ci se sont engagées à mettre en œuvre des actions ambitieuses, précises et quantifiables afin de proposer des entrepôts performants sur le plan environnemental. Il s'agit de les encourager en favorisant les innovations compatibles avec cet objectif.



Objectifs
09, 011, 07

3. Favoriser la transition énergétique

Action 3.2 Optimiser le maillage du territoire d'entrepôts aux différentes échelles



Modalités

- **Favoriser les innovations en matière d'entrepôts**
 - Faire de la veille et du benchmark sur les innovations sur le territoire national et européen
 - Partager et diffuser l'information
 - Proposer un ou des ateliers thématiques dans le cadre du Club logistique sur la performance énergétique des bâtiments à destination des entreprises
 - Valoriser les bonnes pratiques au sein du club logistique
 - Informer les entreprises sur les aides existantes sur le sujet
- **Favoriser un maillage territorial des entrepôts pertinent**
 - Identifier à partir des sollicitations récentes pour des implantations logistiques en BFC 3 à 4 territoires pour mener des actions à 5 ans
 - Pour chacune des zones identifiées :
 - Cartographier le foncier disponible et les friches
 - Caractériser les friches existantes sur chacune de ces zones à partir des données existantes (arrêtés préfectoraux sur les friches et servitudes associées, atlas du ministère sur les zones dédiées aux entreprises de production / de logistique, données de l'OFER)
 - Construire un argumentaire à destination des élus locaux sur l'intérêt d'implanter de la logistique sur leur territoire via :
 - L'identification des freins à l'implantation ou au maintien d'entrepôts pour une EPCI
 - Le développement d'expérimentations pour lever ces freins
 - Mener un travail de proximité avec les EPCI pour :
 - Favoriser le clé en main et lever les freins réglementaires en mettant par exemple à disposition les études existantes sur les espèces protégées
 - Favoriser l'acceptabilité des riverains sur de nouveaux entrepôts
 - Mener une réflexion sur les services attendus sur la zone pour les entreprises, les salariés et les matériels de transport.

Porteur(s)

Conseil Régional

3. Favoriser la transition énergétique

Action 3.2 Optimiser le maillage du territoire d'entrepôts aux différentes échelles



Leviers

- RSE
- ZAN, documents d'urbanisme (PLU) et de planification
- Avancées technologiques et innovations
- Actions du CILOG au niveau national



Partenaires

- AER BFC
- EPCI
- DREAL BFC
- DDT
- ADEME
- Agences immobilières (second cercle du partenariat pour identifier les friches)



Indicateurs de réalisation

- % de mise en œuvre
 - action du Club logistique sur le thème de la performance énergétique du bâtiment
 - cartographier le foncier disponible et les friches
- Liste des territoires identifiés pour mener les actions de proximité avec les EPCI
- Argumentaire à destination des élus locaux

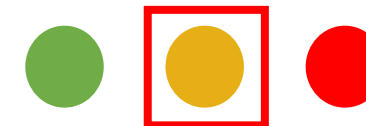
Horizon



Priorité



Difficulté de mise en œuvre



Moyens

- Temps humain pour :
 - La coordination des actions
 - La veille, le benchmark
 - Construction de l'argumentaire vis-à-vis des EPCI
 - Montage et mise en œuvre de l'expérimentation
- 0,55 ETP sur 2 ans – 67 100 €
- 0,4 ETP sur 2 ans – 48 800 €



3. Favoriser la transition énergétique

Action 3.3 Renforcer l'exemplarité des acteurs publics pour des achats plus durables



Objectifs

O9, O12

Objectifs

- Dans le cadre des prestations et achats générant des flux logistiques importants et/ou récurrents, les objectifs poursuivis sont de :
 - Sensibiliser les acteurs publics (Etat, collectivités, établissements publics)
 - Faire évoluer les pratiques d'achat
 - Amener les fournisseurs à faire évoluer la partie transport de leurs prestations
 - Favoriser les innovations et donner à voir ces innovations

Contexte

Dans les consultations lancées par les acteurs publics, peu de prestations sont des prestations de transport ou de logistique uniquement. Il s'agit généralement de prestations globales incluant une proportion souvent faible de transport/logistique (par ex. transport ponctuel pour une livraison dans le cadre d'un achat de fournitures). Pour certaines prestations, la situation peut être différente quand la prestation inclut des livraisons récurrentes quotidiennes ou hebdomadaires (par ex. livraison de matière première en cuisine centrale ou livraison de repas à domicile).

Ainsi, il est important de sensibiliser les acheteurs à avoir une réflexion autour de leurs achats concernant la partie transport / logistique.

Par ailleurs, l'inscription de critères de durabilité de la partie transport logistique dans les marchés amènera les fournisseurs à faire évoluer leurs demandes vis-à-vis de leurs prestataires de transport.

3. Favoriser la transition énergétique

Action 3.3 Renforcer l'exemplarité des acteurs publics pour des achats plus durables



Modalités

Sensibiliser les acteurs

- Cible acheteurs :
 - Faire connaître et diffuser les outils d'accompagnement existants pour les acheteurs (par ex. guichet vert de l'ARNIA) ainsi que les labels et dispositifs existants sur cette thématique (objectif CO2, Fret21...)
 - Proposer des temps de communication sur l'achat de prestations plus durables en matière de logistique à destination des acheteurs
 - Intervention sur le volet logistique dans le cadre des 1ères Assises régionales de la commande publique
 - Webinaire à destination des acheteurs publics sur le transport/logistique
- Cible élus :
 - Construire une plaquette de communication à destination des élus pour les sensibiliser aux enjeux de transition énergétique en lien avec le transport/logistique

Faire évoluer les pratiques d'achats

- Accompagner les acheteurs à la rédaction des cahiers des charges via le guichet vert
- Construire un guide pratique de la commande publique à partir des bonnes pratiques identifiées et le diffuser via notamment le club logistique

Porteur(s)

DREAL BFC / Région

3. Favoriser la transition énergétique

Action 3.3 Renforcer l'exemplarité des acteurs publics pour des achats plus durables



Leviers

- Conférence des Parties - Territorialisation de la Planification Ecologique (cf feuille de route de la planification écologique en BFC – fiche action "Organiser une commande publique responsable")
- Loi climat et résilience
- Programme EVE
- Club logistique
- Prescription



Partenaires

- ARNIA / guichet vert
- EcoCO2



Indicateurs de réalisation

- % de mise en œuvre
 - Plaquette de communication pour les élus
 - Guide commande publique
- Nombre d'actions de communication mises en place et outils diffusés
- Nombre de participants aux différents évènements de communication

Horizon	CT	MT	LT
Priorité	1	2	3
Difficulté de mise en œuvre			

Moyens

- Temps humain pour:
 - Faire connaître les outils
 - Rédiger un guide achat durable
 - Accompagner les acteurs
- Prestation externe pour :
 - Guide commande publique
 - Plaquette de communication
- 0,1 ETP sur 2 ans – 12 200 €
- 10 000 € prestation communication
- 0,1 ETP sur 2 ans – 12 200 €



3. Favoriser la transition énergétique

Action 3.4 Faire évoluer les comportements des consommateurs



Objectifs

09, 011, 07

Objectifs

- Sensibiliser les consommateurs à l'impact carbone lié au transport de leurs achats et les amener ainsi à faire évoluer leurs comportements d'achat.

Contexte

Les consommateurs peuvent, par leurs choix, avoir un impact important sur les émissions de gaz à effet de serre du transport de marchandises.

En pratique, ils n'ont pas encore d'information sur l'impact environnemental des produits ou services qu'ils achètent, même si ce manque est en voie d'être comblé. La loi Climat et Résilience rend, en effet, obligatoire la mise en place de l'affichage environnemental pour le textile, l'alimentaire, les cosmétiques et l'ameublement, avec une phase d'expérimentation d'une durée maximale de 5 ans, soit jusqu'en 2026. Cet éco-score est calculé selon la méthode d'analyse en cycle de vie et comprend les opérations de transport.

Quelques informations généralistes peuvent quand même les guider.

Le commerce en ligne génère ainsi en général des émissions de gaz à effet de serre plus importantes que celles de la distribution traditionnelle, avec un nombre de livraisons presque équivalent au nombre de colis commandé, des véhicules moins remplis, un surplus d'emballage et des flux retours supplémentaires.

Récupérer son colis en points-relais (sauf déplacement du consommateur en voiture pour récupérer 1 ou 2 colis) constitue un moindre mal car cela permet une meilleure optimisation de la livraison. Les livraisons express, quant à elles, ont une empreinte carbone jusqu'à 30% plus élevée que les livraisons standards, en raison de l'augmentation du nombre de trajets nécessaires pour respecter les délais.

Modalités

- **Sensibiliser les consommateurs à l'impact environnemental du transport et de la logistique de leurs achats**
 - Définir un plan de communication à destination de différents publics
 - Déployer une campagne d'information
- **Recenser les initiatives réussies permettant l'évolution des comportements de consommateurs**
 - Identifier des exemples inspirants
 - Mettre en œuvre un de ces exemples sur le territoire
 - Travailler en concertation avec les EPCI menant des réflexions sur la logistique urbaine et/ou du dernier kilomètre
- **Proposer des sujets et thématiques de recherche à des partenaires académiques**

3. Favoriser la transition énergétique

Action 3.4 Faire évoluer les comportements des consommateurs



**Leviers**

**Partenaires**

**Indicateurs de réalisation**

Porteur(s)
A identifier parmi les partenaires

- Initiatives et expérimentations
- Interlud +
- Sources de données existantes type GIEC
- Loi Climat et Résilience
- Labels existants
- Collectivités territoriales
- A identifier – IUT infocom ou autre école intéressée pour travailler sur le sujet
- ADEME
- Associations
- % de mise en œuvre
 - Plan de communication
 - Recensement d'initiatives
 - Partenariat de recherche avec partenaires académiques
- Nombre d'actions de communication mises en place et outils diffusés
- Nombre de personnes touchées par les actions de communication

Horizon	CT	MT	LT
Priorité	1	2	3
Difficulté de mise en œuvre			

- Moyens**
- Temps humain pour
 - la coordination de l'action
 - Le montage et la mise en œuvre de la campagne de communication auprès des consommateurs
 - Le recensement des initiatives réussies
 - Prestation de communication et production d'outils de communication
 - 0,3 ETP sur 2 ans – 36 600 €
 - 50 000 € prestation communication
 - 0,2 ETP sur 2 ans – 24 400 €

ANNEXE 1 : LE CADRE NATIONAL



L'ÉMERGENCE D'UNE STRATÉGIE NATIONALE DE LA LOGISTIQUE

Face à une forte attente de tous les acteurs publics et privés, l'Etat initie en 2015 une démarche inédite pour partager les enjeux stratégiques de la logistique. Après des travaux préparatoires menés par les ministères de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer et de l'Economie et des Finances, la Conférence nationale sur la logistique fondée sur la « Stratégie nationale - France Logistique 2025 » a lieu le 8 juillet 2015. La stratégie repose sur 5 axes qui structureront les réflexions ultérieures.

- 1/ **Faire de la plateforme logistique France une référence mondiale en encourageant la dynamique logistique sur tout le territoire**
- 2/ **Développer le capital humain et faciliter la lisibilité de l'organisation logistique**
- 3/ **Faire de la transition numérique un vecteur de performance logistique**
- 4/ **Utiliser la logistique comme levier de transformation des politiques industrielles et de transition énergétique**
- 5/ **Instaurer et animer une gouvernance intégrée de la logistique**

A la suite de la conférence, un rapport est commandé à deux experts : Patrick Daher et Eric Hémar. Son titre traduit son contenu qui met en exergue le caractère essentiel de la logistique pour les entreprises, les territoires et la transition écologique et appelle à agir « Pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable ».

La création en 2020 du **CILOG – Comité Interministériel de la Logistique** et de **France Logistique** marque une nouvelle étape de mise en œuvre d'actions concertées.

Placé sous la présidence du Premier ministre, et marquant ainsi une vision systémique de la logistique et de ses enjeux, le **CILOG** réunit annuellement les ministères en charge des questions de logistique pour renforcer la compétitivité du secteur logistique et accélérer ses transitions écologiques, énergétiques et numériques.

La création de **France Logistique** s'inscrit dans une série de mesures préconisées par le rapport Hémar-Daher. La plate-forme associative rassemble à la fois des organisations et associations professionnelles de la filière ainsi que des entreprises qui souhaitent contribuer au projet (transporteurs, logisticiens). En portant la voix unifiée des acteurs du secteur, France Logistique instaure un dialogue renforcé avec les pouvoirs publics, notamment dans le cadre du CILOG.



Publiée au Journal Officiel le 24 août 2021, la Loi Climat et Résilience vise à *ancrer durablement l'écologie dans notre société contemporaine*. Plusieurs de ses articles ont ou auront des impacts importants sur la logistique et le transport des marchandises. La loi prévoit notamment :

Au titre de « Consommer »

- la création d'un écoscore pour afficher l'impact sur l'environnement des biens et services consommés par les Français

Au titre de « Produire et travailler »

- un verdissement de la commande publique par des clauses environnementales
- la fixation d'un objectif de développement des énergies renouvelables

Au titre de « Se déplacer »

- la mise en place de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)
- une obligation faite aux entreprises de prendre en compte les postes d'émissions liés au transport dans leur déclaration extra-financière
- Un développement de la formation à l'écoconduite
- Une obligation faite aux calculateurs d'itinéraires d'intégrer les réglementations spécifiques aux poids lourds

Au titre de « Artificialisation des sols »

- de diviser par deux le rythme d'artificialisation d'ici 2030 et d'atteindre le zéro artificialisation nette d'ici 2050
- une planification du développement des entrepôts

ANNEXE 2 : MÉTHODE DE TRAVAIL, UN PROCESSUS COLLABORATIF



UN PROCESSUS ENTAMÉ AVEC LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DE LA LOGISTIQUE

La Conférence régionale de la logistique en Bourgogne-Franche-Comté a été lancée par une série d'ateliers organisés en trois sessions :

- Elle s'est ouverte en décembre 2021 avec une première journée de présentation d'éléments d'état des lieux, de témoignages et une première série d'ateliers sur les thèmes de « l'identité logistique régionale » (atelier 1) et de « l'emploi » (atelier 2).
- Deux autres sessions d'ateliers sont venues compléter cette première journée, en février puis mars 2022 sur les thèmes de « la multimodalité » et de « l'innovation » (ateliers 3 et 4 réunis en février 2022), puis de « l'aménagement logistique » et de « la transition énergétique » (ateliers 5 et 6, réunis en mars 2022).
- Afin de faciliter la prise de parole, les ateliers ont été organisés (pour chaque thématique) en plusieurs petits groupes (d'une dizaine de personnes) travaillant en parallèle et dont les enseignements ont ensuite été consolidés.
- Chaque thématique a réuni au total une trentaine de participants.

Le travail collaboratif, réalisé avec les acteurs régionaux de la logistique au sens large (internalisée et externalisée et impliquant différentes dimension) a eu comme préoccupation de prendre en compte les réalités logistiques du territoire.



Ouverture de la journée
Fabien SUDRY – Préfet de la Région Bourgogne - Franche-Comté



Clôture de la matinée
Michel NEUGNOT - Vice-président Région Bourgogne-Franche-Comté





UN PROCESSUS ENTAMÉ AVEC LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DE LA LOGISTIQUE

Les ateliers ont permis d'identifier des premières pistes d'action sur six thématiques cibles :

- **Construire une identité logistique régionale**
- **Attirer – Former – Recruter**
- **Favoriser l'innovation**
- **Favoriser la multimodalité**
- **Aménagement logistique**
- **Favoriser la transition énergétique**

Construire une identité logistique régionale

- Sensibiliser et impliquer les différents acteurs et notamment les élus
- Produire et diffuser de l'information notamment cartographique
- Promouvoir la région, sensibiliser l'extérieur à l'attractivité logistique de la région
- Identifier le foncier disponible
- Construire une stratégie et la traduire dans un schéma de cohérence logistique et territorial

Attirer – Former - Recruter

- Faire connaître la réalité de la logistique et de ses emplois (visites d'entrepôts notamment)
- Promouvoir les métiers auprès des collégiens
- Réfléchir à une charte employeur
- Envisager la création d'un club logistique
- Animer un réseau pour l'emploi logistique
- Contribuer à l'amélioration des conditions de travail et de rémunération





UN PROCESSUS ENTAMÉ AVEC LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DE LA LOGISTIQUE

Favoriser l'innovation: Comment susciter et diffuser dans notre région des innovations dans les transports, l'entreposage, l'organisation, la gouvernance, la RSE,... ?

- Initier une démarche par la création d'un Club logistique
- Créer un guichet unique
- Standardiser, normaliser et partager des données

Favoriser la multimodalité: Comment favoriser la chaîne multimodale et le report modal pour le transport de marchandises ?

- Construire une animation territoriale en associant acteurs économiques et acteurs publics
- Renforcer le volet fret multimodal dans les politiques régionales
- Avoir une vision partagée, coconstruite et stratégique du foncier nécessaire pour développer le multimodal
- Créer un référent multimodalité ou un réseau de référents pour accompagner des projets et fournir des données techniques
- Créer un Club Logistique
- Mobiliser et sensibiliser autour des enjeux de la multimodalité
- Responsabiliser les consommateurs

Aménagement logistique : Quel aménagement pour une logistique durable et performante

- Construire un schéma logistique régional
- Qualifier l'offre et la demande
- Donner de la visibilité sur les opportunités de s'implanter
- Créer un observatoire régional de la logistique
- Favoriser des solutions frugales et un aménagement vertueux
- Mettre en œuvre une Bourse de stockage régionale
- Faciliter l'implantation de fonctionnalités logistiques dans le respect d'objectifs fixés par ailleurs dans un schéma et dans la réglementation
- Développer une boîte à outils pour faciliter le rôle des collectivités lors d'une demande d'implantation
- Créer des outils de portage foncier ou immobilier à vocation économique

Favoriser la transition énergétique : Comment accélérer la transition énergétique dans la fonction logistique ?

- Mettre en place une stratégie industrielle en faveur des carburants alternatifs
- Construire une stratégie multimodale raisonnée et concertée
- Sensibiliser les acteurs
- Recenser et analyser les besoins individuels et collectifs en matière de transition
- Diffuser de la connaissance, partager de l'expérience
- Mettre en place un guichet unique

Afin de poursuivre les travaux et de se doter d'un outil d'action, la DREAL Bourgogne-Franche-Comté a souhaité, avec ses partenaires, engager un travail collaboratif qui s'est déroulé de mai 2023 à août 2024 sous la forme de la co-construction d'une **stratégie régionale de la logistique**.

Cette dernière s'est appuyée sur :

- Un travail de reformulation et de consolidation des pistes d'actions issues des ateliers de la Conférence régionale,
- La sélection de trois thématiques permettant d'engager les premières actions : **Attirer – recruter - former, Multimodalité et Transition énergétique,**
- Des rencontres individuelles ou collectives avec des personnes ressources détenant une expertise sur les thématiques cibles et potentiellement des leviers d'action,
- L'identification des pistes d'actions à approfondir collectivement,
- Un travail collaboratif et participatif lors d'ateliers thématiques visant à affiner les pistes d'action et à renseigner les fiches action,
- Un travail de consolidation pour aboutir à un plan d'action partagé.

La concertation a été menée dans le souci de prendre en compte la réalité de la logistique en région, de permettre des regards croisés sur les thématiques, d'identifier des actions collectives et partenariales sur lesquelles les acteurs publics peuvent mobiliser des leviers et travailler avec les acteurs de l'écosystème logistique dans le cadre d'un dialogue constructif.

Au total, près d'une cinquantaine de structures publiques et privées se sont mobilisées pour participer aux travaux lors de rencontres bilatérales ou en participant à des ateliers collaboratifs.





ACTEURS QUI ONT PARTICIPÉ

Entités	Noms	Entités	Noms
ADEME	AUBERT Blandine ; AUCORDONNIER Bertrand ; RIGONI Pauline ; BERNY-TARENTE Camille ; DORE Nicolas ; LUPOGLAZOFF Pierre	BOUHET BOURGEON COGNARD	BOURGEON Raphael
ADU du Pays de Montbéliard	PEREIRA José;	Bourgogne Franche-Comté Mobilité Electrique	BROSSIER Thierry
AER	LOCH Nathalie , STREBELLE Alban ; LAGRANGE Jean-Claude; ARBEZ Anne-Gaëlle	BPI France	LHUIILLIER Fanny
AFT	BROSSE Isabelle	Bretagne Supplay Chain	LE PROVOST Elodie
Air Liquide	GRANDJACQUES Guillaume ; MARTIN Blandine	BTP Consultants	MARCHETTO Anthony
Alliance 4 F	GINDT Nicolas	CA Grand Dole	PAGNIER Martin
Alphagreen Développement	CHEVENEMENT Ludovic	CAPTAIN FRANCE	SCHIRMANN Vincent
ANDINE Group	CAMBON Mathieu	CARSAT BFC	CREMASCHI Olivier
APROPORT	THERISOD Laurène	CC Le Grand Charolais	RONGET Christophe
ARACT	LOOS Aurélien	CCI Bourgogne Franche Comté	CHARLOT Jacques; BAEKE Vera; BAUDRA Florence; OERTLI Rémi
ARNia	JOBLLOT Raphael	CCI71	LEYES Pascal
ATMO BFC	VILLERY Julien	CEREMA	COTTET Marion; DE SOLERE Hélène
AUTF	LEMEUNIER Nicolas; POSTEC Enzo; VIGUIE Yann	CERP-PRM	STEFFEN Olivier
BERGELIN SA	BERGELIN Xavier; BERGELIN Frédérique	CESER BEC	ECHAILIER Bernard



ACTEURS

Entités	Noms	Entités	Noms
CFL Multimodal	LAMBERT Eric	DG au Développement de l'axe Méditerranée Rhône Saône	MAILLOT Romain
CCIMB	GAUTHERON Pascal	DGE	DEPORTE Maxime; LEBRETON Marc
COMBRONDE	HUBERT Nicolas	DGITM	VALERE Xavier-Yves
CA Beaune Côte et Sud	ROUPLY Charlotte	Dijon Métropole	VAUSSANVIN Jacques; CORAL Aurélie; MEUNIER Solène; PRIBETICH Pierre; VOLATIER Anne; LAFFITTE Perrine
CA du Grand Sénonais	PERREAUX Bruno	Direction Générale des Entreprises	CAILLOUX Geoffroy
CA Grand Dole	ORNIEL Manon	DREAL BFC	PERRIGOUARD F.; BARBAUD A.; BERTHIER J.; NOUVEAU B.; COUSSY A.; JANSON L.; MAHEU M.; POITOUT F.; GUIBOURG F.; TERPENT-ORDASSIERE J.; CORBET J.; DESINDE M.; GIMBERT A.; LEFRANC P.; LE CORVIC JC; MONCOUYOUX C.; PIGNON M.; DURAND R.; VOULAND J.; HOFFMAN A.; COLLIN A.; LEMAITRE C.; PERRETTE L.; MILLEFANTI L.;
CA de la Plaine Dijonnaise	DANCOURT Vincent		
CA du Grand Charolais	NIVOT Guillaume		
CRBFC	LEDET Catherine; LIGNIER Catherine; LANGRAND Guillaume; GAUDIN Julie	DREETS BFC	RIBEIL Jean; ROUSSOULIERES Julia; CURTELIN Philippe; MASSIA Philippe
COVATI	GRADELET Alain	EcoCO2	BERLIZON Yann; MARTET Luc
Creativ'	JAMET Audrey	Education Nationale	SALOMON Hervé; GARNIER Marie-Agnès; FOURMOND Fanny
CRFFPTL	BECU Olivier	EGC Centrest	JUNGMANN Véronique
DDT 21	VINCENT Florent	ENEDIS	LAUDE Pascal
DELANCHY Transports	DAVIGNON Freddy		

ACTEURS

Entités	Noms	Entités	Noms
EIFFAGE et GBA	Dey Pierre	Groupe STEFF	DAILLY Sylvain
FINAUT	NOBLET Patrick	HILLEBRAND	WALTER Carole
FNTR Bourgogne LOGIVIA	BAUDRY Sylvain; COLLE Jean-Michel	INOVYN	FROMONT Alain; GIRAUD Fabrice
FQP - BFC	COUTURIER Bertrand;	ISTELI	DAUJON Rémy
France Chimie	LOUIS Sandra	IUT Besançon/ Vesoul	GERARDIN Catherine; DURUPT Thomas; ALLEGRETTI Lucia
FRANCE Logistique	MARECHAL-DEREU		
FRET SNCF	BOUKACHAB Loubna; MICHAUX Margaux; KASMI jean-Marc	JBD	BOILEAU Johanne
GazUp	BILEK Arnaud	JUNGHEINRICH	LAVIER Valentin
GEIQ GETL BFC	BOUCOIRAN Isabelle; RAKO Marc	KUEHNE + NAGEL ROAD	CHARLEUX Benjamin; FERROTTI français
GNTC	BARBE Aurélien	La fabrique de la Logistique	SACHS Jean-Pierre
Grand Besançon Métropole	CHAON Jérôme; CLAIR Emilie; BILLET Clément; CHALAMON Caroline	La POSTE	PUIG florence
Grand CHALON	RAYMOND Elsa	Logi PORT SCHUTTLE	MALIVERNAY Alain
GRDF	GASSER Luc	Logistic Low Carbon	DESROQUES Sébastien
Groupe ALAINE	DESRATS Pascal	LOGIVIA	TESNIER Flore-Anne
Groupe BLONDEL	CLERC Franck	Mairie de Saint Jean De Losnes	DUPARC Marie-line
Groupe MASSA	ALAZET Philippe; MENIPETTI Alain	MEDLINK	CHARDON Loane; GLEIZES Mathieu
Groupe PANHARD	ROY Olivier	Objectif OFP	FRANCOIS Philippe
Groupe SAVOYE	GODOT Erwan		

ACTEURS

Entités	Noms	Entités	Noms
OPCO Mobilités	GUYARD Béryl; MESSAGE Guillaume; VERGER Florian	SCHIEVER	BLANCHARD Christophe
OTRE BFC	TATIN Blandine	SEDIA	ROGER Thomas
POMONA	LARGE Manuel; VAN MELO Alain	SEGRO	DURAND Jérémie; HAACK Robin
Pays Vesoul Val de Saone	BEAUVAL Violette	SGAMI	BERDAL Maxence; DELAIR Frédéric
PETR du Pays des Vosges Saonaises	MENGIN laura		
PETR du Pays Charolais-Brionnet	BOUCHARD Pierre-Louis	SGAR	PIERRAT Eric; BOUCHER Mickaël; NIVET Philippe-Alexis
PETR VDSN	BONDUELLE Rémi		
PNR du Doubs Horloger	JALOCHA Tania	SIMCO	BOUDIER René
France Travail	GANNARD jean; LACHAT Laurie; DEHARO olivier	SMTF	CHOSSAT de MONTBURON; BOQUET Alain
Pôle véhicule du futur	HUMBERT Sébastien; TOURNIER Thierry	SNCF	HARDY Michel; POTTIER Philippe
Post BOTECH BLUESPED	GILBERT Julie	Sté Générale des Techniques	DALERY Laetitia
Préfecture	SUDRY Fabien	Spécific-Log	DESNOYERS Kevin
Région Bourgogne franche Comté	COURVOISIER Bertrand; LEMAIRE Gilles; MAIRET Hélène; HOUISTE olivier; GRENOUILLET Emmanuelle; BOZONNET Mathilde; CARTILLIER Pierre; NEUGNOT Michel; DERRE Gaelle; LIARD Virginie	STEF - AFIOLOG	SAUBIER Gilles
		STONEHEDGE	POMIES Laurène; STEPHAN Guillaume
		SYENSQO	DEPREZ Gilles; HOORNAERT guillaume
REGIS MARTELET	BERTHELON Michel	Syndicat Mixte de la Bresse bourguignonne	RAVET Sébastien
SAMARCANDE	DUONG Philippe	Syndicat Mixte du SCOT	BERTHOMIER Anne; MARCOTTE Sabrina
SAS LOGIYONNE	MERCEY Didier		



ACTEURS

Entités	Noms	Entités	Noms
TENLOG	DE BERTIER François		
TLF	BOVERO Nicolas		
Transports CORDIER	COLLEY Anne-Marie		
Transports GRG	PLAZA Alexandre		
Transports MARTELET	BEAUNE Nicolas		
UNCGFL	STEFANI Frédéric		
UNICEM	BAUDUIN Christophe; RIVA Philippe		
Union TLF	BRETON Marie		
VEEPEE	CHAMBOST Romain; GIRARD Pierrick		
Ville Dijon Métropole	CORDIN Silvère		
VIRTUO INDUSTRIAL PROPERTY	VIAUD Régis		
VITAGORA	ESTEVE Adélaïde		
VNF	BIOUD Rachid; MALET Céline, CHARTRE Nicolas; SCHEHR Arnaud		

ANNEXE 3 : LES LIGNES DIRECTRICES



AVOIR UNE APPROCHE SYSTEMIQUE

Lors de la construction de la stratégie, il est apparu nécessaire d'adopter une vision systémique c'est-à-dire d'inscrire la démarche de construction de la stratégie régionale de la logistique en adéquation avec les ambitions du territoire définies dans les outils de planification territoriaux et schémas régionaux.

En effet, les documents de planification tels que le SRADDET Ici 2050 (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires), le SRDEII 2022-2028 (Schéma Régional de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation), la Stratégie RIS3 2021-2027 (Stratégie Régionale d'Innovation vers la Spécialisation Intelligente) et les volets mobilités des CPER 2023-2027 / CPIER Rhône-Saône 2023-2027 (Contrat de Plan Etat Région et Contrat de Plan Interrégional Etat Régions) adressent plus ou moins directement la filière logistique. Par ailleurs, la stratégie se nourrit également des travaux de la COP régionale qui décline la démarche nationale de planification écologique sur le territoire de la Bourgogne-Franche-Comté. Dans ce cadre, les activités du fret sont particulièrement concernées par le volet "Mieux produire" de la COP.

Le second volet de cette approche consiste à faire connaître les actions qui seront menées dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie régionale de la logistique aux pilotes de ces plans lors de leur renouvellement.

L'objectif de ces deux approches complémentaires est d'accroître la portée des actions menées en lien avec la filière logistique et de favoriser une meilleure prise en compte des enjeux du transport et de la logistique dans les actions des acteurs publics pour la transition écologique.



IDENTIFIER L'EXISTANT ET LE VALORISER

Le travail de concertation tel qu'il a été mené a permis de travailler en concertation à partir d'une validation préalable des enjeux pour la filière lors des ateliers de la Conférence régionale puis lors des travaux menés en comités d'experts et comités thématiques.

Par ailleurs, la diversité des acteurs qui ont participé à la Conférence régionale de la logistique et aux travaux qui ont suivi démontre l'existence d'un écosystème riche et engagé pour le développement économique de ce secteur d'activité. Dès les premiers échanges en comités thématiques pour construire cette première version d'une stratégie régionale de la logistique, il est apparu nécessaire de mieux **connaître** et **valoriser** auprès des entreprises du territoire les outils et dispositifs existants avant d'engager de nouvelles actions. Cette problématique d'identification et de valorisation de l'existant s'est posée sous des termes propres à chacune des trois thématiques abordées.

- **Sur le thème emploi-formation décliné sous l'angle « Attirer, former, recruter »** de nombreux dispositifs existent et ont été éprouvés pour attirer de nouveaux profils, faire connaître les métiers et favoriser l'orientation ou la réorientation vers le secteur. L'écosystème des acteurs est structuré, les rôles des uns et des autres sont définis et l'articulation des rôles, des missions et des périmètres des uns et des autres sont clairement délimités.

Pour cette thématique, **le premier enjeu est de faire connaître aux entreprises les dispositifs existants et les modes opératoires pour les mobiliser en veillant à prendre en compte l'ensemble des fonctions et métiers logistiques** (au sein des entreprises de transport et de logistique et au sein des entreprises industrielles et commerciales).

- **Concernant le sujet de la multimodalité, l'enjeu consiste à éclairer l'écosystème des acteurs sur les offres existantes :**

- de services, d'équipement et d'infrastructures en prenant en compte les opérateurs historiques et les nouveaux opérateurs,
- d'accompagnement en prenant en compte les dispositifs et porteurs traditionnels et les nouveaux dispositifs encore méconnus dont le rôle consiste à favoriser et encourager la multimodalité.

Par ailleurs, au vu de la thématique abordée, il est nécessaire de travailler au-delà du périmètre régional a minima en interconnexion avec les régions limitrophes et se rattacher aux stratégies interrégionales qui guident les investissements.

- Enfin, sur la **thématique de la transition énergétique** il y a peu de recul sur le sujet et **l'enjeu est surtout de pouvoir partager et faire connaître des expérimentations menées en région ou ailleurs et d'apporter de la connaissance** afin d'alimenter les réflexions et permettre aux entreprises de faire des choix éclairés d'itinéraires techniques engageants sur le moyen terme impliquant des investissements qui peuvent être conséquents.

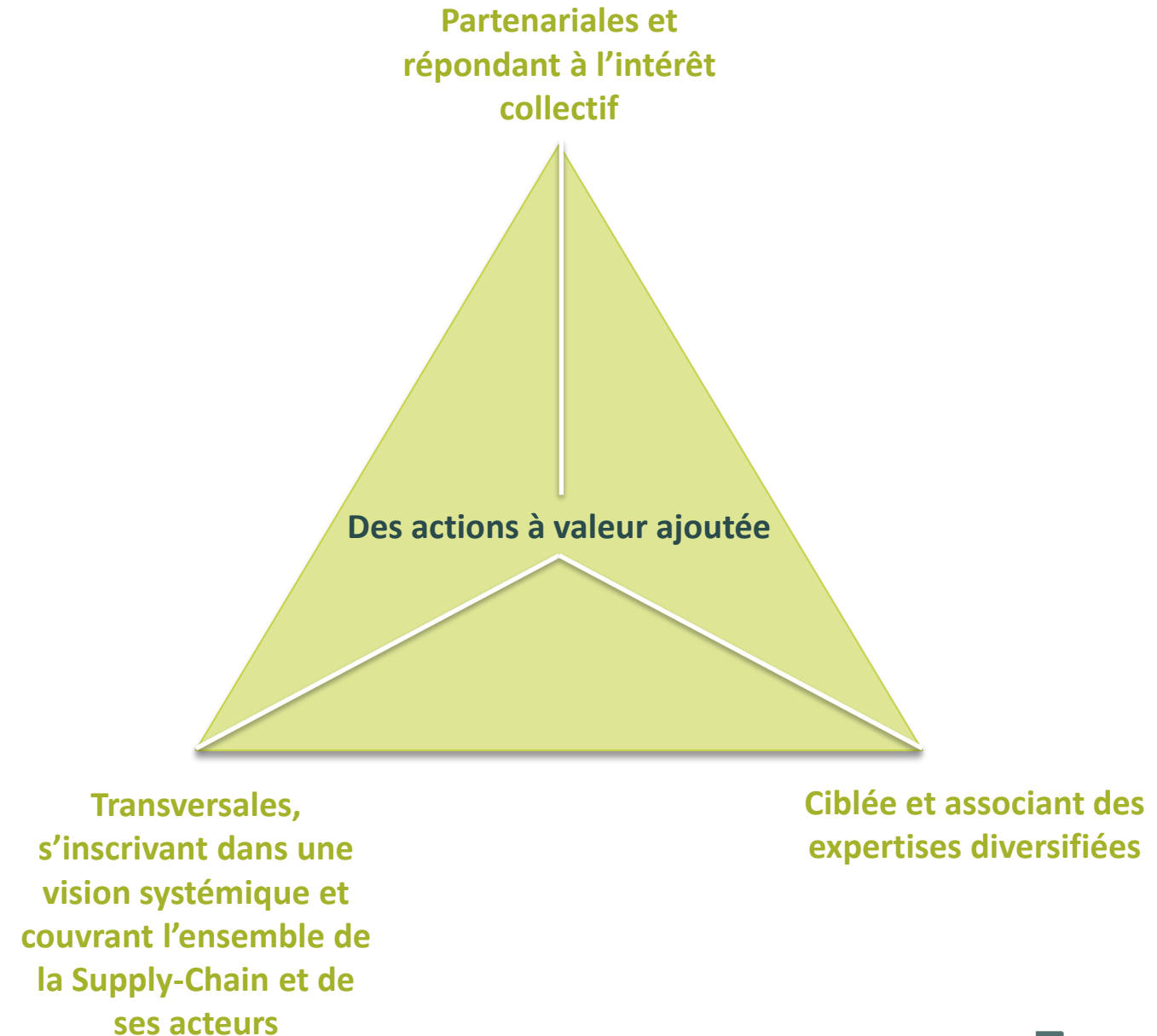


PROPOSER DES ACTIONS À VALEUR AJOUTÉE SUR TOUTE LA CHAÎNE ET DE MANIÈRE COLLABORATIVE

Nous avons vu précédemment qu'une grande diversité d'acteurs agit d'ores et déjà en lien avec les trois thématiques sur laquelle la stratégie régionale de la logistique va porter. Ces acteurs sont des experts dans leur domaine d'activités.

La troisième ligne directrice qui a donc présidé à la co-construction de la stratégie régionale de la logistique est d'identifier des actions à valeur ajoutée :

- partenariales et répondant à l'intérêt collectif,
- transversales et qui s'inscrivent dans la dynamique de la filière,
- ciblées et dont la mise en œuvre exige une forte agilité, ainsi que des compétences et des expertises diversifiées.

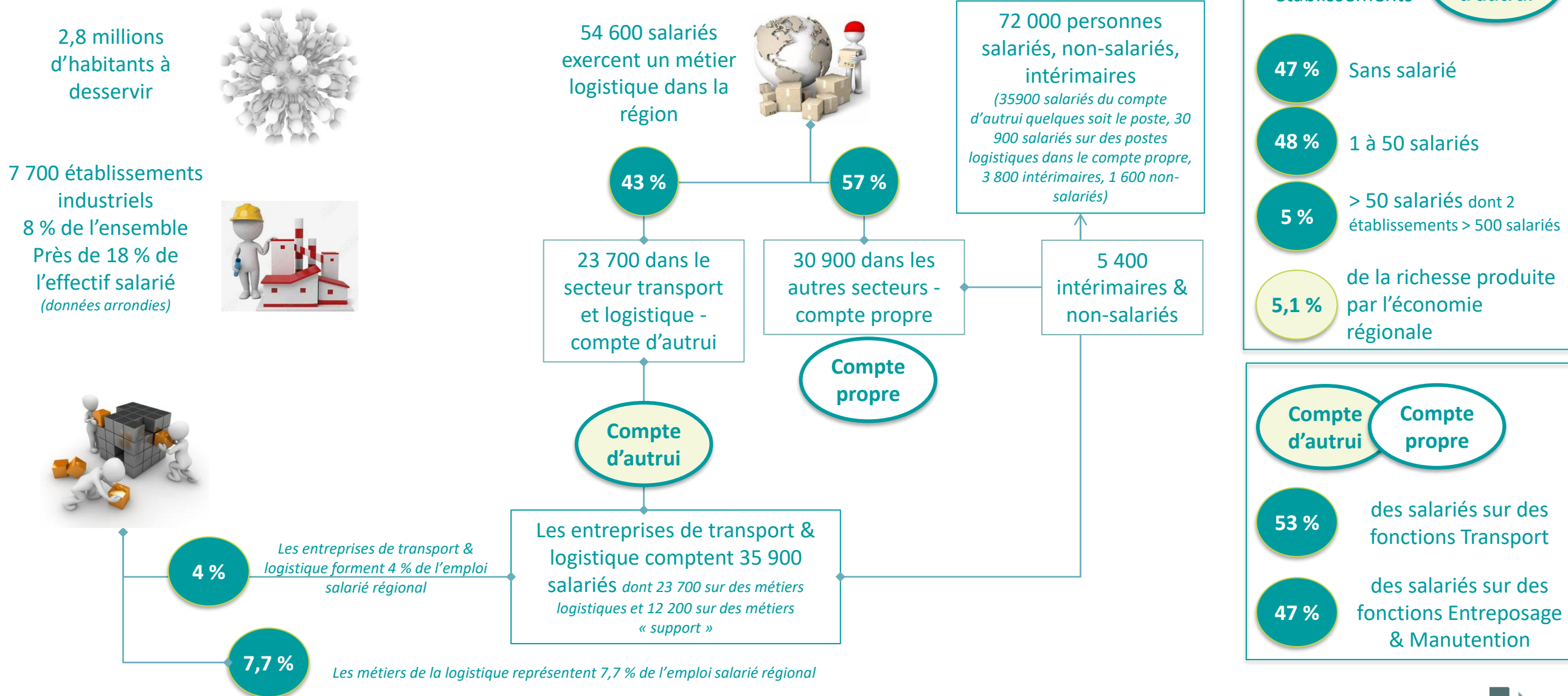


ANNEXE 4 : LES RESSOURCES POUR ALLER PLUS LOIN DANS L'ÉTAT DES LIEUX



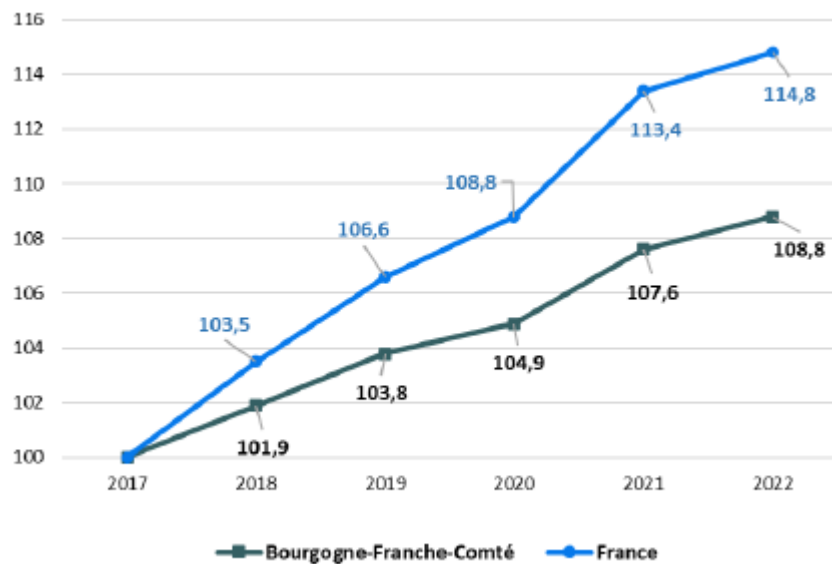
LA LOGISTIQUE, 72 000 EMPLOIS ET 5,1% DE LA RICHESSE DÉGAGÉE PAR L'ECONOMIE REGIONALE

La logistique en Bourgogne-Franche-Comté (source Insee)

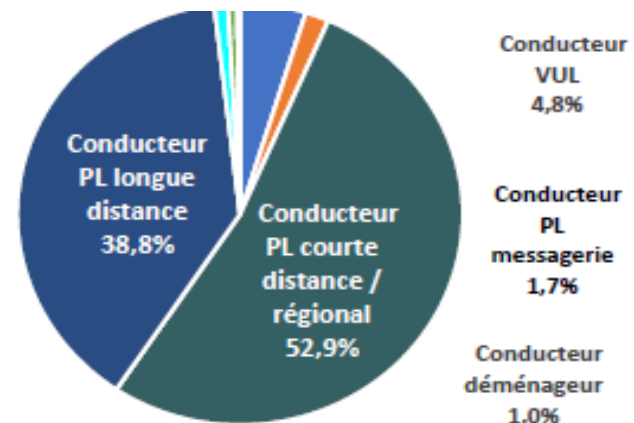




L'EMPLOI DANS LES ENTREPRISES QUI EXERCENT LES ACTIVITES DE TRANSPORT ET/OU LOGISTIQUE POUR COMPTE D'AUTRUI EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE



Des effectifs salariés en croissance depuis 2017 (base 100 en 2017)
(source OPTL)



38,8% seulement de conducteurs poids-lourds longue distance en Bourgogne-Franche-Comté (source OPTL)

Taux de rotation : 18 % (+1%) (source OPTL)
96% des emplois en CDI, 90% à temps complet

60% des transporteurs déclarent des difficultés de recrutement (source OPTL)



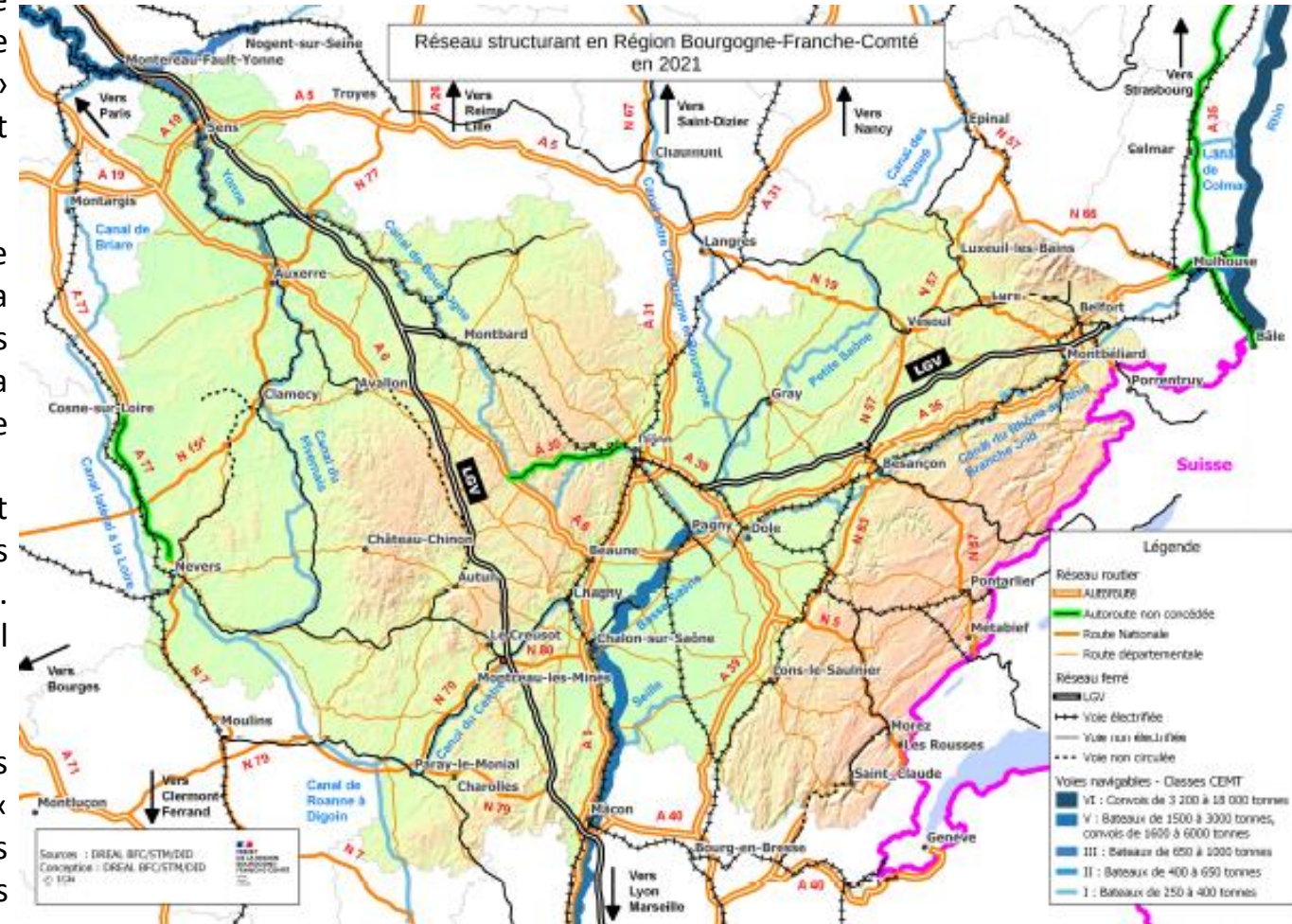
LA BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE, UN NŒUD DE COMMUNICATION INFRASTRUCTUREL ROUTIER, FERROVIAIRE ET FLUVIAL À UNE ÉCHELLE NATIONALE ET EUROPÉENNE

Route : A6, A31 et A36 convergent au cœur du triangle Dijon – Beaune – Dole, centre névralgique de la région. Les relations avec le Sud de la France et de l'Europe sont assurées par l'A6 et à un degré moindre par l'A39. Aucun manque d'infrastructure autoroutière important n'est à signaler, même si les « bordures » de la région (Nièvre, Sud Jura, Est du Doubs et Nord de la Haute-Saône) sont irriguées par des routes plus petites.

Fluvial : Le réseau fluvial bourguignon et franc-comtois est connecté à la Seine par l'Yonne, au Rhône par la Saône, au Rhin par le canal du Rhône au Rhin, à la Moselle par la petite Saône et le canal des Vosges. Mais ces connections empruntent des canaux à petit gabarit. Il n'y a ainsi pas de trafic fret entre la Saône et l'Yonne et il est anecdotique entre la Saône et le Rhin et entre la Saône et la Moselle.

La Saône jusqu'à Pagny-le-Château et l'Yonne jusqu'à Auxerre ont un gabarit compatible avec un transport de marchandises compétitif. 3 plateformes trimodales opèrent ainsi sur la Saône (Mâcon, Chalon sur Saône et Pagny). La plateforme voie fluviale-route sur l'Yonne à Gron devrait être connectée au rail au 2nd semestre 2027.

Ferroviaire : La Bourgogne-Franche-Comté exploite 2 507 kilomètres de lignes ferroviaires. Plus de 300 km sont dédiés au fret, notamment sur les lignes dites « capillaires », desservant le plus finement le territoire. Ces lignes sont néanmoins de moins en moins opérationnelles, leur entretien étant soumis à des impératifs de coûts – rentabilité, en Bourgogne-Franche-Comté comme ailleurs en France. Le triage de Gevrey est un site intermodal stratégique, particulièrement bien positionné pour des connexions vers les 4 points cardinaux.



50% DES ENTREPÔTS DE LA REGION SITUES EN CÔTE D'OR ET SAÔNE ET LOIRE

Les entrepôts de Bourgogne-Franche-Comté couvrent une surface totale d'environ 5,5 millions de m², représentant 5 % des entrepôts nationaux sur 7,4% de la superficie française.

La Côte-d'Or et la Saône-et-Loire concentrent 50 % de ces infrastructures. Des pôles logistiques majeurs sont situés entre Dijon et Mâcon, ainsi que dans l'Yonne, autour de Sens.

La région Bourgogne-Franche-Comté accueille un volume d'entrepôt conforme à son poids économique et démographique.

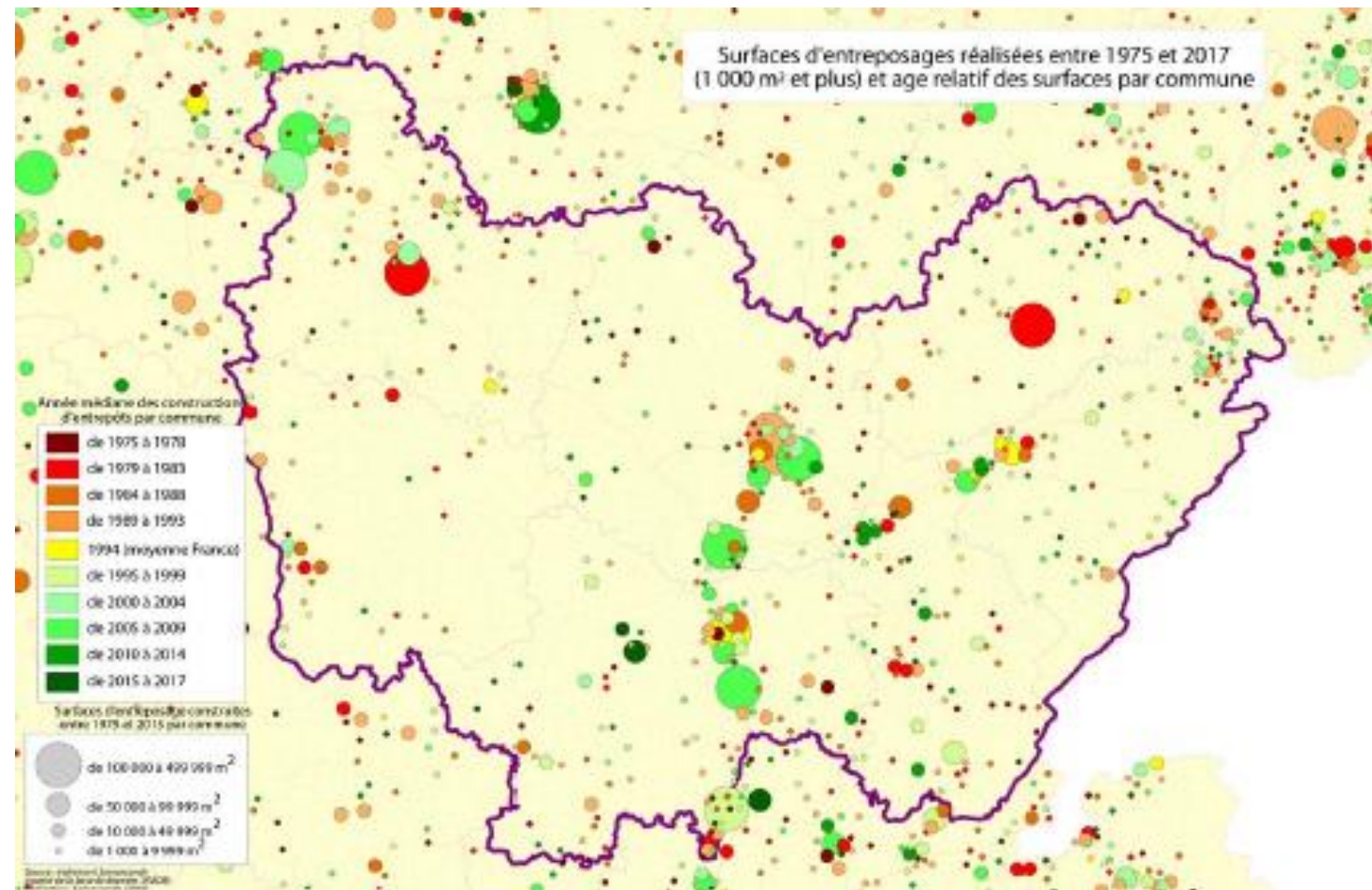
Les entrepôts les plus récents se situent sur l'axe Dijon-Mâcon, le sénonais et le nord du Jura.

Les entrepôts régionaux sont légèrement plus petits que la moyenne nationale, avec une surface moyenne de 3 177 m², contre 3 400 m² en France.

Par ailleurs, selon l'AFILOG, une cinquantaine de bâtiments logistiques (Classe A, B et messageries ≥ 10 000 m²) est recensée dans la région, pour un total de 1,4 million de m². Au T4 2021, le taux de vacance (prenant en compte l'offre disponible sous 6 mois) y atteignait 2,2 %.

La logistique en Bourgogne-Franche-Comté *(source Insee)*

Plus de 5,5 millions de m² d'entrepôts construits depuis 1975 *(source SITADEL)*, 5 % du total national sur un territoire représentant 7,4 % de la superficie française





LES ATOUTS DE LA BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ POUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

La logistique en Bourgogne-Franche-Comté (source Insee)

5 terminaux intermodaux :
Gevrey-Chambertin, Pagny,
Chalon-sur-Saône, Mâcon, Gron

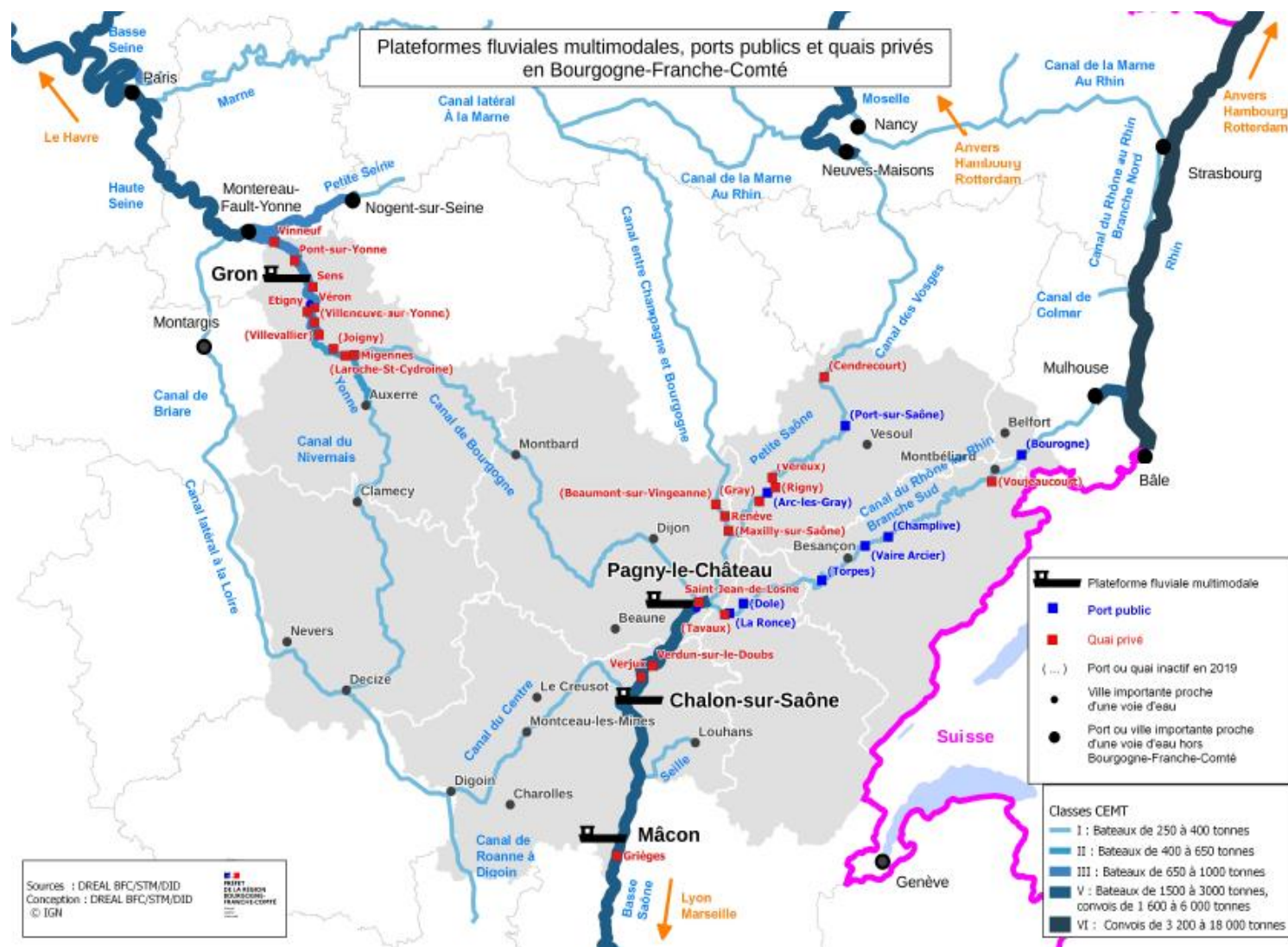
30 quais publics et privés
dont 10 actifs

159 sites embranchés
fer mais 97 qui
l'utilisent effectivement



Photos source internet, non localisées

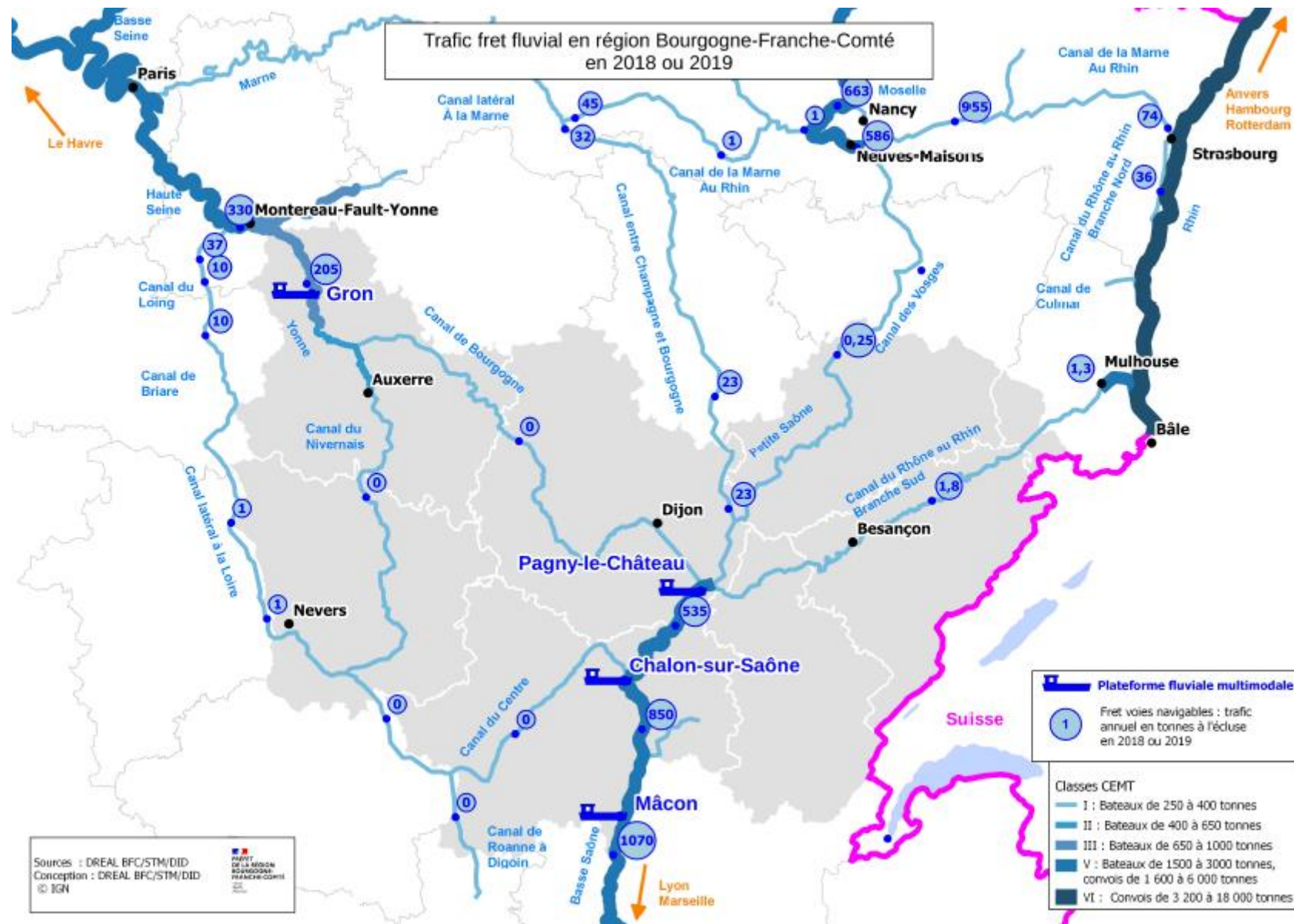
Une mission d'axe créée en 2018 sur l'axe Méditerranée Rhône Saône (MeRS) avec l'objectif de constituer un espace logistique maillé autour de 6 enjeux : les dynamiques villes-ports, la massification, la réindustrialisation et la transition énergétique, l'innovation et la transition numérique, le tourisme et la transition écologique. Cette mission MeRS coordonne notamment les travaux du conseil de coordination interportuaire et logistique (CCIL).





UN TRAFIC FLUVIAL LARGEMENT EXPLIQUÉ PAR LE GABARIT DES VOIES FLUVIALES

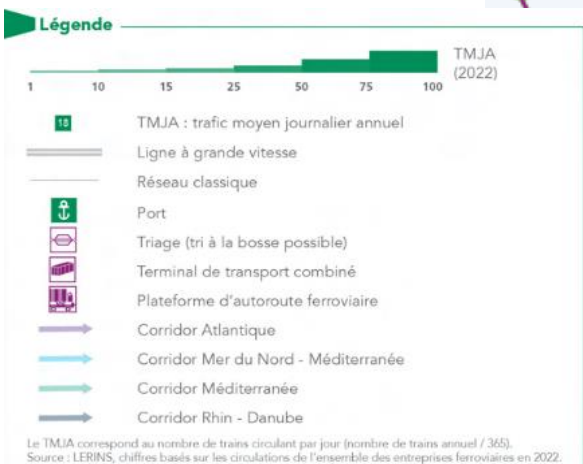
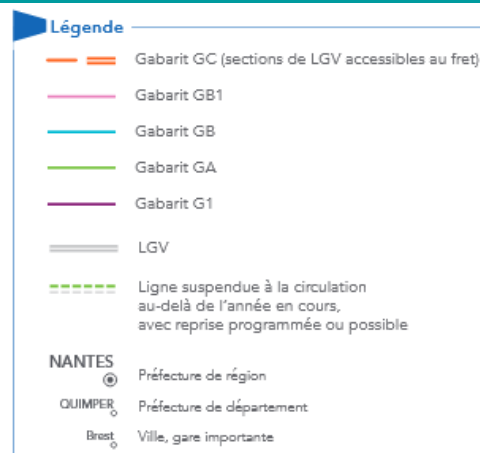
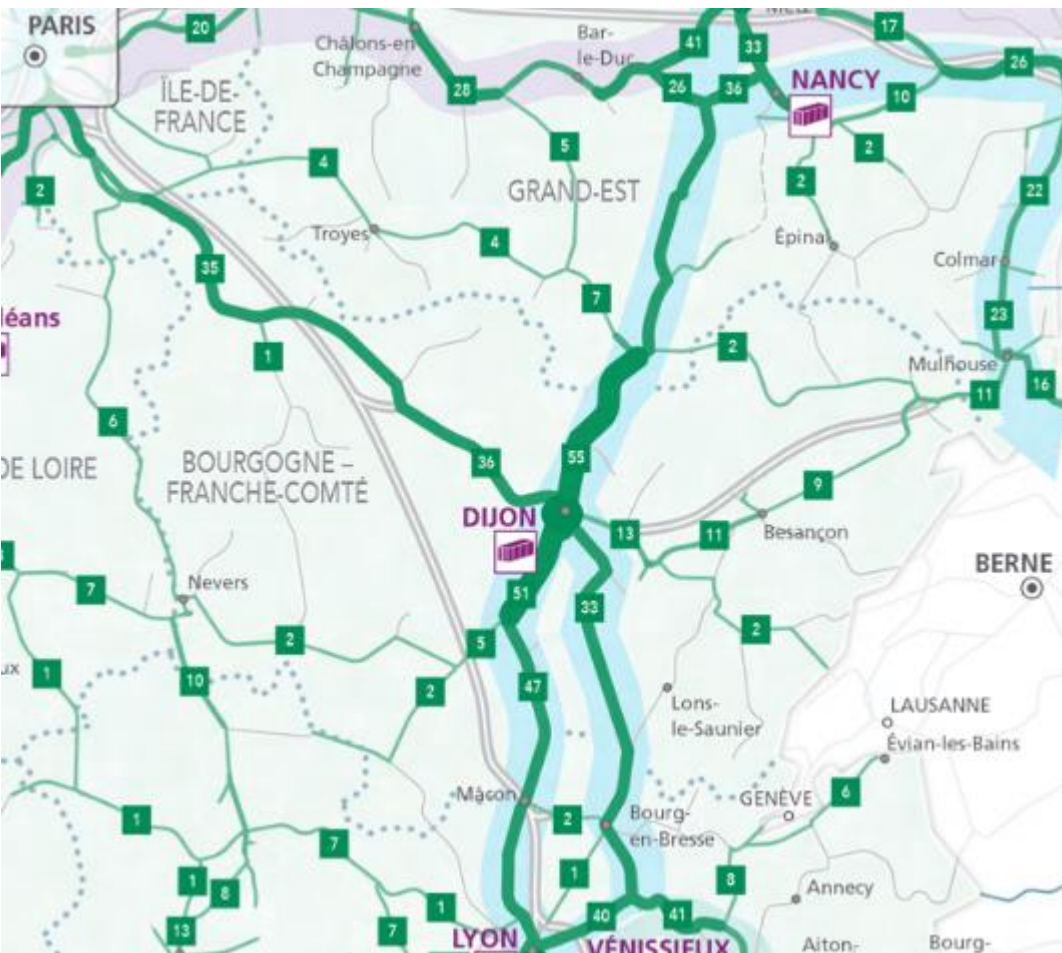
Le trafic fluvial est quasi nul entre la Saône, l'Yonne, la Moselle et le Rhin en raison du petit gabarit (gabarit Freycinet) des canaux ou rivières empruntés.





LES GABARITS FERROVIAIRES ET LE FRET

Le nombre de trains moyens journaliers entre Dijon et Belfort est faible, comparés aux axes vers Paris, Lyon et Nancy. Une mise au gabarits GB1 de certaines portions de la voie pourrait augmenter sensiblement ce trafic.





LES PROBLÉMATIQUES DU TRANSPORT-LOGISTIQUE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Des travaux (études, ateliers, réunions, entretiens) menés pour élaborer la stratégie régionale de la logistique, il ressort les constats suivants.

D'un point de vue général, la Bourgogne-Franche-Comté est un territoire peu dense et modérément contributeur à la richesse nationale. La demande logistique endogène est, de ce fait, plus limitée. Par contre, elle est entourée de pôles économiques majeurs comme Paris, Lyon, Strasbourg et la Suisse. **Bien pourvue en infrastructures routières de transport, elle est un lieu de passage** pour les flux Nord-Sud – de l'Europe du Nord vers la Méditerranée, et les flux Est-Ouest – de l'Europe de l'Est vers l'Espagne.

Compte tenu du fait que l'offre de bâtiments logistiques se raréfie dans les régions voisines, on observe une forte progression de la demande placée de surfaces neuves logistiques en Bourgogne-Franche-Comté depuis 2016. En Bourgogne-Franche-Comté, **le foncier logistique connaît toutefois, lui aussi une tension particulièrement accusée**. Les implantations logistiques pâtissent d'un manque de distinction entre les différentes logistiques en termes de création d'emplois et de l'anticipation de troubles de voisinage liés à la circulation des camions.

D'un point de vue économique, **les entreprises de transport routier sont fortement impactées par une croissance faible, l'inflation et la hausse du prix des carburants** qui ont des conséquences directes sur les coûts d'exploitation et donc sur les marges dans un contexte européen très concurrentiel.

La logistique, en Bourgogne-Franche-Comté comme ailleurs, connaît **un déficit d'image** en ce qui concerne les métiers et auprès des élus et citoyens.

Les entreprises expriment **des difficultés à recruter**, notamment des opérateurs logistiques et des conducteurs.

Elles font part également d'une difficulté à recruter des candidats en phase avec les valeurs de l'activité logistique, c'est-à-dire une importance forte accordée à la satisfaction des clients et à la primauté des missions.

Par ailleurs, la transition énergétique de la logistique est un vrai enjeu. Notamment, **le transport compte en 2023, pour 34 % des gaz à effet de serre (GES)** et les émissions de poids-lourds et véhicules utilitaires pour 38% des émissions de transport.

La décarbonation de la logistique passe par un recours plus important aux modes de transport massifiés (fluvial et ferroviaire), l'utilisation de motorisations moins émissives de GES (batterie électrique, biocarburants, hydrogène), l'optimisation de la localisation des entrepôts (distances d'approvisionnement diminuées) ainsi que de leur performance énergétique.

La part modale des modes massifiés est de 11% en France en 2023. Si **des investissements semblent nécessaires** en termes d'entretien des voies capillaires et pour la mise au gabarit GB1 compatible, sous certaines conditions, avec le chargement de semi-remorques de type P400 sur la ligne Dijon-Besançon-Belfort, il est constaté un **manque d'information sur les aides, outils et dispositifs d'accompagnement aux entreprises**.



Observatoire national de la logistique : <https://splott.univ-gustave-eiffel.fr/observatoire-national-de-la-logistique>

Rapport sur les attentes des professionnels de la logistique en Bourgogne-Franche-Comté (publié par la DREAL en mai 2021) : <https://www.ort.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/rapport-sur-les-attentes-des-professionnels-de-la-a908.html>

Panorama filière logistique Région Bourgogne-Franche-Comté (publié par l'AER en décembre 2018) : <https://www.ort.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/panorama-filiere-logistique-region-bourgogne-a529.html>

Etude sur la filière et les métiers de la logistique en Bourgogne-Franche-Comté (publiée par INSEE et DREAL en avril 2019) : <https://www.ort.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/etude-sur-la-filiere-et-les-metiers-de-la-a399.html>

Analyse du système logistique sur l'axe MERS (avec annexe sur la Bourgogne-Franche-Comté (publié par CEREMA Méditerranée en octobre 2018) : <https://www.ort.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/analyse-du-systeme-logistique-sur-l-axe-a397.html>

Rapport 2023 de l'Observatoire Prospectif des métiers et qualifications dans les transports et la logistique en Bourgogne-Franche-Comté : <https://optl.fr/wp-content/uploads/Rapport-OPTL-BFC-2023.pdf>

ANNEXE 5 : GLOSSAIRE



GLOSSAIRE

Nom	Entité
AAP	Appel à projet
ACIA	Action collective Innovante et Apprenante
ADEME	Agence de l'environnement et de la Maîtrise d'Energie
AER	Agence Economique Régionale
AFEST	Action de Formation en Situation de Travail Organisme qui développe la formation professionnelle dans le secteur du transport et de la logistique en France
AFT	
AFPA	Agence Nationale pour la Formation Professionnelle des Adultes
AFTRAL	Apprendre et se former en Transport et Logistique
ARACT	Agence Régionale pour l'Amélioration des Conditions de Travail
ARML	Association Régionale des Missions locales
ARNIA	Agence Régionale du Numérique et de l'Intelligence Artificielle
AUTF	Association des Utilisateurs de Transport de Fret
Axe MeRS	Association des Utilisateurs de Transport de Fret
CACES	Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité
CCIL	Conseil de Coordination Interportuaire et Logistique
CEREMA	Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CESER	Conseil Economique, Social et Environnemental Régional
CII LOG	Comité Interministériel de la logistique



GLOSSAIRE

Acronyme	Terme développé
COP	COntférence des Parties
CPER	Contrat de Plan Etat-Région
CPIER	Contrat de Plan Interrégionaux Etat-Région
CRCPVAE	Comité Régional des Certificateurs Publics pour la Validation des Acquis de l'Experience
DAVA	Dispositif Académique de Validation des Acquis
DRAIO	Délégation Régionale Académique d'Information et d'Orientation
DRAPFIC	Direction Régionale Académique à la Formation Professionnelle Initiale
DREAL	Direction Régionale d'Environnement, l'Aménagement et le Logement
DREETS	Direction Régionale de l'Economie, de l'Emploi, du Travail et des Solidarités
EMFOR	CARIF-OREF de Bourgogne-Franche-Comté
EPCI	Etablissement Public de Coordination Intercommunale
ETTI	Entreprises de Travail Temporaire d'Insertion
EVE	Engagements Volontaires pour l'Environnement
FNTR	Fédération Nationale des Transports Routiers
GEIQ	Groupement d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification
GNTC	Groupement National des Transports Combinés
InTerLud	Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable



GLOSSAIRE

Acronyme	Terme développé
ITE	Installation Terminale Embranchée
OFER	Observatoire du Foncier Economique Régional
ONISEP	Office National d'Information sur les Enseignements et les Professions
OPCO	Opérateurs de Compétences
OPTIL	Observatoire Prospectifs des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique
ORT	Observatoire Régional du Transport
OTRE	Organisation des Transporteurs Routiers Européens
PETR	Pôle d'Equilibre Territorial et Rural
PLU	Plan Local d'Urbanisme
QVT	Qualité de vie au Travail
RH	Ressources Humaines
RIS3	Stratégie Régionale d'Innovation vers la Spécialisation intelligente
RSE	Responsabilité Sociale des Entreprises
RSPF	Reconnaissance des Savoir-Faire Professionnels
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement Durable et D'Egalité des Territoires
SRDEII	Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation
TLF	Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France



GLOSSAIRE

Acronyme	Terme développé
VNF	Voies Navigables de France
ZAN	Zéro Artificialisation Nette
ZFEm	Zone à Faibles Emissions mobilité