

LIVRET

de RESTITUTION

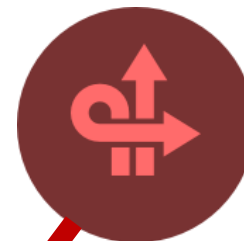
« Une dynamique Logistique au service d'une ambition nationale sportive pour 2024 »

5 chantiers supports à la
préparation de 2024

SOCLE TECHNIQUE

UNE
LOGISTIQUE
EN

Transporteurs
d'exploits



**1# UNE LOGISTIQUE EN OR :
POURQUOI, COMMENT ?**

Pages 5-9

**2# QUATRE ENJEUX LOGISTIQUE
POUR 2024**

Pages 10-11

**3# CINQ PILIERS
POUR ALLER PLUS LOIN ENSEMBLE**

Pages 12-28

**4# SUITE DE LA DEMARCHE :
UNE PHASE COLLABORATIVE**

Pages 29

**UNE
LOGISTIQUE
EN
Or**
Transporteurs
d'exploits

|| *Ce document se veut être une contribution à l'héritage logistique dans la perspective de l'organisation des événements sportifs de 2024. Une compétitivité logistique au service d'une ambition nationale sportive.*

Tariel CHAMEROIS
Président de la Commission
Développement Durable Union TLF



"

Depuis quelques années les collectivités et métropoles s'engagent vers des actions plus soutenues en matière de gestion de la logistique urbaine. La ville de Paris et plus récemment la Métropole du Grand Paris se sont investies vers une concertation des acteurs dans un objectif de déploiement de pactes et/ou chartes ayant pour objectifs d'améliorer, de simplifier et d'innover pour une logistique du dernier kilomètre respectueuse de l'environnement et du confort des habitants qui permettrait également de maintenir l'attractivité et la compétitivité des activités commerciales en zones urbaines.

La perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 ainsi que la Coupe du monde de rugby 2023 renforce pour les acteurs de la Supply Chain le besoin de s'organiser, de gérer et de maintenir une efficacité logistique pour le fret.

Dans ce contexte, les professionnels du secteur doivent apporter leurs expertises, leurs innovations et créer avec les différentes collectivités et décideurs politiques « une logistique en OR – Transporteurs d'exploits ! » autour de trois thématiques :

- La construction des infrastructures : quelles opportunités pour améliorer l'intermodalité du fret ?*
- L'approvisionnement des Jeux Olympiques 2024 : vers quel modèle ?*
- L'après JO 2024 : quel héritage logistique ?*

"

UNE
LOGISTIQUE
EN
OR
Transporteurs
d'exploits



1#

UNE LOGISTIQUE EN OR :
POURQUOI, COMMENT ?

POURQUOI CETTE DEMARCHE COLLECTIVE ?

Faire de la logistique un atout réussite dans l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024

La perspective des Jeux Olympiques 2024 renforce pour les acteurs du transport et de la logistique le besoin de s'organiser, de gérer et de maintenir une efficacité d'approvisionnement tant en amont de l'évènement sportif que pendant leurs déroulements, mais aussi de mettre à profit cette période pour modeler un héritage logistique adapté, performant et durable pour les années à venir.

D'une manière générale l'activité logistique sur la métropole représente un flux régulier de 4,4 millions mouvements de marchandises /semaine en IdF, près de 2,8 millions dans la Métropole du Grand Paris (62%) et 1,1 millions dans Paris (26%).

Ce contexte logistique va évoluer d'ici 2024 sur les deux principales phases de préparation à 2024 : la phase chantier et la période de l'évènement sportif.

Dans ce contexte, TLF a souhaité entamer une démarche fédératrice sur l'ensemble du secteur permettant aux différentes organisations concernées de participer à la **sensibilisation des décideurs politiques** et du **Comité d'Organisation des Jeux Olympiques** aux atouts logistiques :

- > Montrer aux décideurs politiques que la profession se mobilise et est au service des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.
- > Inviter les parties prenantes à participer à un travail avec la profession sur chacun des grands enjeux et actions détectés par la profession.
- > Sensibiliser les entreprises du secteur concerné (ou entreprises concernées du secteur) afin qu'elles puissent anticiper cette période en matière de besoins de flux de transport et après les Jeux Olympiques.

Les **enjeux transversaux communs aux 3 phases** (avant, pendant et après les Jeux Olympiques et Paralympiques) peuvent constituer des objectifs à atteindre :

- > **Améliorer la qualité de l'air, congestion, bruit des prestations de transport de marchandises**
- > **Maintenir une activité économique, pour les résidents et les entreprises**
- > **Améliorer la connaissance des flux logistiques et identifier les ressources numériques (data) des collectivités et des opérateurs logistiques**
- > **Développer un héritage logistique attractif et durable**

Au-delà des différentes recommandations sectorielles que les différents acteurs ont souhaité faire ressortir dans ce document, se pose naturellement la question des moyens que les décideurs locaux, territoriaux et du Comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques souhaitent mettre en œuvre pour accompagner et consolider une logistique efficiente et innovante pour 2024.

REGARD SUR LES JEUX DE LONDRES - FRET

En amont et pendant les jeux de Londres 2012, TIF a réalisé une enquête pour évaluer l'impact des jeux de Londres sur les opérateurs logistiques.

> 57% des opérateurs logistiques ont apporté des changements suite aux jeux (enlever le point)

> Selon les **4 R** : **R**éduction d'activité, **R**eprogrammation, **R**éacheminement, **R**évision du mode transport

Proportion d'entreprises et d'opérateurs de fret ayant déclaré avoir fait un changement chacun des 4R.

 Transport for London	Pourcentage
Réduction d'activité	45 à 50 %
Reprogrammation	45 à 50 %
Réacheminement	40 %
Révision du mode transport	5 %

-10%

volume de véhicules de plus de 5,2 m de long pendant la période olympique



51%

Des répondants ont fait des changements à leurs planifications habituelles de transport de marchandises pour éviter les interruptions de livraison pendant les Jeux

24 %

Report des commandes non essentielles

19 %

Mode alternatif de livraison

18 %

Mode de livraison en horaire décalé

13 %

Recours à des fournisseurs différents

15 %

Commande en plus grande quantité sur moins de livraison

14%

des répondants ont déclaré avoir subi des perturbations d'approvisionnement pendant les Jeux

Autres : L'inaction de l'entreprise était due soit au fait que leurs zones locales n'étaient pas affectées, soit que les contraintes ont empêché les livraisons en dehors des conditions de travail normales.

A RETENIR

- > Importance d'une information correcte et dans un délai adapté vers les acteurs pour anticiper un tel événement.
- > Impact négatif sur les coûts d'exploitation.
- > Importance de la communication au sein des entreprises mais également entre les partenaires de la chaîne d'approvisionnement ainsi qu'avec le public, les organismes sectoriels.
- > Une prévision d'augmentation du trafic logistique qui peut être surestimé.
- > les informations routières sont essentielles pour la planification préalable et les opérations quotidiennes.

LA LOGISTIQUE AU QUOTIDIEN

375 000 emplois logistique

4 400 000 de mouvements marchandises par semaine
en Ile-de-France

2 800 000 de mouvements pour le Grand Paris

1 100 000 de mouvements pour Paris

49 % des mouvements de marchandises en ville sont dus
au compte propre.

La logistique occupe **17 millions de m²** d'entrepôts.

Les **2/3** se situent en grande couronne.

90 % des marchandises transitent par la route

20 % des flux en ville sont générés par le e-commerce



ESTIMATION JEUX OLYMPIQUES

15 000 athlètes

20 000 journalistes

150 000 emplois

50 000 bénévoles

95% des sites déjà existants

Plus de 300 Km de voies réservées

55 % de diminution de l'empreinte carbone

14 000 000 repas servis au cours des J.O.

14 000 tonnes d'aliments acheminés**

6 300 tonnes de déchets***



PARIS 2024



*Par rapport Londres 2012

**Poids moyen d' 1 repas

***selon Ademe 1 repas en restauration collective génère 450 g de déchet

1#

UNE LOGISTIQUE EN OR : POURQUOI, COMMENT ?

COMMENT A-T-ELLE ÉTÉ MISE EN ŒUVRE ?

Les acteurs du secteur proposent et souhaitent pouvoir accompagner le Comité d'Organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques dans sa démarche de conception du plan stratégique logistique de l'évènement et permettre l'émergence d'une charte d'engagements de travail entre 2021 et 2024.

Ils sont également attentifs pendant ses différentes phases de mise en œuvre de l'évènement sportif, en amont ou pendant les jeux, au maintien l'activité de logistique du quotidien répondant au besoin de consommation des résidents.

3 phases attendues de programmation pour cette démarche

1ere phase :

Lancement et animation des groupes de travail

2eme phase :

Restitution et configuration de travail avec le COJOP

3eme phase :

Déploiement du cadre de travail avec le COJOP et préparation de 2024



**46 organisations impliquées et motivées
dans cette initiative collective**



1#

UNE LOGISTIQUE EN OR : POURQUOI, COMMENT ?

COMMENT A-T-ELLE ÉTÉ MISE EN ŒUVRE ?

Lors du lancement de cette démarche, les différentes organisations ont souhaité participer et être informées de l'évolution de cette démarche. L'objectif étant que l'ensemble des acteurs de la chaîne puisse être représenté et donner ses éléments de vision ou d'action.

La répartition des acteurs de cette démarche c'est effectuée **selon 3 niveaux d'échange** :

Un **Comité opérationnel** regroupant l'ensemble des organisations parties prenantes dans la mise en place d'une « Logistique en OR ».

Un **Comité stratégique** regroupant les différentes organisations dont le Ministère afin d'orienter la démarche et configurer les différentes méthodologies de travail.

Des **Groupes de travail** permettant une analyse plus fine des enjeux et des actions nécessaires dans la démarche.

PHASES DE PROGRAMMATION & D'ANIMATION

- **Mai 2019 – Mars 2020** : Composition – Animation des 5 groupes de travail (Série de réunions & COPIL) 15 réunions sur la période
- **Mars-Juillet 2020** : Condition sanitaire – Projet en standby
- **27 Juillet 2020**: Point de situation et présentation de l'état brut des groupes de travail (finalisés ou non)
- **29 Septembre 2020** : Comité Stratégique Une logistique en OR – Point de situation des groupes de travail
- **14 Octobre 2020** : Point de situation avec le COJOP : définition des objectifs attendus & continuité du travail collaboratif
- **04 Novembre 2020** : Comité Stratégique – Etat d'avancement
- **30 Octobre – 12 Novembre 2020** : Action de hiérarchisation des actions
- **16 – 18 Novembre 2020** : Diffusion à l'ensemble des organisations parties prenantes
- **19 Novembre 2020** : COPIL avec l'ensemble des parties prenantes pour échanges et validation
- **23 Novembre 2020** : Présentation COJOP des orientations / propositions avec les Co-pilotes des groupes de travail

2#

QUATRE ENJEUX POUR UNE LOGISTIQUE PERFORMANTE EN 2024

Améliorer la qualité de l'air / congestion / bruit des prestations de transport de marchandises

*Les enjeux de la **pollution des villes** ont orienté différentes collectivités/métropoles dans la mise en place de réglementations spécifiques de zones de restriction de circulation, les ZFE. Cette disposition renforcée depuis Septembre 2020 par la Loi d'Orientation des Mobilités met donc en perspective la nécessité d'une évolution nécessaire et rapide des moyens de livraison en matière de motorisation.*

*De plus les **nuisances sonores**, ensuite, sont liées au bruit du moteur (à l'arrêt ou en vitesse faible), au roulement sur la chaussée (à vitesse élevée), aux équipements du véhicule (hayon élévateur, équipement frigorifique), à la manutention, et à l'ouverture et la fermeture des portes. En heure de pointe, les véhicules de marchandises ajouteraient en moyenne 5 dB(A) supplémentaires au bruit des voitures particulières. La recherche de nouvelles organisations logistiques vers des horaires décalés implique une plus grande intégration des bonnes pratiques associées à Certibruit.*

*Enfin, on estime que le transport de marchandises représente, selon les agglomérations, **entre 9 et 15% des déplacements de véhicules**. Générés par un besoin de consommation, ceux-ci doivent se réinventer pour 2024 et travailler vers différentes innovations en matière d'optimisation de flux.*

Maintenir une activité économique, pour les résidents et les entreprises

L'attractivité des Jeux Olympiques de 2024 va générer une accentuation de flux de produits de construction et de consommation. Pendant ces différentes phases (amont et pendant les Jeux) la logistique du quotidien va donc se mêler à ces différents flux et prendre en compte des contraintes supplémentaires d'exploitation pour maintenir une activité nécessaire aux besoins de vie de la métropole tout en maintenant sa qualité de service.

Dans cette perspective, les entreprises, les Pouvoirs publics, les collectivités doivent s'organiser pour évaluer l'impact économique sur les activités économiques ainsi que sur le maintien de l'équilibre économique associé aux potentiels coûts d'exploitation supplémentaires générés.

2#

QUATRE ENJEUX POUR UNE LOGISTIQUE PERFORMANTE EN 2024

Améliorer la connaissance des flux logistiques et identifier les ressources numériques (data).

Une meilleure intégration de la **géographie des flux** dans la régulation et l'optimisation des plans de transport semble être un élément nécessaire pour une partie de la logistique 2024. Cette logistique 2.0 permettra **d'optimiser le réapprovisionnement et la gestion des stocks**.

Les Jeux peuvent être un tremplin dans cette démarche collaborative de la planification, de la prévision et des réapprovisionnements. Celle-ci favorisera le partage de datas entre fournisseurs, distributeurs, et transporteurs. En particulier, des informations relatives aux prévisions de ventes et de planification dans le cadre des Jeux.

L'optimisation des livraisons en sera une des conséquences directes avec l'intégration, pour les logisticiens, d'une vision plus dynamique du trafic routier, des conditions météorologiques, des choix du type de chargement (volume du transporteur), du mode de livraison (routier, ferré, fluvial...), de l'optimisation des itinéraires, du choix des entrepôts...

Toutes ces données, issues des outils internes des entreprises ou de services externes, permettront d'optimiser la Supply Chain, de rationaliser les coûts de transport et de limiter les externalités négatives.

Cela impose donc une **plus grande collaboration entre les acteurs privés et publics** pour dimensionner, réguler et diffuser ces nouveaux systèmes.

Développer un héritage logistique attractif et durable

Et demain... Quelle ambition logistique future dans cette ville modelée par l'évènement des Jeux Olympiques ? Une des principales attentes du secteur serait d'obtenir en matière d'héritage une logistique plus intégrée au fonctionnement de la collectivité.

L'année 2020 a révélé son caractère essentiel ainsi que son rayonnement dans le quotidien des citoyens. Il en sera sans doute tout autant lors de la réalisation des Jeux 2024.

*Favorisons ensemble le déploiement de **systèmes de prévisibilité des flux logistiques, une infrastructure plus connectée et aménagée pour intégrer les logistiques du dernier km ainsi que des solutions de massification**. Construisons des **solutions logistiques multimodales** plus en adéquation avec les modèles économiques du secteur et **développons une évolution environnementale des moyens de livraison** avec le soutien des pouvoirs publics. L'héritage logistique se prépare dès maintenant!*

Cette initiative cristallise le positionnement de notre secteur comme acteur de la réussite de ces jeux et de la construction d'une ville plus durable !

3#

5 PILIERS POUR ALLER PLUS LOIN ENSEMBLE

Des séquences de travail ont été initiées selon 5 axes déterminés lors de la première réunion de démarrage. Initialement ces 5 enjeux sont étudiés selon les 3 composantes temporelles : avant les Jeux Olympiques et Paralympiques, pendant les Jeux et l'héritage après 2024.

- **Infrastructures**



Pilotes : FNTP - FNTR

- **Organisation des Flux**



Pilotes : France Supply Chain
Union TLF

- **Environnement**



Pilotes : GRDF - FNTR

- **Réglementation**



Pilotes : Ville de Paris
Métropole du Grand Paris

- **Ressources Humaines**



Pilotes : AFTRAL – Union TLF

Plus
100
inscrits

" La réussite appartient à tout le monde. C'est au travail d'équipe qu'en revient le mérite "

Franck PICCARD



8 propositions pour



« Une construction et un réseau socle au service d'évènement sportif de taille »

Dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, des installations pérennes vont être programmées ainsi que différentes installations temporaires.

Plus d'1 million de m² sont programmés d'ici 2024. Au sein du village Olympique, c'est près de 3000 logements pour accueillir 15 000 athlètes. L'ambition de cette nouvelle infrastructure devrait participer à bâtir la ville de demain et de l'héritage maintenu pour la partie logistique.

Différentes logistiques vont se succéder : logistique chantier, logistique d'aménagement des sites Jeux Olympiques et Paralympiques, logistique d'exploitation et une de démontage. Ces phases doivent intégrer différentes problématiques associées aux prestations logistiques mais également des approches innovantes en matière de gestion de l'infrastructure.



► Identifier et Intégrer la notion d'espace logistique aux infrastructures temporaires



► Aménager des infrastructures de stockage innovante



► Développer une reverse logistique chantier optimisée



► Identifier les sites Jeux Olympiques et Paralympiques bord à voie d'eau pour favoriser le report modal



► Favoriser le développement des infrastructures énergétiques d'avitaillement



► Identification des réseaux routiers et logistiques d'approvisionnement



► Développer/positionner des centres de consolidation logistique

► Favoriser et étendre l'intégration sur l'infrastructure de micro hub logistique



► Identifier et Intégrer la notion d'espace logistique aux infrastructures temporaires.

Intégrer au moment des appels d'offres la réversibilité des infrastructures – Cibler dans les réalisations temporaires celles qui pourront être maintenues et développer un héritage foncier en matière de zone logistique (Espace Logistique Urbain).

► Aménager des infrastructures de stockage innovante

Les zones de stockage en milieu urbain sont marquées d'un manque de foncier adapté. Dans la perspective des chantiers ou d'une approche finale de marchandises, le report de ces zones logistiques pourraient être envisagé avec la mise à disposition d'espace dans des parking non utilisés ou en s'appuyant sur l'offre portuaire de VNF (Estacade Ile Saint-Denis – Champs Elysées endroit du futur Parc urbain olympique de la Concorde) ainsi que celle d'Haropa.

► Développer une reverse logistique chantier optimisée

Prévoir une logistique des retours de matériaux en cas de surplus de matériaux ; faire des zones de stockage pour le retour des matériaux inutilisés et des aires de stockage des matériaux afin d'accueillir des plateformes de matériaux à réemployer dans la construction.

► Identifier les sites JO bord à voie d'eau pour favoriser le report modal

La phase d'exploitation des Jeux Olympiques et Paralympiques va générer un flux de produits d'équipement important (environ 30 millions de produits – période de montage et démontage). L'utilisation de l'infrastructure fluviale vers des sites Jeux Olympiques et Paralympiques permettra de garantir une solution logistique efficace en matière de report modal. Il sera nécessaire d'identifier et d'aménager des zones logistiques bord à voie d'eau. Ces zones pourront également permettre d'y intégrer la logistique de déchets. L'anticipation est nécessaire avec la direction des sites Paris 2024. VNF pourra apporter son expertise fluviale, voire des financements, dans le cadre d'une convention.

► Favoriser le développement des infrastructures énergétiques d'avitaillement

Le déploiement des énergies alternatives pour le transport routier est lié à l'offre disponible en matière de réseau d'avitaillement. Dans le cadre des aménagements prévus par le COJOP, il est nécessaire de mener une réflexion pour y intégrer des zones temporaires permettant l'accueil de station mobile d'avitaillement (Bio GNV/ hydrogène). Ces infrastructures énergétiques consolideront un héritage logistique important pour la ville en matière de développement énergétique.

► Identification des réseaux routiers et logistiques d'approvisionnement

- Définir une signalétique dédiée pour les activités de transport liées aux Jeux Olympiques et Paralympique.
- Avant l'évènement pour les chantiers et pendant l'évènement pour la marchandises
- Prioriser des places de stationnement avec le logo - logistique en OR, marquages au sol, panneaux, partage de couloirs de bus.

► Développer/positionner des centres de consolidation logistique

- Rationalisation et mutualisation des flux des opérations de construction et de démolition dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques
- Planification et l'organisation anticipées des chantiers pour limiter les nuisances liées en particulier aux flux de poids lourds, de personnel et d'engins qu'ils génèrent. Ces flux affectent notamment la congestion et engendrent des émissions de polluants, des nuisances sonores par les véhicules du chantier
- Analyser et anticiper les impacts logistiques des chantiers liés aux projets urbains à venir
- Evaluer la faisabilité de solutions logistiques, mutualisées entre les opérations attendues, pour limiter ces impacts.

► Favoriser et étendre l'intégration sur l'infrastructure de micro hub logistique

La ville de Paris va mener une réflexion sous l'item des Assises du stationnement. Le but est de supprimer près de 50% des aires de stationnement aérien dans les prochaines années afin de favoriser le stationnement sous terrain. Les aires de stationnement seront réaffectées à d'autres services. Il est nécessaire d'intégrer dans ces réflexions une affectation ciblée selon les besoins en matière de logistique d'approche nécessitant la mise en place de « micro hub logistique » temporaire.

|| Les infrastructures sont le socle des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024. Elles doivent être pensées de manière à répondre aux besoins de mobilité du quotidien, de la réussite de l'évènement et de leur intégration dans la logistique d'après. ||

Eric SORGOE – FNTF

Pierre-Yves ROLLIN - FRTF

12 propositions pour



«Créer les conditions d'un logistique urbaine optimisée et intermodale »

Une ville sans marchandises n'existe pas ! c'est une ville sans habitants, sans bureaux ni commerces. La collectivité doit donc répondre aux attentes de ses résidents tout en limitant le plus possible les externalités négatives qui pourraient être associées aux livraisons.

Face à l'évolution de la demande de consommation quotidienne qui sera jumelée aux besoins des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 le rôle des entreprises du secteur reste donc d'optimiser, de gérer et d'innover sur leurs flux logistiques.

- ▶ Mettre en place une gouvernance, des modes et outils de pilotage permettant la gestion des flux JOP et vie quotidienne
- ▶ Maitriser le schéma directeur logistique des JOP pour développer une cartographie des flux en fonction des sites des JOP
- ▶ Développer une charte des bonnes pratiques logistiques spécifique JOP
- ▶ Développer une plate-forme d'information, d'échange et de communication, voire de collecte, de traçabilité et traitement des données sur la mobilité des marchandises pendant les JOP
- ▶ Définir des avantages de circulation pour la logistique
- ▶ S'assurer de l'aménagement logistique des sites JOP (dimension, organisation...)
- ▶ Identifier les sites JOP permettant une nouvelle offre logistique urbaine
- ▶ Favoriser une offre logistique du dernier km sur la partie fluviale en proximité des sites olympiques
- ▶ Mise à disposition d'un outil de planification open source
- ▶ Travailler sur l'aménagement d'horaire de livraison en heure creuse pour la livraison des JOP
- ▶ Sensibiliser les activités commerciales à la mise en place d'horaires décalés.
- ▶ Améliorer les interfaces transporteurs gestionnaires de chantiers



► Mettre en place une gouvernance des modes et outils de pilotage permettant la gestion des flux JOP et vie quotidienne

Définition, désignation voire organisation d'une structure de gestion qui fédère les différents acteurs ? Pour une part dans les missions du COJO. Pourquoi pas le volet Fret d'Ile de France Mobilités - avec développement d'outils partagés tels des outils de planification (schéma directeur), décisionnels et d'arbitrage.

► Maîtriser le schéma directeur logistique des JOP pour développer une cartographie des flux en fonction des sites des JOP

Construction d'un outil commun partagé supporté par la structure de Gouvernance et le COJOP. Nécessité d'une notice de lecture / outil pour le secteur. Voir s'il existe un outil COJOP et la possibilité de s'appuyer sur des représentations préexistantes type Etude APUR et autres à recenser (Traffic, CO2....) - voir l'équivalent IGN Britannique pour les jeux de Londres.

Cette cartographie devra notamment permettre d'identifier et illustrer les risques pour la Logistique des JOP et la Logistique du quotidien et pourra contribuer à l'analyse d'écarts charge / capacité sur les moyens à mettre en œuvre.

► Développer une charte des bonnes pratiques logistiques spécifique JOP

Mise au point d'un document de référence sur les bonnes pratiques pour les différents acteurs (des JO et de l'écosystème urbain, industriel et économique - entreprises et commerces dans un sens large). Voir attentes et préconisations du COJOP notamment méthodologiques

► Développer une plate-forme d'information, d'échange et de communication, voire de collecte, de traçabilité et traitement des données sur la mobilité des marchandises pendant les JO

Potentiellement outil de gouvernance mais avant tout de diffusion des données cartographiques et de la charte cette plateforme est à développer dans une logique d'amélioration de la collecte des données, de partage et de pérennisation. - voir entre Logistique en OR et les travaux en-cours sur ce sujet en particulier le projet EVOLUE.

► Définir des avantages de circulation pour la logistique

Modéliser les axes de circulation, ouvertures fermetures et dérogations (utilisation d'axes déterminés par le COJOP - habilitation d'usage du réseau restreint).

► S'assurer de l'aménagement logistique des sites JOP (dimension, organisation...).

Identifier la prise en compte de ces dimensions dans le schéma directeur.

► Identifier les sites JOP permettant une nouvelle offre logistique urbaine

Intégrer dans le schéma directeur / Centre(s) de distribution JOP/hors JOP capitaliser sur les sites JOP pour la logistique urbaine de demain notion d'ELP. Réversibilité des sites

► Favoriser une offre logistique du dernier km sur la partie fluviale en proximité des sites olympiques

Mettre en place des solutions logistiques déportées en s'appuyant sur le réseau fluvial (aménagement de barges fluviales permettant un stockage de stockage déporté ou quai réservé logistique en proximité des sites JOP

Nota :

La période des JOP (et la période amont) peut être également l'occasion d'améliorer les outils à disposition des autorités publiques municipales et métropolitaines sur la connaissance des flux de marchandises. Cette connaissance est aujourd'hui très imparfaite, notamment en temps réel. Les outils de contrôle des réglementations peuvent également servir à cet effort méthodologique.

► Mise à disposition d'un outil de planification open source

Mise à disposition gratuite d'un outil de planification de trajet en ligne permettant de définir des itinéraires adaptés à la taille du véhicule selon les restrictions routières en cours.

► Travailler sur l'aménagement d'horaire de livraison en horaire décalé pour la livraison des JOP et la logistique du quotidien

livraisons en « horaires décalés », on entend en dehors des horaires d'ouverture des commerces à la clientèle, soit en début de matinée (entre 22h et 7h), soit en fin de journée (19h-22h) voire la nuit, sous conditions (hors 2-4h, « nuit noire », qui demeure proscrite). Aujourd'hui cette pratique est encore sous utilisée. Influencer les facteurs qui déterminent la planification des heures de livraison et de comprendre le processus sous-jacent aux accords entre les parties concernées. Le développement des livraisons de nuit implique un processus d'engagement solide des parties prenantes.

► Sensibiliser les activités commerçantes à la mise en place d'horaires décalés.

Etudier la mise en place d'un guide à destination des commerçants de quartiers identifiés pour les sensibiliser à la programmation des livraisons en horaires décalés

► Améliorer les interfaces transporteurs gestionnaires de chantiers (temps d'attente)

Favoriser la mise en place d'une régulation des flux de camions dans le cadre des chantiers dans une même zone géographique ex : Gare Lyon Part-Dieu pour améliorer la mobilité (livraison efficace, réduire les nuisances pour les riverains concernés). Lister les interfaces : plateformes de réservation centralisée et ergonomique, optimisation des quais de livraisons et moyens de manutention, itinéraires dédiés et bis, limitation des stationnements, logiciels de planification et de gestion des flux...)

|| La collaboration de tous les acteurs économiques et publics au projet Logistique en Or est une véritable opportunité pour la mise en œuvre de bonnes pratiques pérennes pour la logistique urbaine de demain.

Jean DAMIENS – France Supply Chain

|| L'optimisation des flux logistiques est un des critères clés du fonctionnement des logisticiens. Pour autant les Jeux vont générer des nouvelles conditions d'exploitation encore plus complexes. Pour maintenir leur efficacité logistique elles devront se préparer et avoir accès le plus tôt possible à l'ensemble des données leur permettant de construire des plans de transport adaptés.

Jérôme DOUY – Union TLF

10 propositions pour



« Comment et à quelle hauteur favoriser des Jeux Olympiques verts ? »

L'empreinte carbone des Jeux olympiques 2024 sera réduite de 55 % par rapport aux JOP 2012 de Londres. Cette perspective d'engagement environnemental des organisateurs du COJOP vient également structurer l'ambition Française et Européenne de neutralité carbone du transport à l'horizon 2050.

C'est également une orientation que le secteur a souhaité mettre en place en s'engageant dans le rythme d'une transition énergétique des véhicules de transport de marchandises.

L'évènement sportif de 2024 est donc l'occasion de créer des synergies et d'établir un plan d'engagements des acteurs vers une transition énergétique large et adaptée pour le secteur.

- ▶ Favoriser la mise en place de facilités financières d'acquisition de véhicule énergies alternatifs
- ▶ Participer à l'émergence des stations à énergies alternatives et la transition énergétique des véhicules des transporteurs
- ▶ Développer un guichet unique des aides à l'acquisition des véhicules à énergies alternatives
- ▶ Influencer les constructeurs pour suivre le planning de transition du parc de véhicules.
- ▶ Identifier des sites intermodaux rail/route pour toutes marchandises y compris produits de grande consommation
- ▶ Intégrer le Programme EVE aux stratégies logistiques des JOP
- ▶ Favoriser la collaboration distribution de colis et collecte de déchets dans l'économie circulaire de la ville
- ▶ Favoriser l'optimisation des emballages des produits transportés
- ▶ Développer des outils pédagogiques et de décisions d'investissement vers les énergies alternatives
- ▶ Développer les solutions partagées de véhicules à énergies alternatives.



► Favoriser la mise en place de facilités financières d'acquisition de véhicule énergies alternatifs

L'acquisition des véhicules énergies alternatifs pour les opérateurs logistiques TPE/PME doit répondre à un équilibre économique viable. En complément du risque associé en matière d'exploitation d'une nouvelle technologie elle est le plus souvent associée à des coûts d'acquisition importants. Afin de faciliter l'approche bancaire le COJOP pourrait participer au travers de ses partenaires à la mise en place de facilitations bancaires réservées.

► Participer à l'émergence des stations à énergies alternatives et la transition énergétique des véhicules des transporteurs

Le développement des stations d'énergies alternatives est un élément phare de développement du parc de véhicule des opérateurs logistiques. Les sites Jeux Olympiques et Paralympiques seront adaptés à recevoir des flux de logistique. Il apparaît opportun de prévoir en conséquence des stations mobiles (mono ou multi-énergies) pour permettre l'avitaillement des véhicules associés à la logistique JOP.

► Développer un guichet unique des aides à l'acquisition des véhicules à énergies alternatives

Créer un portail regroupant toutes les informations sur les aides régionales et nationales pour l'acquisition des véhicules à énergies alternatives. Permettre de simplifier la procédure administrative pour les entreprises.

► Influencer les constructeurs pour suivre le planning de transition du parc de véhicules.

Travailler avec les constructeurs pour qu'ils soient prêts à construire et mettre à disposition des opérateurs logistiques des véhicules à énergies alternatives (toutes énergies) d'ici 2024.

► Favoriser l'intermodalité du fret route / rail / fleuve

Développer l'inter modalité des transports de marchandises, travailler avec le fluvial, le ferroviaire à la mise en commun des moyens de transports intermodaux et à une mutualisation des transports dès que possible - Identifier des sites intermodaux rail/route/fluvial pour toutes marchandises y compris produits de grande consommation – Développer le partage d'information sur les flux, le taux de remplissage).

► Intégrer le Programme EVE aux stratégies logistiques des JOP

Le programme EVE soutenu par le Ministère accompagne le secteur du transport et de la logistique dans sa réduction des émission de GES et polluants. Adapté au secteur logistique, il intègre désormais l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique, chargeurs, organisateur de transport et transporteur. Le transport de marchandises et de voyageurs y sont représentés. Cet outil pourrait être associé dans la dynamique environnementale des Jeux 2024.

► Favoriser la collaboration distribution de colis et collecte de déchets dans l'économie circulaire de la ville

La perspective des JOP métropoles va générer des flux conséquents de produit et d'emballage à recycler. Cette perspective de logistique marchandises induit une nécessité pour la ville et les organisateurs de s'adapter afin de gérer les déchets associés à ces flux.

Le vecteur transport de marchandises peut devenir un atout en favorisant le développement d'une collaboration entre les services de collecte des ordures recyclables, type papier, cartons et emballages avec les distributeurs de colis.

► Favoriser l'optimisation des emballages des produits transportés.

Avec un taux moyen de 40 % de vide les volumes marchandises les opérations de transport du e-commerce ne peuvent être optimisées et représentent 20 % du flux en ville. Le poids transporté moyen des marchandises par camion 100% rempli a chuté de 12 T à 7 T en quelques années. Ceci générant des opérations de transport multipliées. L'optimisation du transport doit être traitée en amont de l'opération de transport et implique donc les chargeurs, industriels, e-commerçants. Optimiser l'emballage c'est aussi diminuer le nombre de véhicules dans les villes.

► Développer des outils pédagogiques et de décisions d'investissement vers les énergies alternatives

80% des entreprises du secteur sont des PME/TPE. La pédagogie, l'accompagnement vers la transition énergétique doit être d'autant plus accessible pour ces entreprises. Une première démarche a été effectuée au travers du site TERRE-TLF (www.terre-tlf.fr). Il est nécessaire de développer complémentirement des outils d'aides à la décision d'investissement afin de les guider vers des choix énergétiques d'acquisition adaptés économiquement.

► Développer les solutions partagées de véhicules à énergies alternatives.

Favoriser le déploiement de systèmes d'autopartage sur les Véhicules Utilitaires Légers et véhicules de capacité supérieur avec des motorisations vertueuses (électrique / hydrogène)

|| *Ces jeux doivent être l'occasion pour la filière logistique de s'engager encore plus dans la transition énergétique. L'objectif d'être prêt pour une logistique la plus vertueuse possible en 2024 sera une étape importante pour la neutralité carbone en 2050.* ||

Elodie DUPRAY – GRDF

|| *La logistique urbaine et la livraison du dernier kilomètre obéissent à deux défis : écologique et économique ; les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 (avant -pendant – et après) sont l'occasion de mettre en œuvre une logistique urbaine optimisée et répondant à ces deux objectifs.* ||

François GUITTON – FNTR

15 propositions pour



« Des règles du jeu adaptées au défi logistique »

La réglementation associée aux flux de marchandises est un marqueur phare sur les conditions de circulation des marchandises avant et pendant les JO mais également la régulation des conditions de logistique urbaine qui s'articulera dans la perspective de l'héritage des JOP 2024.

Des outils réglementaires déjà en place (Zone à faibles émissions) vont être complémentaires aux différents chantiers ou visions en matière de mobilité des politiques nouvellement élus en mars 2020. Le contrôle et le respect de la réglementation environnementale (Zone à Faibles Emissions) et marchandises (Gabarits, Arrêts sur les aires de livraison) sont des leviers existants qu'il est impératif de mobiliser.

- ▶ Etudier la labellisation des livraisons en horaires décalés et silencieuses et leur intégration dans la logistique JOP
- ▶ Faire évoluer la réglementation associée aux PTAC pour les triporteurs
- ▶ Réviser les vignettes Crit'Air en matière de positionnement des énergies alternatives
- ▶ Développer une plateforme digitale d'information réglementaire
- ▶ Garantir des conditions d'accès aux aires de livraisons
- ▶ Sanctuarisation d'espace de livraison JOP
- ▶ Faire évoluer la réglementation du code de la route pour permettre la réservation d'aires de livraison
- ▶ Condition de contrôle des ZFE
- ▶ Anticiper les procédures douanières correspondantes aux importations des produits liés aux JOP
- ▶ Favoriser les dérogations à l'interdiction de circuler des véhicules de plus de 7T le WEEK END pour le TRM
- ▶ Aménagement de voies de circulation dédiées marchandises pendant les JOP
- ▶ Définir les modalités de délivrance des sites garantir une harmonisation réglementaire des conditions d'accès
- ▶ Identification des véhicules associés à la livraison des JOP
- ▶ Définir et recommander des gabarits de véhicules permettant d'éviter les angles morts
- ▶ Mise en perspective d'un Guide de bonnes pratiques JOP 2024 – Labellisation « Une Logistique en OR »



► **Etudier la labellisation des livraisons en horaires décalés et silencieuses et leur intégration dans la logistique JOP**

Prérequis dans le cadre des activités JOP : Le report horaire des livraisons permet d'engager un cercle vertueux en limitant la congestion le jour, en optimisant le transport par le recours à des engins de gabarit plus important. La contrepartie est la mise en place d'un plan de prévention des nuisances sonores et une réorganisation de la fonction de planification des horaires de livraison. L'engagement de toutes les parties prenantes apparaissent comme essentielles pour atteindre les objectifs de développements durables.

► **Faire évoluer la réglementation associée aux PTAC pour les triporteurs**

Le développement de la logistique vertueuse passe également par l'approche de la logistique réalisée en mobilité douce. Pour permettre une augmentation du fret pouvant être livré par ses moyens de transport (trporteur), il est nécessaire de prévoir une évolution réglementaire en matière de PTAC transporté.

► **Réviser les vignettes Crit'Air en matière de positionnement des énergies alternatives**

La transition énergétique est une étape importante dans le déploiement d'une mobilité propre. La logistique a entamé cette démarche qui malgré tout est confrontée à des difficultés exogènes (disponibilités des technologies, réseaux d'avitaillement...). Hors le système Crit'Air est aujourd'hui configuré sur une posture réglementaire et technique déjà ancienne. Il est important de réviser la classification des vignettes selon les nouvelles motorisations et technologies disponibles (ex B100) afin de prévoir une correspondance plus adaptée pour 2024.

► **Développer une plateforme digitale d'information réglementaire**

Les différentes périodes associées aux JOP (Amont / Pendant) génèrent des restrictions d'usages de la voirie, des réglementations spécifiques... L'accès à l'information et la centralisation des éléments est une étape indispensable pour l'ensemble des acteurs de la chaine logistique. La livraison urbaine en amont des JOP et pendant les JOP vont générés également l'utilisation de sous-traitants (TPE) dont l'accès à l'information est plus réduite.

► **Garantir des conditions d'accès aux aires de livraison**

Déployer lors des JOP une attention particulière au respect des aires de livraison et de leur accessibilité pour la partie marchandises. Avec 9000 aires de livraison dans Paris elles sont occupées de manière illicite à 47 % du temps. Elles sont pourtant essentielles pour favoriser la fluidité des flux logistiques et limiter la congestion.

► **Sanctuarisation d'espace de livraison JOP**

La disponibilité des aires de livraison et leur accessibilité étant un des enjeux en matière de fluidité du trafic et de la chaine logistique des JO. Une sanctuarisation d'aires de livraison spécifiques doit être effectuée.

► Faire évoluer la réglementation du code de la route pour permettre la réservation d'aires de livraison

La disponibilité des aires de livraison et leur accessibilité étant un des enjeux en matière de fluidité du trafic et de la chaîne logistique. Un développement de la réservation des aires de livraison pourrait être envisagé.

► Condition de contrôle des ZFE

2024 est également la correspondance de calendrier de lutte antipollution de villes à commencer par Paris et la MGP. Une zone définie appelé Zone à Faibles émissions a été instaurée avec un calendrier qui progressivement interdira les véhicules plus polluants favorisant les énergies vertes à l'échappement. Seul les Crit'Air 1 et vert seront autorisés à circuler pour Paris et la Métropole. Cette application doit être garantie si maintenue afin d'éviter toute dérive en matière de logistique tous secteur (Compte d'autrui, compte propre, artisan, commerçant...)

► Anticiper les procédures douanières correspondantes aux importations des produits liés aux JOP

Mettre en place des conditions de travail avec la DGDDI, les opérateurs logistiques pour identifier les systèmes et procédures douanières adaptées aux spécificités marchandises des JOP. (Sûreté – fiscalité – digitalisation).

► Favoriser les dérogations à l'interdiction de circuler des véhicules de plus de 7T le week-end pour le TRM

La période des jeux olympiques se déroulant sur une période estivale elle correspondra également aux différents week-ends de départs / retours des vacanciers. Dans ces conditions une réflexion supplémentaire doit être réservée aux flux de marchandises nécessaires à la bonne marche des JOP pendant ces périodes. Dérogation temporaire similaire au transport frigorifique.

► Aménagement de voies de circulation dédiées marchandises pendant les JOP

La circulation des athlètes, médias, officiels va bénéficier d'un réseau routier réservé afin de garantir la fluidité des circulations nécessaires au bon fonctionnement de l'organisation des JOP. La logistique étant un élément essentiel dans le fonctionnement de Paris 2024, il serait nécessaire d'analyser son intégration, sous condition, à ce réseau restreint ou de définir un réseau spécifique sur quelques axes.

► Définir les modalités de délivrance des sites garantir une harmonisation réglementaire des conditions d'accès

L'accès au site des JOP sera conditionné à des règles d'accès, de circulation et de sécurité. Ces différents éléments doivent être définis clairement, accessibles en matière d'information et claire dans le process à mettre en œuvre pour les opérateurs (badge, autorisation, accréditation...). Ces règles doivent être harmonisées sur l'ensemble des sites affectés aux JOP.

► Identification des véhicules associés à la livraison des JOP

Les véhicules associés à la circulation des marchandises dans le cadre des Jeux pourraient bénéficier d'un macaron particulier afin de favoriser la mise en place de certains avantages en matière de circulation logistique.

► **Définir et recommander des gabarits de véhicules permettant d'éviter les angles morts**

La circulation des marchandises en milieu urbain est un enjeu vital pour les villes. La sécurité en matière de mobilité est un élément tout autant incontournable. Cette période touristique favorisera une augmentation des flux marchandises mais également de déplacement en matière de mobilité douce (vélo, piéton,...). Pour que cette mobilité partagée soit la plus sécuritaire pour tous il est nécessaire d'entamer une réflexion sur la mobilisation des acteurs et les évolutions techniques nécessaires (Gabarit véhicule, formation, affichage sur véhicule...). Cette disposition peut être accompagnée plus globalement dans l'esprit d'un Label "Une logistique en OR" selon certaines conditions permettant de garantir une qualité de service la plus sécuritaire (Norme Piek, Formation spécifique livreur, dispositif anti angle mort) et en correspondance différents avantages significatifs dans le fonctionnement logistique (accès couloirs de bus, emplacement livraison réservé, livraison toutes heures...)

► **Mise en perspective d'un Guide de bonnes pratiques JOP 2024 – Labellisation « Une Logistique en OR »**

La période des JOP verra donc deux logistiques se côtoyer, celle à proprement parlé des JO et celle associée à la vie quotidienne. La période des JOP doit être une réussite logistique pour le bon fonctionnement de l'évènement mais également de la continuité économique des villes concernées. Dans cet esprit ces deux logistiques doivent se conformer à différentes règles ou aménagements spécifiques. Il serait donc nécessaire pour la profession d'établir un guide de bonne pratique JO 2024.

||

L'établissement de règles claires, équitables et facilement contrôlables facilitera les choix stratégiques de chaque acteur de la logistique.

||

*Michèle-Angélique NICOL – Ville de Paris
Sophie BENET – Métropole du Grand Paris*

8 propositions pour



« Mettre l'humain au cœur d'une ambition sportive »

Les entreprises du secteur transport routier de marchandises et logistique et du déménagement ont estimé à environ 23 000 le nombre de postes à pourvoir, soit plus de 3% des effectifs actuels de la branche.

Ce besoin de main d'œuvre s'accroîtra à l'horizon des jeux de 2024 par une augmentation spot des flux logistiques tant au niveau des entreprises de la branche que pour les entreprises industrielles ou commerciales qui disposent de leurs propres fonctions transport et logistique.

Le secteur doit donc s'engager et être accompagné pour créer une dynamique métier, favoriser l'accès aux formations spécifiques du secteur et se créer des conditions favorables de pérennisation des emplois après 2024.

- ▶ Favoriser l'attractivité du secteur logistique et transport
- ▶ Identifier/ Créer des dispositifs de formation adaptés
- ▶ Identifier et informer les entreprises des possibilités de financement de formations spécifiques
- ▶ Développer des conditions d'hébergement / d'accueil favorable aux personnels logistiques
- ▶ Aménager des dérogations aux temps de conduite
- ▶ Adapter les contrats de travail
- ▶ Favoriser le recrutement dans le secteur logistique et transport
- ▶ Labelliser/Certifier les compétences "Grands événements"



© Alain Potignon / Onisep

► Favoriser l'attractivité du secteur logistique et transport

Organiser une campagne de communication des métiers recherchés :

Attirer des talents, organiser une campagne de communication grâce à des moyens diversifiés (numérique, affichage et presse papier) avec un lien entre les métiers et le sport. Une démarche de branche peut être amplifiée ou relayée par des campagnes interprofessionnelles, en lien avec l'Etat (notamment EDEC "Grands Evénements") ou des actions prioritaires de l'Etat sur des publics cibles (Quartiers prioritaires de la politique de la ville, Bénéficiaires obligation emploi travailleurs handicapés, Primo-arrivants, ...).

► Identifier/ Créer des dispositifs de formation adaptés

Identifier/ Créer des dispositifs de formation adaptés :

Les profils recrutés pourront être variables et échelonnés dans le temps.

La phase de construction/aménagement des sites olympiques nécessite des conducteurs routiers spécialisés en BTP.

La phase d'installation nécessitera des conducteurs spécialisés en événementiel.

La phase des Jeux nécessitera des conducteurs spécialisés en agro-alimentaire et transport sous température dirigée, transport de produits fragiles (équipements sportifs...), ...Les formations nécessitées par les JOP (grands événements, langue, sûreté/sécurité, ...) nécessitent des degrés divers de formation : de la simple adaptation au poste de travail à une qualification élevée.

► Identifier et informer les entreprises des possibilités de financement de formations spécifiques

Identifier des financements dédiés pour accompagner ces formules de formation,

France Compétences doit pouvoir attribuer des crédits de formation sans réserve aux projets « Grands Evénements ».

Des financements spécifiques également doivent pouvoir être sollicités pour l'occasion en mobilisant des crédits alloués pour les publics cibles, ou par une forme souple pour développer les embauches l'alternance.

► Développer des conditions d'hébergement / d'accueil favorable aux personnels logistiques

Prévoir des logements et des aires de repos (avec sanitaires) pour les conducteurs appelés en renfort sur la période des Jeux ainsi que l'accès à des sanitaires sur les lieux de livraison

► Aménager des dérogations aux temps de conduite

Considérer le fait que le quotidien sera modifié : déviations d'itinéraires, aménagement des horaires pour perturber le moins possible les événements ... cela peut nécessiter des aménagements d'horaires (livraisons de nuit ou le weekend) et, par suite, des dérogations aux règles habituelles de temps de travail, le temps des Jeux (avec quelques jours en amont et aval).

► Adapter les contrats de travail

Les JOP se dérouleront à des dates définies mais la logistique autour des JOP peut présenter des durées variables selon le degré d'intervention des prestataires. Si des dispositifs peuvent être mobilisés tels que les CDD, CDI, CDI de chantier, les CDI intérimaires, les contrats avec des GEIQ, GE ou tout autre dispositif permettant de sécuriser les trajectoires professionnelles, il peut y avoir la nécessité d'avoir recours à des CDD d'une durée supérieure à la durée légale. Un CDI d'opération dédié aux JOP, sur une base légale, pourrait permettre une souplesse aux entreprises intervenant dans la chaîne logistique olympique.

► Favoriser le recrutement dans le secteur logistique et transport

Maintenir les emplois : La Branche connaît des problèmes de recrutement depuis plusieurs années du fait d'un taux de croissance annuel supérieur à 1,5% par an et une courbe vieillissante de sa population active qui induit de nombreux recrutements. Les emplois pourvus à l'occasion des Jeux Olympiques seront donc pérennisés en emplois durables bien au-delà de 2024.

► Labelliser/Certifier les compétences "Grands évènements"

Maintenir les compétences « Grands évènements »

Le transport et la logistique sont associés à tous les évènements sportifs, culturels, professionnels... Coupes du Monde/d'Europe, Roland-Garros, Tour de France, Fashion Week, concerts, salons (agriculture, livre, automobile...) : tous les Grands Evènements nécessitent une logistique pointue et fiable. Une reconnaissance de ces compétences sera profitable aux salariés, aux entreprises et aux évènements bien au-delà des Jeux. La Commission Paritaire Nationale pour l'Emploi de branche est en cours de réflexion pour intégrer l'EDEC "Grands Evènements". En parallèle, la Branche pourrait créer un "Passport Compétences Grands Evènements".

|| Les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 représentent une opportunité en OR de révéler au grand public la richesse et la diversité des métiers du Transport et de la Logistique; un secteur en recherche permanente de nouveaux talents!



Florence BONNAFOUS - AFTRAL

|| Nos salariés sont formés aux défis de la logistique du quotidien. Bien accompagnés, ils seront eux aussi les acteurs des Jeux Olympiques !



Nancy NOEL – Union TLF

4#

SUITE DE LA DEMARCHE UNE PHASE COLLABORATIVE

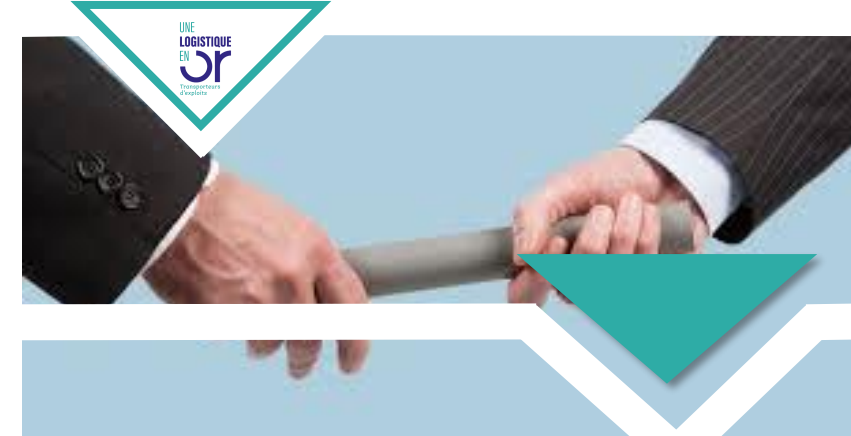
Une nouvelle étape de travail doit désormais permettre d'avancer plus en profondeur sur différentes propositions. Certaines seront dans le scope des JOP d'autres actions devront être traitées avec différentes autorités qui seront à identifier.

Pour architecturer cette nouvelle étape de collaboration et d'échange avec le COJOP, il est nécessaire d'y adosser **un cadre de travail permettant de définir des objectifs, une méthodologie et un calendrier de travail**. Ce cadrage pourrait être effectué au travers une charte ou convention structurante.

Complémentairement à la logistique propre aux JOP 2024, la logistique du quotidien doit également être amenée à s'engager dans cette démarche en valorisant ses actions. **Une charte de bonne pratique sectorielle dans le périmètre des Jeux 2024** pourrait être réalisée et élargie à l'ensemble des entreprises de logistique intervenants dans les zones géographiques concernées par les JOP.

Complémentairement le **développement d'un Label de reconnaissance des entreprises de logistique spécifique aux Jeux** sur un axe RSE et en lien avec le message identitaire « Une Logistique en OR » - Transporteurs d'Exploits pourrait être un vecteur à exploiter pour s'assurer d'une qualité de service en relation avec les ambitions des JOP 2024.

De plus les JOP vont être pour certaines activités marchandises vecteurs de bouleversement sur différents critères : exploitation, gestion client, investissements... il semble nécessaire de **lancer un diagnostic auprès des acteurs logistiques** afin de recueillir leurs visions et leurs évolutions dans les différents étapes avant, pendant et après les JOP.





« Nous remercions les pilotes des différents groupes de travail pour leur investissement et leur engagement dans la mise en place de cette première étape. L'ensemble des organisations et personnes ayant pu participer aux différents groupes de travail et/ou COPIL régulier.

Et nous remercions particulièrement les membres de la Délégation Interministérielle aux Jeux Olympiques et Paralympiques ainsi que la Délégation Générale aux Jeux Olympiques Paralympiques et aux Grands Evènements de la Ville de Paris pour leurs accompagnements et orientations de travail tout au long de cette première période de travail. »



Coodinateur : Jérôme DOUY – Union TLF

Comité de rédaction : Tariel Chamerois- Union TLF, Jean Damiens – France Supply Chain; Elodie DUPRAY – GRDF; François GUITTON-FNTR, Eric SORGON-FNTP, Nancy NOEL – Union TLF; Florence BONNAFOUS - AFTRAL ; Michèle Angélique NICOL –Ville de Paris ; Sophie BENET – Métropole du Grand Paris.