

Initiales de
Caroline Faucon
le 29/08/2023 à
10:28:39 UTC

Initiales de
Karine Greze
le 29/08/2023 à
10:21:27 UTC



Initiales de
Sylvain Waserman
le 28/07/2023 à
10:30:17 UTC

Convention de mise en œuvre du Programme CYCLO-CARGOLOGIE

Entre

L'Etat, représenté par la Ministre de la Transition énergétique, Agnès PANNIER-RUNACHER

Et

L'ADEME, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, représentée par le Président de son conseil d'administration, Sylvain WASERMAN

Et

Les Boîtes à Vélo - France (porteur du Programme), association loi 1901 dont le siège social est situé 10 rue des Bluets, 75011 Paris, enregistrée au RCS de Paris sous le numéro SIRET 850 611 302 00017, représentée par Caroline FAUCON, en sa qualité de Présidente du conseil d'administration,

Ci-après dénommé le « Porteur » ou le « Porteur du Programme »

Et

SCA PÉTROLE ET DÉRIVÉS, société par actions simplifiée dont le siège social est situé 24 rue Auguste Chabrières 75015 Paris, immatriculée au RCS de Paris sous le numéro SIREN 353 597 677, représentée par son Directeur, Alex TRUCHETTO,

Et

HELLIO SOLUTIONS, SAS au capital de 10 000 000 euros, enregistrée au RCS de Nanterre sous le numéro 749 891 214, dont le siège social est situé au 50 rue madame de Sanzillon, 92110 Clichy, représenté par Pierre MAILLARD, Directeur général,

Et

DYNEFF, Société par Actions Simplifiée au capital de 20 000 000 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Montpellier sous le numéro 305 800 997, dont le siège social est sis 1300 avenue Albert Einstein - 34000 Montpellier, représentée par sa Directrice Commerciale, Karine GREZE

Ci-après, tous les trois, dénommées individuellement et/ou collectivement le(s) « Financier(s) »

Ci-après dénommées individuellement et/ou collectivement les « Parties ».

Initiales de
Pierre Maillard
le 27/07/2023 à

Approuvé par Armelle
margueret 
le 27/07/2023 à 16:48:45 UTC

Initiales de
Olivier David
le 28/08/2023 à
17:47:32 UTC

Initiales de
Pierre Desmarquest
le 28/07/2023 à 04:16:06
UTC

Initiales de
Caroline Faycon
le 29/08/2023 à
10:28:40 UTC

Initiales de
Karine Greze
le 29/08/2023 à
10:21:28 UTC
Initiales de
Sylvain Waserman
le 28/07/2023 à
10:30:18 UTC

Préambule

La logistique du dernier kilomètre a décuplé depuis 10 ans avec la demande croissante de livraison alimentée par l'explosion du commerce en ligne, les courses à domicile, la vente entre particuliers... Dans un contexte de politiques publiques d'amélioration la qualité de l'air et de la qualité de vie locales, notamment en cœur de ville, de décarbonation du secteur des transports et de réduction des consommations d'énergies fossiles pour lutter contre le réchauffement climatique, la logistique du dernier kilomètre doit engager une importante mutation.

La cyclologistique est une solution à fort potentiel de décarbonation du transport des livraisons du « dernier kilomètre » ou du « premier kilomètre ». Elle a une empreinte carbone inférieure à tout autre type de véhicules utilitaires. Elle trouve sa pertinence tout particulièrement en milieu urbain avec de nombreux impacts positifs au-delà des économies d'énergie avec la décongestion de la circulation en ville, la réduction des émissions de polluants, un apaisement de l'espace public, une réduction du bruit.

Pour engager un basculement d'une part importante de la logistique du dernier km vers le mode vélo-cargo, il est nécessaire de lever certains obstacles et améliorer l'environnement dans lequel évoluent les entreprises. Pour ce faire, le programme Cyclo-cargologie propose de :

- Sensibiliser et accompagner les chargeurs et transporteurs réalisant le dernier kilomètre en véhicules thermiques afin qu'ils s'emparent de ce nouveau mode de transport. Il s'agit de lever les freins et les a priori en matière d'efficacité logistique de ce mode de transport et d'apporter des connaissances et des outils pour engager les acteurs vers un changement d'organisation en faveur de la cyclologistique.
- Favoriser une offre de cyclologistique de qualité en proposant des formations aux différents métiers de la cyclologistique, ainsi que des guides techniques sur le changement d'échelle. La montée en compétence et en taille attendue est une condition nécessaire pour avoir des entreprises de cyclologistique plus fortes et pérennes et qu'elles puissent répondre à la demande croissante d'acheminement décarboné des marchandises en ville.
- Développer l'interconnexion numérique entre des donneurs d'ordre et des cyclologistes pour favoriser la mise en relation des acteurs et la mutualisation des flux entre l'amont de la chaîne et le maillon du dernier kilomètre.

Cadre légal

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a rendu possible la délivrance de certificats d'économies d'énergie (ci-après « CEE ») dans le cadre de la participation financière à des programmes liés à la maîtrise de la demande en énergie.

Ainsi, l'article L.221-7 du Code de l'énergie prévoit que la contribution à des programmes d'information, de formation et d'innovation favorisant les économies d'énergie, ou portant sur la mobilité économe en énergies fossiles, peut donner lieu à la délivrance de CEE.

L'arrêté du 12 janvier 2023 relatif à la création de programmes dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie (publié au JORF du 20 janvier 2023) portant validation de 9 programmes dont PRO-INNO-73 « Cyclo-Cargologie » à compter du lendemain de sa publication et jusqu'au 31 décembre 2026.

Ceci étant exposé, les Parties ont convenu ce qui suit :

Initiales de
Pierre Maillard
le 27/07/2023 à
18:19:21 UTC
Initiales de
Pierre Jérôme
Desmarquest
le 28/07/2023 à 04:16:06
UTC

Initiales de
Olivier David
le 28/08/2023 à
17:47:33 UTC

Initiales de
Caroline Fauton
le 29/08/2023 à
10:28:41 UTC

Initiales de
Karine Greze
le 29/08/2023 à
10:21:28 UTC
Initiales de
Sylvain Waserman
le 29/08/2023 à
10:28:18 UTC

Article 1 – Objet de la Convention

La Convention a pour objet de définir les modalités de mise en place et de fonctionnement du Programme Cyclo-Cargologie, ci-après le « Programme », ainsi que les engagements des Parties.

Article 2 - Définition du Programme

Le présent Programme vise à accélérer et augmenter le recours à la cyclologistique par les chargeurs et transporteurs pour réaliser la livraison du dernier kilomètre et la prise en charge du premier kilomètre principalement en zone urbaine dense, pour toutes les catégories de marchandises pour lesquelles c'est possible.

Le programme se déploie à travers trois actions principales :

- Action 1 : accompagner les acteurs établis de la logistique (chargeurs, transporteurs et organisations professionnelles) vers un usage plus intensif de la cyclologistique grâce à des actions de sensibilisation et de formation et de l'accompagnement technique à la décision,
- Action 2 : élaborer des référentiels de compétences et des formations aux métiers de la cyclologistique ainsi que des guides techniques à l'attention des transporteurs cyclologisticiens,
- Action 3 : Créer des interconnexions numériques entre un nombre accru d'acteurs de l'amont de la chaîne logistique et de la cyclologistique pour effectuer la livraison du « dernier kilomètre ».

Le Programme a pour objectifs de :

- Sensibiliser au potentiel de la cyclologistique 750 entreprises ou organismes du secteur transport-logistique impliqués dans la logistique du dernier kilomètre (transporteurs des modes routiers, fluviaux et ferroviaires, chargeurs, organismes de formation, fédérations professionnelles),
- Produire 3 guides de bonnes pratiques sur l'intermodalité avec le vélo-cargo, sur la croissance et le développement des entreprises de cyclologistique, élaborer 3 référentiels de formation en cyclologistique et former au moins 1000 cadres, techniciens et livreurs-coursiers en cyclologistique,
- Produire une étude sur les besoins et solutions d'interconnexion des entreprises de cyclologistique avec l'amont de la chaîne et développer une bibliothèque de connecteurs (API) ouverts pour assurer une meilleure interconnexion des divers systèmes d'information des transporteurs et faciliter l'usage de la cyclologistique puis la déployer auprès de 60 donneurs d'ordre, transporteurs et 40 cyclologisticiens réalisant le dernier kilomètre.

Le contenu détaillé du Programme est décrit en annexe 1.

Le processus opérationnel du Programme est décrit en annexe 2.

Article 3 – Gouvernance et fonctionnement du Programme

Le pilotage du Programme et le contrôle de sa mise en œuvre sont assurés par deux Comités.

Article 3.1 Comité de pilotage

Le pilotage du Programme et le contrôle de sa mise en œuvre sont assurés par un Comité de pilotage (COFIL). Ce comité de pilotage est constitué d'un représentant de la DGEC (Direction générale de l'énergie et du climat), de l'ADEME, de la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités), du porteur et des financeurs. Les représentants des acteurs économiques et des collectivités issues des comités techniques de liaison logistique urbaine durable (CTL LUD) sont invités permanents du COFIL. D'autres entités peuvent être invitées en fonction de l'ordre du jour.

Initiales de
Pierre Maillard
le 28/07/2023 à
10:10:10 UTC
Initiales de
Pierre Desmarquest
le 28/07/2023 à 04:16:07
UTC

Initiales de
Olivier David
le 28/08/2023 à
17:47:34 UTC
Page 3

Initiales de
Caroline Fauton
le 29/08/2023 à
10:28:41 UTC

Initiales de
Karine Greze
le 29/08/2023 à
10:21:29 UTC
Initiales de
Sylvain Wasserman
le 28/07/2023 à
10:30:19 UTC

Le comité de pilotage se réunit à minima semestriellement. Le porteur du Programme en assure le secrétariat. Il peut être sollicité de manière dématérialisée (échanges électroniques). Les documents de préparation de la réunion sont envoyés huit (8) jours avant la date du COPIL.

Le comité de pilotage pilote le dispositif, décide des orientations et des actions concrètes, valide les appels de fonds du porteur auprès des financeurs et suit les principaux indicateurs de pilotage du Programme.

Article 3.2 Comité technique

Le comité technique (COTECH) a pour rôle de conseiller le pilote du programme sur la conduite des actions du programme et leur contenu.

Il réunit des partenaires techniques de la cyclologistique, des parties prenantes du secteur ou des bénéficiaires du programme (collectivités territoriales, fédérations professionnelles du secteur transport logistique, opérateurs ou transporteurs).

Il se réunit au moins une fois par an pour apporter son expertise sur le fond des actions qui sont menées et identifier les modalités de relais du programme auprès des réseaux d'acteurs qu'il représente. Il peut être réuni en formation plus restreinte pour travailler sur des points précis en fonction des besoins du Programme.

Les membres du COTECH sont le Porteur, l'ADEME, la DGITM, la DGEC, les fédérations du transport concernées par le dernier kilomètre (par exemple E-TLF, OTRE, SNTL) et la fédération Professionnelle de Cyclologistique. Le COTECH peut inviter des représentants des acteurs économiques et des collectivités notamment ceux issus des Comités techniques de liaisons (CTL) de la logistique urbaine durable afin de recueillir leurs avis et suggestions quant aux actions et outils du Programme. Pourront être invités également au comité technique, et de façon non-limitative d'autres fédérations, associations ou organismes de la formation professionnelle du secteur transport.

Article 3.3 Fonctionnement général et doctrine liée aux programmes CEE

Les actions du programme et leurs mises en œuvre s'inscrivent dans les principes cadre posés dans la Doctrine des Programmes et dans le guide des programmes CEE, mis tous deux à la disposition sur le site du Ministère de la transition énergétique.

Le porteur du Programme établit une méthodologie de suivi et d'évaluation d'impact des actions menées dans le cadre du Programme qu'il présente au comité de pilotage. Cette méthodologie est validée par le comité de pilotage et comporte notamment des éléments sur les économies d'énergies directement, et/ou indirectement, réalisées grâce au Programme, et sur l'efficience du Programme, ainsi qu'un état des lieux de l'avancée des principaux indicateurs de suivi du projet.

Le porteur fait également un bilan annuel et le bilan du Programme en fin de Convention basés sur cette méthodologie de suivi et d'évaluation.

Des éléments de synthèse portant notamment sur l'évaluation du Programme, les livrables, sont rendus publics tout au long du Programme sur un site Internet dédié.

Sans préjudice des règles relatives à la protection des données à caractère personnel (RGPD, ...), la liste des bénéficiaires du Programme est tenue à disposition de la DGEC en application de l'article R.222-4 du code de l'énergie. Les informations remises pourront ultérieurement faire l'objet de traitements informatiques destinés au contrôle des demandes de certificats d'économies d'énergie (CEE) et à l'évaluation du dispositif des CEE. Le bénéficiaire des actions du Programme est susceptible d'être contacté, à l'initiative du ministère chargé de l'énergie, ou d'un acteur mandaté par le Programme, pour la réalisation d'un contrôle concernant les actions du Programme. Les Porteurs prévoient les conditions nécessaires à la collecte de ces données auprès des bénéficiaires.

Initiales de
Pierre Maillard
le 27/07/2023 à
10:20:19 UTC
Pierre Desmarquest
le 28/07/2023 à 04:16:08
UTC

Initiales de
Olivier David
le 28/08/2023 à
17:47:35 UTC

Article 3.4 Nature et production des livrables

Le Porteur veille à établir, en début de programme, la nature, la forme et le mode de valorisation des livrables afin de permettre leur réutilisation par des acteurs tiers sous des conditions assurant leur pérennité à l'issue du programme. Le porteur s'appuie dans sa démarche sur les outils proposés dans le cadre du guide des programmes CEE. La liste des livrables est décrite en Annexe 3. Elle est mise à jour au fur et à mesure de l'avancement du programme.

Article 4 – Engagements des Parties

Les porteurs s'engagent à informer le comité de pilotage des éventuelles situations d'interférence entre les intérêts des porteurs ou partenaires et les intérêts du Programme de nature à influencer ou paraître influencer leur exercice pour mener les actions du Programme dans un cadre indépendant, impartial et objectif. Notamment, il est fait mention des éventuels liens existant entre les sociétés prestataires, ou les salariés recrutés dans le cadre du Programme, et les porteurs.

Engagements de Les Boîtes à Vélo - France (porteur)

Les Boîtes à Vélo - France s'engage au titre de la présente Convention à :

- Mettre en œuvre les actions du Programme conformément aux principes de la Doctrine des programmes et au principe de bonne gestion financière ;
- Assurer le secrétariat du comité de pilotage et du comité technique ;
- Piloter la partie communication sur le Programme en collaboration avec les financeurs du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Procéder aux appels de fonds vers les financeurs, en notifiant le montant HT et le montant TTC, après validation par le comité de pilotage ;
- Recevoir les fonds des obligés ou éligibles destinés au financement du Programme et établir les attestations de versement des fonds comportant les informations indispensables pour l'obtention des certificats d'économies d'énergie ;
- Faire certifier annuellement les comptes du Programme par un Commissaire aux comptes ou le cas échéant par un comptable public ;
- Procéder au suivi budgétaire qu'il rapporte à chaque comité de pilotage ;
- Piloter la bonne réalisation de l'audit et de l'évaluation du Programme prévus par la présente convention ;

Engagements de SCA PETROLE ET DERIVES (financeur)

Sous réserve de l'éligibilité du Programme au dispositif des CEE et dans les conditions précisées à l'article 5, SCA PETROLE ET DERIVES s'engage au titre de la présente Convention à :

- Financer le Programme pour un montant de quatre millions et deux cent mille euros hors taxes (4 200 000 € HT) ;
- Participer aux comités de pilotage ;
- Contribuer de manière active en matière de communication, avec la promotion d'événements territoriaux du programme, et en matière d'information et d'accompagnement, auprès de sa filière logistique.

Engagements de HELLIO SOLUTIONS (financeur)

Sous réserve de l'éligibilité du Programme au dispositif des CEE et dans les conditions précisées à l'article 5, HELLIO SOLUTIONS s'engage au titre de la présente Convention à :

l'article 5, HELLIO SOLUTIONS s'engage au titre de la présente Convention à :

- Financer le Programme pour un montant d'un million et quatre cent mille euros hors taxe (1 400 000 € HT) ;
- Participer aux comités de pilotage ;
- Contribuer de manière active en matière de communication et à la mise en œuvre des actions de formation avec la mise à disposition de ressources.

Engagements de DYNEFF (financeur)

Sous réserve de l'éligibilité du Programme au dispositif des CEE et dans les conditions précisées à l'article 5, Dyneff s'engage au titre de la présente Convention à :

- Financer le Programme pour un montant d'un million et quatre cent mille euros hors taxe (1 400 000 € H.T) ;
- Participer aux comités de pilotage ;
- Contribuer de manière active à la communication du programme, notamment auprès de son réseau de clients des transporteurs ;

Engagements de l'ADEME

L'ADEME s'engage au titre de la présente Convention à :

- Apporter son expertise et contribuer à la communication sur le Programme en collaboration avec les partenaires du Programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Contribuer au comité de pilotage et à la mise en œuvre du Programme.

Engagements de l'Etat

L'Etat s'engage au titre de la présente Convention à contribuer à la mise en œuvre du Programme.

Article 5 – Financement du Programme et modalités de délivrance des CEE

Article 5.1 Financement du Programme

Dans le cadre de l'éligibilité du Programme au dispositif des CEE, défini aux articles L.221-1 et suivants du Code de l'énergie et conformément à l'arrêté du 12 janvier 2023 portant validation du Programme, les contributions au fonds du Programme seront versées par les financeurs sur présentation des appels de fonds émis par le porteur du Programme, en fonction des perspectives budgétaires à moyen-terme. Ces contributions auront lieu au plus tard avant le 31 décembre 2026.

Ces sommes sont comptabilisées hors taxes sans préjudice des dispositions de droit commun applicables en matière de TVA prévues au Code général des impôts.

Ces fonds financeront les frais d'élaboration et de gestion du Programme, dans la limite de 7 000 000 (sept millions) d'euros HT¹.

¹ Si les frais de gestion sont supérieurs à 5% du montant total du Programme ou 250 000 € HT, ils devront être pris en charge par un co-financement hors CEE.

Initiales de
Caroline Faton
le 29/08/2023 à
10:28:43 UTC

Initiales de
Karine Greze
le 29/08/2023 à
10:21:31 UTC
Initiales de
Sylvain Waserman
le 28/07/2023 à
10:30:20 UTC

Les frais d'élaboration et de gestion du Programme sont décomposés de la façon suivante :

Frais fixes		
Action	Livrables	Montant maximum financé par les CEE en € HT
Frais de gestion du programme	Suivi et gestion administrative et financière du programme, appels de fonds, délivrance attestations de versement, certification des comptes Préparation du suivi budgétaire, consolidation de ses bilans financiers, des COPIL Mise en œuvre de l'audit, de l'évaluation du programme	250 000 €
Pilotage et animation du programme	Rapports d'activité annuels du Programme incluant le suivi des principaux indicateurs Organisation des réunions de sensibilisation des évènements, des stages et leurs comptes-rendus, factures sous-traitance Suivi des principaux indicateurs du programme	1 990 500
Communication : événements relations presse, site web, plateforme d'inscription pour les formations	Site web ; comptes réseaux sociaux, supports imprimés et web, événements, salons et plate-forme d'inscription formations,	733 000 €
Etudes et rapports relatifs aux : actions 1, 2 et 3	- Etude des freins au changement et des leviers d'action chez les donneurs d'ordre pour l'utilisation de la cyclologistique et une logistique durable - Etude de l'état des lieux des formations en cyclologistique - Etat de l'art et analyse des besoins d'interconnexion des systèmes d'information entre l'amont de la chaîne et les entreprises de cyclologistique, exploration de l'opportunité d'un outil centralisé, - Méthode d'analyse et de caractérisation des flux de marchandises pour le transfert à vélo-cargo	417 500 €
Elaboration de guides et outils pédagogiques : action 1 et 2	- 3 guides techniques et de bonnes pratiques sur les thématiques en lien avec le dernier kilomètre ; - Outils pédagogiques pour l'action 1	135 000 €
Conception de maquettes de formation : action 1 et 2	- Conception d'un module « travailler avec la cyclologistique » pour les formations en Transport logistique classiques - Elaboration des formations professionnelles de cyclologistique pour 3 cibles bénéficiaires distinctes	263 000 €
TOTAL (HT)		3 789 000 €

Initiales de
Pierre Maillaud
le 28/07/2023 à
04:16:09 UTC

Initiales de
Olivier David
le 28/08/2023 à
17:47:37 UTC

Initiales de
Caroline Fauton
le 29/08/2023 à
10:28:44 UTC

Initiales de
Karine Greze
le 29/08/2023 à
10:21:32 UTC
Initiales de
Sylvain Waserman
le 28/07/2023 à
10:30:21 UTC

Partie Frais Variables		
Action	Livrables	Montant maximum financé par les CEE en € HT
Action 1 - accompagner les chargeurs, transporteurs commissionnaires vers la cyclologistique	50 réunions d'information en entreprise et 30 rencontres territoriales entre professionnels 30 Ateliers d'intégration de la cyclologistique dans les formations existantes avec organismes de formation 60 stages croisés de personnels entre entreprises de logistique classique et de cyclologistique 50 accompagnements de donneurs d'ordre ou transporteurs à la décision de transfert modal (20 grosses entreprises, 30 TPE)	1 370 000 €
Action 2 : professionnaliser et faire monter en compétence les acteurs du dernier km en cyclologistique	Co-financement des formations pour les publics suivants : - 100 Chef d'exploitation (manager) en cyclologistique - 150 Technicien organisateur de tournée (dispatch) en cyclologistique - 840 Coursier-livreur à vélo et vélo-cargo.	1 040 000 €
Action 2.4 : Formation d'intervenants (action1) et de formateurs (action 2)	Formation de 12 intervenants en entreprise et d'animation pour les réunions Formation de 45 Formateurs en cyclologistique (niveau manager et technicien / coursier-livreur)	201 000 €
Action 3 : Faciliter l'articulation entre cyclologisticiens et donneurs d'ordre au service d'une mutualisation des flux	Développement d'une bibliothèque de connecteurs avec les plus gros donneurs d'ordre Convaincre 60 donneurs d'ordre transporteurs et 40 cyclologisticiens d'adopter les connecteurs, les former et les accompagner à leur utilisation	600 000 €
TOTAL (HT)		3 211 000 €

Par ailleurs, le Porteur du programme mobilisera un cofinancement à hauteur de 1 040 000 € HT pour les formations des futurs professionnels de la cyclologistique au titre des financements de la formation professionnelle via des OPCO formation et le cout de la formation pris en charge par les entreprises.

Un budget prévisionnel détaillé est disponible en annexe 4.

Ces frais seront contrôlés par le comité de pilotage, et libérés par tranches, au fur et à mesure de l'avancement du Programme. Les dépenses du programme respectent le principe de bonne gestion financière, notamment en ce qui concerne l'économie et l'efficacité des dépenses. Toutes les dépenses doivent être imputées à une ligne budgétaire, être justifiées sur facture ou temps de travail effectué en Équivalent Temps Plein. Les porteurs et les porteurs associés doivent pouvoir identifier et justifier les dépenses du programme réalisées en propre. Une comptabilité analytique peut être mise en place à ces fins. A minima une procédure établit les processus et les règles de gestion financière du Programme pour disposer d'un suivi des dépenses selon les livrables, les actions et les lignes budgétaires du Programme. Les dépenses du Programme sont certifiées annuellement par un Commissaire aux comptes ou un comptable public.

Article 5.2 Un premier appel de fonds est réalisé auprès des financeurs par le porteur, pour les actions mises en œuvre par ce dernier, correspondant à :

- 25% des coûts relatifs à la gestion du programme, soit 62 500 € HT,

Initiales de
Olivier David
le 28/08/2023 à
17:47:38 UTC

Initiales de
Pierre Maillat

Initiales de
Pierre Desmarquest
le 28/07/2023 à 04:16:10
UTC

- 25% des coûts relatifs au pilotage et animation du programme, soit 497 625 € HT,
- 30% des coûts relatifs à la communication, évènements, relation presse, plate-forme interne, soit 219 900 € HT,
- 50% des coûts relatifs aux études et rapports des actions 1, 2 et 3, soit 208 750 € HT,
- 50% des coûts relatifs aux guides : actions 1 et 2, soit 67 500 € HT,
- 20% des coûts relatifs à l'action 1 - accompagner les chargeurs, transporteurs commissionnaires vers la cyclologistique, soit 274 000 € HT,
- 20% des coûts relatifs à la formation d'intervenants et de formateurs : actions 1 et 2, soit 40 200 € HT.

Par conséquent, ce premier appel de fonds pour le porteur, couvrant la première période du Programme jusqu'au 30 novembre 2023, s'élève à 1 370 475 € HT représentant 20 % du budget total, selon la répartition suivante par financeur :

- Huit cent vingt-deux mille deux cent quatre-vingt-cinq euros hors taxe (822 285 € HT) financés par SCA Pétroles et Dérivés ;
- Deux cent soixante-quatorze mille quatre-vingt-quinze euros hors taxe (274 095 € HT) financés par Dyneff ;
- Deux cent soixante-quatorze mille quatre-vingt-quinze euros hors taxe (274 095 € HT) financés par Hellio Solutions ;

Article 6 - Audit

La Direction Générale de l'Energie et du Climat peut demander au porteur de réaliser, ou de faire réaliser, avant la fin du Programme, un audit sur la situation du Programme. L'objet de cet audit est de s'assurer que la mise en œuvre du Programme répond bien aux conditions énoncées dans la présente Convention. Le rapport d'audit devra être déposé dans un délai de deux (2) mois et communiqué aux membres du comité de pilotage. Ce dernier sera convoqué de manière exceptionnelle si le rapport d'audit révèle des éléments défavorables quant à la mise en œuvre du Programme. Toutes les informations du rapport d'audit sont strictement confidentielles. Les frais, coûts et honoraires de l'audit sont à la charge du Programme.

Article 7 - Evaluation du Programme

Des indicateurs d'avancement des actions et de réalisation des objectifs sont mis en place dès le début du Programme. Ils sont rapportés à chaque COPIL et permettent l'établissement du bilan annuel prévu à l'article 3 de la présente Convention.

Par ailleurs, des évaluations du dispositif des CEE sont menées afin de déterminer si cet instrument permet d'obtenir les effets attendus.

Le Porteur du Programme s'engage à participer à toute sollicitation dans le cadre d'évaluations du dispositif des CEE, intervenant en cours, ou postérieurement à celui-ci. Ils s'engagent, dans ce cadre, à répondre à des enquêtes par questionnaire (en ligne) et à participer à des entretiens qualitatifs (en face-à-face ou par téléphone) abordant la conduite du Programme et ses résultats. Ils s'engagent en particulier à fournir tous les éléments quantitatifs nécessaires à l'évaluation des effets en termes d'efficacité énergétique, d'économies d'énergie, de bénéfices techniques, économiques, sociaux et environnementaux du Programme. Les Porteurs prévoient les conditions nécessaires à la collecte de ces données auprès des bénéficiaires.

Initiales de
Caroline Fauton
le 29/08/2023 à
10:28:45 UTC

Initiales de
Karine Greze
le 29/08/2023 à
10:21:34 UTC
Initiales de
Sylvain Waserman
le 28/07/2023 à
10:30:22 UTC

Article 8 – Communication

Les actions de communication communes, autre que celles de l'Etat, portant sur cette Convention et sur les opérations qu'elle recouvre seront définies, d'un commun accord, par un échange préalable entre les Parties, tant sur le fond que sur la forme. À défaut d'accord sur le contenu de la communication commune, la Partie à l'origine de la communication ne sera pas autorisée à faire mention de l'autre Partie.

Les Parties autres que l'État informeront les autres Parties préalablement, de toutes les opérations de communication relevant de la présente Convention ou qui pourraient les impacter.

Les signataires de la présente Convention reconnaissent que l'État français est pleinement propriétaire du logo CEE.

L'usage du logo est réservé à l'État, à l'ADEME, au(x) porteur(s), au(x) financeur(s) et au(x) partenaire(s). Ils s'engagent à utiliser le logo dans leurs actions liées au Programme, sur tous les supports. L'usage du logo est limité au cadre légal du Programme, notamment temporel.

L'utilisateur s'engage à ne pas exploiter le logo CEE à des fins politiques, polémiques, contraire à l'ordre public ou aux bonnes mœurs ou susceptibles de porter atteinte à des droits reconnus par la loi et, de manière générale, à ne pas associer le logo à des actions ou activités susceptibles de porter atteinte à l'État français ou lui être préjudiciable.

Article 9 - Droits de propriété intellectuelle

Les Parties veillent à ce que les biens et services développés dans le cadre du Programme, en particulier les éventuels outils informatiques et les bases de données, soient libres de droit.

Elles privilégient l'utilisation des logiciels libres et des formats ouverts lors du développement, de l'achat ou de l'utilisation, de tout ou partie, des systèmes d'information.

Elles pourront pour cela s'appuyer sur les licences avec obligation de réciprocité et obligation de partage à l'identique définies sur <https://www.data.gouv.fr/fr/licences>.

Article 10 - Attribution des CEE aux financeurs

Les CEE sont attribués aux financeurs SCA PETROLE ET DERIVES, HELLIO SOLUTIONS et DYNEFF dans les conditions et délais prévus par les textes régissant le dispositif et conformément à l'arrêté du 12 janvier 2023 portant validation du Programme.

Article 11 - Garantie d'affectation des fonds

Le porteur du Programme s'engage à utiliser les fonds versés par les financeurs uniquement dans le cadre et aux bonnes fins d'exécution du Programme.

A ce titre le porteur du Programme sera responsable des conséquences de toute utilisation des fonds versés non conforme aux stipulations de la Convention et à d'autres fins que celles du Programme. A la fin du programme, le porteur du Programme s'engage à reverser les fonds non utilisés aux financeurs, proportionnellement aux engagements financiers prévu à l'article 4.

Article 12 –Dates et conditions d'effet et durée de la Convention

La Convention entre en vigueur à sa date de signature et se termine le 31 décembre 2026

Initiales de
Olivier David
le 28/08/2023 à
17:47:40 UTC

Initiales de
Pierre Maillart
le 28/07/2023 à
19:17:17 UTC
Desmard
le 28/07/2023 à 04:16:11
UTC

Initiales de
Caroline Faucon
le 29/08/2023 à
10:28:46 UTC

Initiales de
Karine Greze
le 29/08/2023 à
10:21:34 UTC
Initiales de
Sylvain Waserman
le 28/07/2023 à
10:50:22 UTC

condition suspensive de la validation de l'éligibilité du Programme au dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE) défini aux articles L. 221-1 et suivants du Code de l'énergie, à travers un arrêté ministériel prévoyant la délivrance de certificats d'économies d'énergie, dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Article 13 - Résiliation

En cas de manquement par l'une des Parties à l'une de ses obligations contractuelles, la Partie la plus diligente mettra en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception, la Partie défaillante de respecter ses obligations contractuelles. Si cette lettre est restée sans effet pendant un délai d'un (1) mois à compter de la réception de ladite lettre, il est convenu de convention expresse entre les Parties que la Partie défaillante sera exclue de la présente Convention, sans aucune indemnité et sans impacter l'application de la Convention entre les autres Parties, sous réserve des trois phrases suivantes. Si la Partie défaillante est un Financier, la DGEC émettra alors un appel à financeurs pour suppléer à la Partie défaillante et ce dans les conditions prévues par arrêté ministériel. Si la Partie défaillante n'est pas un Financier, les Parties conviennent qu'elles se rencontreront pour étudier les adaptations nécessaires à la Convention. A défaut d'accord ou en cas d'impossibilité d'adapter la Convention dans un délai d'un (1) mois à compter de la première réunion des Parties, cette dernière sera résiliée de plein droit.

Les Parties conviennent également de manière expresse qu'en cas de modification des textes législatifs ou réglementaires relatifs aux économies d'énergie ou aux CEE rendant inapplicables les dispositions de la Convention, elles se rencontreront à l'initiative de la Partie la plus diligente pour en étudier les adaptations nécessaires. A défaut d'accord ou en cas d'impossibilité d'adapter la Convention dans un délai d'un (1) mois à compter de la première réunion des Parties, cette dernière sera résiliée de plein droit.

A la date de prise d'effet de la résiliation, toute Partie est tenue de reverser les fonds non engagés dans le cadre de la Convention aux financeurs.

Article 14 - Force majeure

La responsabilité d'une Partie ne peut pas être engagée si cette Partie est en mesure de prouver qu'elle ne peut pas exécuter ses obligations ou que leur exécution est retardée ou empêchée en raison de la survenance d'un évènement constitutif d'un cas de force majeure tel que défini par la loi française et la jurisprudence des tribunaux français (ci-après la « Force Majeure »).

La Partie invoquant la Force Majeure devra immédiatement informer l'autre Partie de la Force Majeure et le lui confirmer par lettre recommandée avec accusé de réception dans les trois (3) jours, en indiquant sa durée prévisible et les moyens qu'elle entend utiliser pour la faire cesser et/ou rétablir la bonne exécution de ses obligations.

Sans contestation écrite de la notification par l'autre Partie dans un délai de cinq (5) jours ouvrés dès la réception de la notification, la Force Majeure sera considérée acceptée par les Parties.

Chaque Partie doit tenir informée dans un délai raisonnable l'autre Partie de la cessation de la Force Majeure ou de tout changement de situation et/ou de circonstances ayant un impact sur l'évènement constitutif d'un cas de Force Majeure.

La Partie affectée par un évènement constitutif d'un cas de Force Majeure doit s'efforcer d'en limiter les effets et de reprendre dès que possible l'exécution de la Convention.

Dans l'hypothèse où l'évènement constitutif d'un cas de Force Majeure se prolongerait plus de six (6) mois à compter de sa survenance, les Parties devront se rapprocher pour décider des suites à réserver à la Convention. En cas de désaccord, chaque Partie pourra résilier la Convention intégralement de plein droit par l'envoi à l'autre Partie d'une lettre recommandée avec accusé de réception, sans qu'aucune indemnité ne soit due à l'autre Partie.

Initiales de
Olivier David
le 28/08/2023 à
17:47:41 UTC

Initiales de
Pierre Maillard
le 27/07/2023 à
18:19:17 UTC
Initiales de
Pierre Perane
Desmarquest
le 28/07/2023 à 04:16:12
UTC

Initiales de
Caroline Fautson
le 29/08/2023 à
10:28:46 UTC

Initiales de
Karine Greze
le 29/08/2023 à
10:21:35 UTC
Initiales de
Sylvain Waserman
le 28/07/2023 à
10:30:23 UTC

Article 15 - Cession de la Convention

Chaque Partie s'interdit, sauf accord préalable et écrit de l'autre Partie, de céder ou transférer, sous quelque forme et par quelque moyen que ce soit, le bénéfice de la Convention.

Toutefois, chacune des Parties pourra - de plein droit et sans formalité préalable - céder, transférer, apporter ou transmettre, en ce compris par voie de transmission universelle de patrimoine, tout ou partie de la présente Convention, ou tout ou partie des droits et / ou obligations résultant de la présente Convention, à l'une de ses sociétés apparentées au sens de l'article L. 233-3 du Code de commerce.

Par dérogation à l'alinéa précédent, lorsque la partie concernée par le processus de cession, transfert, apport ou transmission, est Porteur du Programme, un accord préalable des autres membres du Comité de pilotage concernant notamment l'identité, la nature et l'organisation de la société destinée à lui être substituée dans ces droits et obligations est requis.

La Partie concernée ou la société apparentée qui lui serait substituée dans ses droits et obligations par l'effet de la présente clause en informera l'autre Partie par tout moyen, dans un délai raisonnable.

Toute modification du nom ou de la forme juridique d'une des parties (porteur, porteur associé, partenaire ou financeur) fait l'objet d'une information, sous un délai raisonnable, au comité de pilotage.

Article 16 - Lutte contre la corruption

Dans le cadre de l'exécution de la Convention, chaque Partie s'engage à respecter et à faire respecter par ses sous-contractants et sous-traitants éventuels l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires, internationales, européennes et nationales, relatives à la lutte contre la corruption.

Article 17 - Lutte contre le travail dissimulé

Dans le cadre de l'exécution de la Convention, chaque Partie s'engage à respecter et à faire respecter par ses sous-contractants et sous-traitants éventuels l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires, internationales, européennes et nationales, relatives au droit du travail et à la protection sociale ainsi qu'à la lutte contre le travail dissimulé.

Article 18 - Confidentialité

La présente Convention sera publiée, hors annexes confidentielles, sur le site internet du ministère en charge de l'énergie.

Nonobstant ce qui précède, les Parties sont tenues à une obligation de confidentialité au titre de la présente Convention et garderont strictement confidentiels tous les documents et informations qu'elles seront amenées à échanger dans le cadre de l'exécution de la Convention (ci-après les « Informations Confidentielles »).

Pendant, les Parties sont autorisées à communiquer les Informations Confidentielles :

- À leurs directeurs, employés, comptables, assureurs, auditeurs, conseillers juridiques et financiers, banquiers, établissements financiers, cessionnaires ou cessionnaires potentiels, agents ou représentants dès lors que ceux-ci sont tenus d'une obligation de confidentialité ;
- Aux autorités judiciaires ou gouvernementales sur mandat judiciaire ou sur requête administrative dès lors que la Partie qui doit s'obliger à ce titre, le notifie à l'autre Partie immédiatement par écrit et limite la divulgation à ce qui est strictement nécessaire pour satisfaire à ses obligations ;

Initiales de
Olivier David
le 28/08/2023 à
17:47:42 UTC

Initiales de
Pierre Maillart
le 28/07/2023 à
04:16:13 UTC
Desmard

Initiales de
Caroline Faton
le 29/08/2023 à
10:28:47 UTC

Initiales de
Karine Greze
le 29/08/2023 à
10:21:35 UTC
Initiales de
Sylvain Wasserman
le 28/07/2023 à
10:30:23 UTC

- Aux autorités réglementaires nationales ou européennes dès lors que la Partie qui doit s'obliger à ce titre, le notifie à l'autre Partie immédiatement par écrit et limite la divulgation à ce qui est strictement nécessaire pour satisfaire à ses obligations.

Article 19 - Signature électronique

Les Parties conviennent expressément que la présente Convention peut être signée par voie électronique et dans ce cas constitue l'original du document et fait foi entre les Parties.

Dans ce cas, les Parties s'engagent à ne pas contester la recevabilité, l'opposabilité ou la force probante de la Convention sur le fondement de sa nature électronique.

Les Parties reconnaissent expressément que la Convention signée électroniquement constitue une preuve écrite et à la même valeur probante qu'un écrit sur papier conformément aux dispositions du Code civil.

En conséquence, les Parties reconnaissent expressément que la Convention pourra valablement leur être opposée.

Ces stipulations sont valables pour tout autre avenant à la Convention que les Parties seraient amenées à signer.

La solution de signature électronique utilisée est la solution du prestataire de service de confiance CERTEUROPE. Ce tiers de confiance est qualifié Référentiel Général de Sécurité (RGS), certifié ETSI au niveau européen (European Telecommunications Standards Institute) et déclare garantir la sécurité technique et la valeur probante du système de signature électronique mis en place. L'archivage de la preuve électronique est réalisé par CERTEUROPE (<https://www.certeurope.fr/>).

Article 20 - Loi applicable et attribution de juridiction

L'interprétation, la validité et l'exécution de la Convention sont régies par le droit français.

Tout différend relatif à l'interprétation, à la validité et/ou à l'exécution de la Convention devra, en premier lieu, et dans toute la mesure du possible, être réglé au moyen de négociations amiables entre les Parties.

À défaut, un (1) mois après l'envoi d'une lettre en recommandé avec accusé de réception par une Partie à l'autre Partie mentionnant le différend, le différend sera soumis aux tribunaux français compétents, à qui les Parties déclarent faire attribution de compétence, y compris en cas d'appel en garantie et de pluralité de défendeurs.

Liste des annexes :

Annexe 1 – Contenu détaillé

Annexe 2 – Processus opérationnel

Annexe 3 – Liste des livrables du Programme

Annexe 4 – Budget prévisionnel détaillé (CONFIDENTIEL)

Initiales de
Pierre Maillard
le 27/07/2023 à
18:19:16 UTC

Initiales de
Pierre Jérôme
Desmarquest
le 28/07/2023 à 04:16:13
UTC

Initiales de
Olivier David
le 28/08/2023 à
17:47:43 UTC

Fait à Paris, le

Agnès PANNIER-RUNACHER

Ministre de la Transition énergétique
Pour la ministre et par délégation, Olivier DAVID,
Directeur du climat, de l'efficacité énergétique et
de l'air par intérim

Olivier David | Signé par
Olivier David
le 28/08/2023 à
17:47:31 UTC

Sylvain WASERMAN,

Président du conseil d'administration de l'Agence
de l'Environnement et de la maîtrise de l'énergie
(ADEME)

Sylvain Waserman | Signé par
Sylvain Waserman
le 28/07/2023 à
10:30:16 UTC

Caroline FAUCON

Présidente, **Les Boîtes à Vélo – France**

Caroline Faucon | Signé par
Caroline Faucon
le 29/08/2023 à
10:28:38 UTC

Alex TRUCHETTO

Directeur, **SCA Pétrole et Dérivés**, pour le
directeur,

Pierre Jérôme Desmarquest | Signé par
Pierre Jérôme
Desmarquest
le 28/07/2023 à
04:16:05 UTC

Pierre MAILLARD

Directeur général **HELLIO SOLUTIONS**

Pierre Maillard | Signé par
Pierre Maillard
le 27/07/2023 à
18:19:12 UTC

Karine GREZE

Directrice Commerciale, **DYNEFF**

Karine Greze | Signé par Karine
Greze
le 29/08/2023 à
10:21:26 UTC

Annexe 1 - Contenu détaillé du Programme

1. Glossaire

Donneur d'ordre : client des entreprises en charge des derniers kilomètres. Il s'agit en général de chargeur, commissionnaire de transport et de transporteur sous-traitant le dernier kilomètre.

Transport Management System (TMS) : Un TMS est un logiciel dédié à la gestion du transport de marchandises. Il permet aux transporteurs de planifier leurs opérations de livraison (tourné par exemple), de gérer leur flotte de véhicules, d'attribuer les missions aux conducteurs, de générer les documents nécessaires au transport et d'optimiser les tournées.

Content Management System (CMS) : logiciels généralement utilisés par les e-commerçants pour gérer leur boutique en ligne (ventes, stocks...).

Enterprise Resource Planning (ERP) : logiciels permettant de traiter la plupart des processus liés à l'activité d'une entreprise (comptabilité, factures, ventes, RH, logistique).

Connecteur : interface entre deux systèmes informatiques permettant un échange de données entre les deux.

2. Description du programme

ACTION 1 - Accompagner les chargeurs, transporteurs, commissionnaires vers la cyclologistique

Parmi les freins identifiés au recours plus massif à la cyclologistique par les acteurs du secteur transport et de la logistique, il y a notamment ce qui relève de l'aspect cognitif et culturel. Les acteurs établis du secteur utilisant les véhicules thermiques ont le plus souvent une perception insuffisante de l'efficacité et du potentiel de report modal offerts par la cyclologistique. Ils connaissent mal les matériels utilisés et leur capacité ainsi que les entreprises et leurs expériences présentes sur leur territoire.

Cette action s'adresse aux donneurs d'ordre et transporteurs impliqués dans le dernier kilomètre et vise à les convaincre de l'intérêt du vélo-cargo.

Les mesures prévues dans cette action 1 sont de :

1. Etudier la nature des freins et identifier des leviers du changement pour intégrer ou prendre en compte la cyclologistique dans le schéma d'organisation des acteurs de la logistique classique (quel que soit le mode) impliquée ou à l'interface du dernier ou du premier kilomètre ;
2. Développer des outils de sensibilisation, d'animation ainsi que deux guides de bonnes pratiques sur l'intermodalité de la cyclologistique avec deux des modes de transport fluvial et ferroviaire ;
3. Réaliser des actions de sensibilisation auprès des entreprises de transport-logistique pour faire connaître la cyclologistique, lever les freins à son adoption, puis organiser des rencontres par territoire entre acteurs locaux de la logistique du dernier km pour favoriser l'interconnaissance, et pour approfondir des stages croisés en entreprise, afin d'accélérer l'adoption de la cyclologistique pour le dernier kilomètre ; proposer parallèlement à une quinzaine de donneurs d'ordre ou transporteurs un accompagnement à la décision de transfert modal avec l'outil de simulation (cf. Action 3.)
4. Introduire dans les formations de logistique classique un module « *Travailler avec la cyclologistique* », conçu par le programme, pour son intégration dans les formations de logistique classique avec les organismes de formation (environ 30 organismes).

Sous-Action 1.1 : Etude des freins au changement et identification des leviers d'action chez les donneurs d'ordre pour une logistique durable (routière, ferroviaire et fluviale)

Cette action constitue une étape de diagnostic permettant de bien concevoir et adapter les outils utilisés pour la sensibilisation. Elle vise à établir les freins au changement et les meilleurs leviers d'action à actionner pour y répondre. Cette étude renseignera par ailleurs la question de l'intermodalité et des ruptures de charge notamment concernant le fret fluvial et ferroviaire.

- 1) Entretiens qualitatifs avec des grands acteurs de la logistique pour l'identification des freins au changement

- 2) Entretiens croisés de cyclologistes et donneurs d'ordre pour identifier les clés d'intégration de la cyclologie dans la chaîne logistique
- 3) Benchmark des expérimentations portant sur les liaisons fluvial-cyclologique et ferroviaire-cyclologique

Livrable : Synthèse et rédaction d'un rapport.

Sous-Action 1.2 : Conception d'outils, de supports d'animation et de guides de bonnes pratiques pour travailler avec la cyclologie

Sur la base du travail de l'étude (sous-action 1.1), cette sous-action vise à produire un ensemble d'outils de communication et d'animation de réunions (supports, présentations). Deux guides de bonnes pratiques sont aussi élaborés pour donner les clés et points essentiels pour faciliter l'intégration de la cyclologie dans les habitudes de sous-traitance ou directement dans leur pratique professionnelle.

- a) Elaboration d'un guide « Intégrer la cyclologie dans sa chaîne logistique »,
- b) Elaboration d'un guide « Intermodalité fluvial-cyclologique & ferroviaire-cyclologique : revue des bonnes pratiques »,
- c) Conception des supports de sensibilisation : supports et animation des sensibilisations, jeu de rôles, vidéos pédagogiques.

Livrables : Deux guides, un jeu d'outils (présentations, vidéos pédagogiques, etc.) pour la communication et les réunions de sensibilisation.

Sous-Action 1.3 : Sensibilisation, Rencontre locale, accompagnement dans la mise en œuvre et pérennisation de l'usage de la cyclologie

La sous-action 1.3 regroupe les actions d'information, de sensibilisation des responsables de différents niveaux des donneurs d'ordre et transporteurs via différents media et formats, d'accompagnement avec la méthode d'analyse des flux ainsi que le travail de concertation pour intégrer le référentiel « travailler avec la cyclologie » dans les formations de logistique classique.

- ☐ Formation d'une dizaine d'intervenants qui animeront les réunions de d'information et de sensibilisation et les rencontres commerciales et techniques ;
- ☐ Organisation de sensibilisations via la mobilisation de clubs d'entreprises, des fédérations professionnelles associations relais (AFT, AUTP, France Logistique). Ces réunions utiliseront des outils élaborés dans l'action 1.2 (présentation, vidéo, questions réponses avec le public) pour convaincre de l'intérêt et de l'efficacité de la cyclologie
- ☐ Organisation d'événements *Rencontre autour de la Cyclologie* d'une journée entre acteurs de la logistique et cyclologistes, (l'état des lieux préalable indiquera les thématiques prioritaires) prioritairement dans une trentaine d'agglomérations ayant mis en œuvre ou planifié la mise en œuvre d'une ZFE. Ces mini-salons pourraient drainer entre 10 à 50 et plus entreprises de transport du dernier kilomètre selon la taille de l'agglomération considérée. Ces événements sont organisés autour de 3 éléments :
 - un échange structuré collectif et thématique (ateliers ou tables rondes sur thèmes ressortis du rapport de l'action 1) pour favoriser l'interconnaissance et le partage de pratiques professionnelles,
 - un moment de rendez-vous planifiés de mise en réseau des acteurs locaux,
 - un espace d'exposition pour découvrir et essayer le matériel vélo-cargo et dialoguer avec les professionnels.
- ☐ Stages croisés d'une semaine « vie ma vie de transporteur / de cyclologiste » : Le programme invitera les entreprises de transporteurs et chargeurs volontaires à faire réaliser à un ou une de leur responsable technique ou d'équipe un stage d'une semaine dans une entreprise de cyclologie et vice-versa. Le programme fournira une convention type et un modèle de rapport de stage concis sera produit.
- ☐ Accompagnement d'une cinquantaine de donneurs d'ordre et de transporteurs (de taille diverses) vers la cyclologie avec la méthode d'analyse des flux et d'aide à la décision (cf. action 3).

Initiales de
Caroline Faton
le 29/08/2023 à
10:28:49 UTC

Initiales de
Karine Greze
le 29/08/2023 à
10:21:38 UTC
Initiales de
Sylvain Waserman
le 29/08/2023 à
10:39:25 UTC

- ▣ Une vingtaine de réunions de sensibilisation seront menées avec les principaux organismes de formation du transport et les établissements publics (AFTRAL, PROMOTRANS..., IUT) afin d'intégrer le module « travailler avec la cyclologistique » (action 1.5) dans les diverses formations en Transport et Logistique (chef d'exploitation en transport, responsable de quai ou technicien d'exploitation, chauffeur-livreur, capacité marchandises, capacité commissionnaire transport, capacité transport léger de marchandises). L'objectif est de faire qu'une quinzaine de formations en logistique intègrent ce module.

Sous-Action 1.4 : Conception d'un module « travailler avec la cyclologistique » pour les formations de logistique classique.

Un module de formation est conçu par des cyclologisticiens en lien avec les « comités métiers » de la branche professionnelle Transport-Logistique et l'OPCO Mobilité Transport. Ce module détaille *comment travailler* avec les cyclologisticiens, les particularités techniques de ce mode de transport ainsi que ses avantages et ses contraintes en relation avec les autres modes acheminant les flux en centre urbain. Le travail de concertation avec les organismes de formation sur son intégration dans les formations existantes et la formation de formateurs du secteur sont intégrés dans la sous-action 1.3

Livrable : un module de formation « Comment travailler avec la cyclologistique »

Résumé des Objectifs et livrables de l'Action 1

- 250 responsables de la logistique sensibilisés par an ; 50 réunions collectives de 15 personnes à partir de la fin de l'année 1 ; 17 réunions par an. 750 responsables au total.
- 30 évènements pour favoriser la rencontre autour de la cyclologistique, dans les agglomérations à ZFE, entre logisticiens et cyclologisticiens locaux par an à partir de la fin de l'année 1 ; 10 à 50 responsables d'entreprise de transport ou donneurs d'ordre par rencontre.
- Stages croisés d'une semaine : 30 pour des responsables de logistique classique dans une entreprise de cyclologistique et 30 dans l'autre sens.
- 50 donneurs d'ordre ou transporteurs accompagnés avec analyse de leur flux pour les aider à basculer une part de leur flux vers le mode cyclologistique. Un module « travailler avec la cyclologistique » intégré dans une quinzaine de formations par les organismes de formation du secteur transport. L'objectif est que cette intégration dans les formations actuelles de logistique soit réalisée à la mi-2026 soit au bout de deux ans et demi d'activité du programme.

Pérennité de l'action :

Le porteur s'appuie sur l'avis et les propositions des représentants professionnels de la branche Transport Logistique dont la Fédération de cyclologistique invités dans le Comité Technique du Programme pour adapter ces activités exactement à la demande et répondre au plus près des besoins.

Les actions de sensibilisation sont produites pour changer les manières de penser et de percevoir ce mode de transport à vélo-cargo mal connu et non conventionnel pour la logistique classique. Les supports produits ainsi que la méthodologie seront disponibles gratuitement et pourront continuer à être utilisés après la durée du programme.

ACTION 2 : Professionnaliser et faire monter en compétence les acteurs du dernier km en cyclologistique

L'action 2 vise à apporter des outils pour aider le développement des entreprises de cyclologistique et à concevoir 3 formations professionnelles en cyclologistique et les mettre en œuvre pendant le programme pour ensuite demander leur certification.

Les actions seront concertées avec les acteurs de la profession de la cyclologistique et de la formation « transport-logistique » afin de s'assurer de la meilleure intégration et adéquation possible aux pratiques existantes.

Initiales de
Pierre Maillard
le 28/07/2023 à
15:15 UTC
le 28/07/2023 à 04:16:14
UTC

Initiales de
Olivier David
le 28/08/2023 à
17:47:46 UTC

Sous-action 2.1 : Réalisation d'un état des lieux et des besoins

Le programme dressera un état des lieux des formations évoquant ou traitant de la cyclologie, interrogeant les acteurs du secteur (OPCO Mobilité, fédérations professionnelles dont celle de cyclologistique, AFT²). Cet état des lieux précisera en outre les attentes et les besoins des acteurs en matière de formation en cyclologistique.

Livrable : rapport sur l'état et les besoins en matière de formation en cyclologistique

Sous-action 2.2 Création de référentiels d'emploi et de maquettes de formation en cyclologistique

Sur la base de l'état des lieux, le porteur en lien avec les acteurs suivants OPCO et conseil des métiers, fédérations, AFT engagera l'élaboration d'emplois type et référentiels de compétence et de formations professionnelles en cyclologistique correspondantes pour les trois niveaux suivants :

1. Chef d'exploitation (manager) en cyclologistique,
2. Organisateur de tournées (dispatch) en cyclologistique
3. Coursier-livreur à vélo et vélo-cargo.

Ces maquettes de formations constituent des cursus complets de formation professionnelle débouchant sur des emplois identifiés. Les formations sont déployées dans le cadre de la sous-action 2.4.

Livrables : Définition de 3 emplois type avec référentiels de compétences et 3 maquettes de formation pour être référencées

Sous-action 2.3 - Formation de formateurs et d'intervenants

Le programme vise à qualifier 55 formateurs ou formatrices spécialisées en cyclologistique (personnes physiques). Le programme lance un appel à manifestation d'intérêt pour cette fonction, précisant les conditions d'éligibilité. Le programme formera également douze intervenant-es en entreprise sur les pour la mise en œuvre des actions d'accompagnement et d'adoption des connecteurs développés à l'action 3.

Formateurs en management cyclologistique : 20

Formateurs de techniciens et coursiers-livreurs en cyclologistique : 35

Intervenants pour accompagnement des entreprises : 12

Sous-action 2.4 - Mise en œuvre des formations

Les formations seront proposées dans plusieurs villes en France de façon à couvrir le mieux possible les territoires concernés notamment par les ZFE-m. Le prix de la formation sera décidé par le porteur après consultation des acteurs du secteur et financée par le programme à hauteur de 50% du coût de la formation pour les 1000 premières personnes, réparties sur les trois niveaux comme suit :

- ☐ Manager : 100 personnes
- ☐ Dispatcher : 150 personnes
- ☐ Livreur : 840 personnes

Livrables : Personnes formées, Justifications de la réalisation des formations.

Sous-action 2.5 – Certification

À la suite de la mise en œuvre des formations, la certification de ces nouvelles formations sera entreprise et une demande déposée au RNCP (Référentiel National de Certification Professionnelle).

Livrable : preuve de dépôt d'une demande au RNCP

Sous-action 2.6 – Appui à la croissance pour les TPE ou PME de cyclologistique

La longévité et la solidité d'une entreprise (de logistique) sont notamment liées à sa taille. Le changement de taille est un moment critique dans la vie de l'entreprise dont la réussite est mieux garantie par un

² Association Française du Transport

accompagnement sur le management et les techniques. La négociation de gros contrats est en elle-même une occasion de croissance, mais elle suppose d'avoir une compétence juridique de négociation et de sécurisation des contrats.

Le programme se propose d'agir sur ces deux leviers via des guides pour accompagner ce changement d'échelle (éléments managériaux, juridiques, techniques)

Livrables : guide technique du « Changement d'échelle et de négociation de contrats ».

Pérennité de l'action 2 :

Les référentiels de formations sont ouverts à tous et leur certification permettront à de multiples organismes de formation de s'en emparer.

De la même façon, les guides techniques dédiés au changement d'échelle seront disponibles pour le public.

Une enquête de suivi d'entreprises de cyclologistique volontaires ayant une stratégie de croissance et qui utiliseront ces guides sera mise en place (croissance du C.A, nombre de contrats, nombre de salariés, etc.)

ACTION 3 – Faciliter l'interconnexion entre les donneurs d'ordre, transporteurs et les entreprises de cyclologistique

Contexte

Parmi les obstacles au développement de la cyclologistique, l'absence de standard numérique unique des systèmes d'informations utilisés dans ce secteur qui induit des difficultés ou une impossibilité de connexion entre les logiciels des donneurs d'ordre (CMS, TMS, ERP) et les TMS des cyclologisticiens. Il existe aujourd'hui une carence de connexions entre le TMS utilisé par un cyclologisticien et le logiciel d'un donneur d'ordre.

La connexion numérique est le plus souvent attendue pour automatiser et fiabiliser la transmission des données de livraison (donneur d'ordre vers cyclologisticien) ainsi que la remontée des informations (preuve de livraison, heure de dépôt...), notamment lorsque les volumes d'expéditions sont supérieurs à 10-15 livraisons par jour. Une gestion manuelle de ces informations rend les manipulations et la fiabilité de la livraison plus hasardeuses.

Les logiciels sont de différentes natures :

- CMS (Content Management System) : logiciels généralement utilisés par les e-commerçants pour gérer leur boutique en ligne (ventes, stocks...).
- TMS (Transport Management System) : logiciels utilisés par les transporteurs et certains chargeurs ayant une composante logistique importante pour piloter leur activité de livraison (organisation des tournées, gestion des livreurs, portail client...). Une certaine part de ces logiciels ont été développés en interne par les entreprises utilisatrices.
- ERP (Enterprise Resource Planning) : logiciels permettant de traiter la plupart des processus liés à l'activité d'une entreprise (comptabilité, factures, ventes, RH, logistique).

La capacité à se connecter aux outils numériques des transporteurs suppose plusieurs prérequis :

- L'utilisation par le cyclologisticien d'un TMS permettant l'interface avec d'autres solutions ;
- La compétence, la disponibilité technique et les ressources (temps salarié ou prestataire) d'un des cocontractants (ou de son fournisseur de logiciel) pour réaliser l'intégration (partager son code pour créer le connecteur). Si la prise en charge se fait du côté donneur d'ordre, la volonté de travailler avec un cyclologisticien donné doit être forte.

Sans cette connexion et lorsque les cyclologisticiens ne disposent pas de leur propre TMS, ils les peuvent toutefois réaliser des tournées dédiées pour le compte d'un seul donneur d'ordre, généralement en utilisant les outils fournis par ce dernier. Mais la pérennité de ce modèle est plus faible.

Les entreprises de cyclologistique ont besoin de multiplier le nombre de clients pour optimiser leur tournée. La mutualisation de colis multi-donneurs d'ordre consiste à regrouper les livraisons de différents donneurs d'ordre dans un ou des vélo-cargo, sur un même itinéraire, en prenant en compte des paramètres de gabarit, géographiques et horaires. Pour cela, il est nécessaire de consolider les données de livraisons d'av

relatives à l'ensemble des livraisons traitées émanant de plusieurs entreprises et donc peuvent être différents. Cela nécessite de disposer d'outils d'interconnexion entre systèmes. Aujourd'hui un outil central qui permet de faire le lien entre plusieurs systèmes d'information des donneurs d'ordre n'existe pas. La réalisation d'un tel outil est souhaitable sur le plan théorique.

L'action 3 mènera en premier lieu une étude des besoins en interconnexion des cyclologisticiens, les principaux systèmes utilisés et les connecteurs à développer. Elle proposera ensuite d'explorer l'opportunité et les prérequis d'un outil d'interconnexion centralisé des logiciels de gestion de la livraison, spécialisé sur la cyclologistique. Un répertoire des entreprises de cyclologistique sera élaboré.

Une bibliothèque de 10 connecteurs standardisés sera constituée à l'usage de tous : TMS, CMS, ERP "propriétaires" des donneurs d'ordre ou des entreprises de transport amont d'une part et TMS des entreprises de cyclologistique d'autre part.

Elle mènera en outre des actions spécifiques de promotion de la bibliothèque de connecteurs et d'accompagnement pour l'intégration dans les S.I pour favoriser son utilisation par les acteurs cités.

Sous-action 3.1 - Etat de l'art et des besoins d'interconnexion des TMS pour la cyclologistique, chantier d'étude de faisabilité d'une solution d'interconnexion entre TMS, CMS ou ERP pour la cyclologistique, répertoire des acteurs

Description :

Sur la base d'une liste d'environ 100 donneurs d'ordre, principalement ceux disposant des flux importants pour permettre aux entreprises de cyclologistique de disposer d'une tournée de livraison assez dense, nous conduirons un inventaire de leurs TMS utilisés pour répertorier les standards prédominants, les plus utilisés.

Par ailleurs, les besoins de fonctionnalités exprimés par les cyclologisticiens seront collectés pour faciliter leur prise en charge des marchandises (ex: gestion de tournée multi-donneur d'ordre, généralisation du traçage GPS, typologie des marchandises) et établirons une liste de priorités basée sur les besoins du plus grand nombre. Parallèlement les données traitées par les TMS et ERP existants seront étudiées en vue de les répertorier et de déterminer si elles sont suffisantes ou s'il faut faire des recommandations pour intégrer de nouvelles données nécessaires aux cyclologisticiens dans les TMS existants.

L'ensemble de ces analyses permettront de formuler des préconisations en vue du développement de la bibliothèque de connecteurs et d'un éventuel développement d'un outil d'interconnexion. Et il sera proposé aux acteurs du secteur transport-logistique d'explorer l'opportunité d'une utilisation d'un tel outil centralisé d'interconnexion des logiciels de gestion de la livraison, spécialisé pour la cyclologistique. En outre, ce travail permettra d'établir un annuaire ou répertoire des entreprises de cyclologistique public (en ligne) qui sera maintenu par la suite par la Fédération professionnelle de cyclologistique.

Livable : Etat de l'art et des besoins numérique d'interconnexion pour les cyclo logisticiens

Durée : 9 mois

Qui : sur appel d'offres

Sous-action 3.2 : Développement d'une méthode d'analyse de données pour évaluer la part de marchandises transférables de camion à vélo-cargo, en fonction des données entreprises et de la localisation géographique ; accompagnement des donneurs d'ordre et transporteurs

Afin d'augmenter les flux de livraison confiés aux cyclologisticiens, le programme développera un outil d'aide à la décision (sous forme de méthodologie) pouvant être utilisé par les donneurs d'ordre pour évaluer ce qu'ils peuvent transférer de leur flux à la cyclologistique ou en sous-traitance par les cyclologisticiens pour faire valoir leur offre.

Objectif : L'outil qu'il est proposé de développer est une méthode d'analyse et une agrégation de données locales qui permette à un donneur d'ordre en logistique ou un transporteur d'évaluer la quote-part de son flux logistique *transférable* d'un camion ou camionnette vers du vélo-cargo, dans une zone donnée (agglomération urbaine la plupart du temps) grâce à des prestataires cyclologisticiens donnés (ayant un certain type de matériel, opérant un certain type de service, et proposant un certain prix).

Du côté amont, il permettra aux donneurs d'ordre d'évaluer la quote-part de leurs flux qu'ils pourraient remettre à un ou plusieurs cyclologisticiens ainsi que les contraintes et avantages associés (techniques qu'économiques). L'outil permettra un accompagnement maximal vers le transfert de flux

Initiales de
Caroline Fauton
le 29/08/2023 à
10:28:52 UTC

Initiales de
Karine Greze
le 29/08/2023 à
10:21:40 UTC
Initiales de
Sylvain Serman
le 29/08/2023 à
10:30:28 UTC

(analyse du type de marchandises, des quantités, évaluation des conditions du transfert modal et sur la faisabilité par l'identification de cyclologistes capable de prendre en charge les flux) afin de faciliter le passage à l'acte du donneur d'ordre et le conforter dans son choix.

L'outil, du côté aval des cyclologistes :

- permettra de faire valoir l'intérêt de l'offre d'un cyclologiste auprès des donneurs d'ordre,
- sera adaptable à chaque structure et territoire,
- permettra de modifier les données d'entrée opérationnelles et économiques (tarifs et coûts, nombre de hubs, situation géographique des hubs, nombre de vélos, nombre de livreurs, disponibilités, horaires de livraison, distance possible à vélo/villes ou Code Postaux livrables, ...)

Cet outil sera élaboré puis testé par 2 à 3 expériences pilotes d'accompagnement auprès de donneurs d'ordre et de transporteurs de calibre et de type différents et dans différentes métropoles. La méthodologie sera évolutive et prendra en compte le retour de ces expériences pour s'améliorer et aboutir à un état fiable capable de s'adapter à plusieurs types de logistique et au plus grand nombre.

Après les expériences pilotes, cet outil d'aide à la décision sera déployé plus largement par les intervenants du programme pour proposer un accompagnement à plus de donneurs d'ordre ou transporteurs intéressés.

Livrable : méthodologie d'analyse de données et de simulation des marchandises transférables à vélo-cargo à partir de données d'entrée

Durée : 15 mois : 6 mois pour l'élaboration de méthodologie V1, 2 mois pour former les intervenants à la méthode, 7 mois pour les 2 à 3 expériences d'accompagnement pilotes, REX et élaboration version définitive

Qui : L'outil et la méthodologie sera développé par l'équipe du programme (avec éventuellement une part de sous-traitance) avec l'appui des entreprises de cyclologique.

Sous-Action 3.3 : Développement d'une bibliothèque de connecteurs

Elle consiste à développer des connecteurs informatiques spécifiques **open source** permettant aux entreprises de cyclologique de connecter leurs TMS aux logiciels existants des donneurs d'ordre et transporteurs amont. Le développement de connecteurs se fera sur la base de l'étude précise des besoins (action 3.1), et dans l'ordre des besoins du plus grand nombre.

La rédaction de guides associés sera nécessaire afin que les plus petites structures ne disposant pas de ressources informatiques puissent néanmoins les utiliser.

Le développement de tels connecteurs dépendant du temps disponible des équipes des entreprises propriétaires de logiciel de gestion des transports, l'objectif est donné en fourchette avec une durée importante.

Livrable : une bibliothèque de 10 connecteurs fonctionnels open-source compatibles avec la plupart des solutions en place. Des guides d'utilisation.

Durée : 1,5 an (pour 10 connecteurs et leur intégration)

Qui : sur appel d'offres,

Sous-action 3.4 : Accompagner les acteurs à l'utilisation des connecteurs

Description : Accompagner les acteurs jusqu'à l'intégration des connecteurs au sein de leur système d'information.

Livrable : 100 entreprises utilisatrices en charge des derniers kilomètres avec 60 acteurs du transport non engagés dans la cyclologique assurant l'amont de la chaîne et 40 entreprises de cyclologique.

Durée : au fur et à mesure de l'élaboration des connecteurs, tout au long du programme

Qui : Les Boîtes à Vélo-France et sous-traitance

Initiales de
Pierre Haillaire
le 28/07/2023 à
10:04:16 UTC

Initiales de
Olivier David
le 28/08/2023 à
17:47:49 UTC

Initiales de
Caroline Fautcon
le 29/08/2023 à
10:28:52 UTC

Initiales de
Karine Greze
le 29/08/2023 à
10:21:41 UTC
Initiales de
Sylvain Waserman
le 28/07/2023 à
10:39:28 UTC

Pérennité de l'action 3 :

Si les connecteurs ont démontré pendant le programme leur utilité et sont adoptés par un nombre croissant d'utilisateurs, les utilisateurs financeront collectivement les mises à jour nécessaires. La bibliothèque restera également accessible à tous à la fin du programme également sous open source.

3. COMMUNICATION

Le programme repose en partie sur une capacité à déployer les actions auprès de nombreux acteurs du transport et de la logistique. La communication au sens large mais ciblée sur le public de la logistique est donc importante. Elle accompagne chaque action du programme et se décline à travers plusieurs vecteurs.

Le site Internet du programme sera sa première vitrine et permettra de mettre à disposition les supports de communication à destination des fédérations professionnelles et associations du secteur et du public des entreprises de transport, ainsi que des financeurs. Il accueillera une plate-forme d'inscription et de gestion des formations dispensées à partir de la fin de l'année 2.

Des contenus d'information et de promotion des actions du programme seront régulièrement conçus pour les réseaux sociaux du programme et ceux des partenaires de l'association : financeurs, fédérations professionnelles du secteurs, entreprises de cyclologistique

Une présence dans quelques salons de logistique une à deux fois par an complète cette action.

4. SUIVI ET QUALITÉ DU PROGRAMME

Le programme mettra en place des indicateurs :

- de progrès des actions (nombre d'événements réalisés, nombre de participants pour l'action 1 nombre d'inscrits aux formations pour l'action 2 ; nombre de donneurs d'ordres, d'entreprises de transport du dernier kilomètre et de cyclologistique utilisant la plate-forme) ,
- de satisfaction des bénéficiaires (pour les sensibilisation et les événements, pour les formations de l'action 2, pour les utilisateurs de la plate-forme),
- D'efficacité (liste émargement, enquêtes) : nombre d'entreprises de transport ayant assisté à une action du programme et ayant utilisé pour la première fois de la cyclologistique au cours du programme,
- Suivi et évaluation comparée du volume de contrats des cyclologisticiens avant le début du programme et après (parmi les données souhaitées : les tonnes kilomètres transportées par an par vélo, sinon le nombre de colis livrés, le nombre de kilomètres réalisés, par tournée, par vélo)
- Suivi et évaluation du nombre de transporteurs qui intègrent des vélos-cargos et part des marchandises livrées avec ce mode vélo.

Initiales de
Pierre Maillard
le 27/07/2023 à
18:19:14 UTC

Initiales de
Olivier David
le 28/08/2023 à
17:47:50 UTC

Initiales de
Pierre Jérôme
Desmarquest
le 28/07/2023 à 04:16:18
UTC

Annexe 2 - Processus opérationnel

Les 3 actions du programme se déroulent relativement indépendamment au long de ses 4 années car elles n'ont pas de liens de dépendance fonctionnelle.

Les 12 à 16 premiers mois sont consacrés :

- à la mise en place de l'équipe programme et des comités techniques, des outils de communication sur le programme et ses actions ainsi qu'à la mise en place des premiers appels d'offres ou appel à manifestation d'intérêts pour constituer les groupes de travail ;
- à la réalisation des états de l'art ou des premiers guides des actions 1, 2 et 3.
- aux premiers contacts avec les principaux bénéficiaires du programme : les chargeurs et transporteurs « classiques » et les cyclologisticiens, afin de leur présenter le programme, ses actions et son calendrier. Plusieurs réunions seront organisées dès le début de l'automne en privilégiant d'abord les points d'entrée nationaux : les fédérations professionnelles, les 2 comités de liaisons de la logistique durable, d'autres associations représentatives. Il leur sera demandé d'aider en diffusant largement le calendrier et les différentes actions du programme. Les cyclologisticiens seront sollicités pour aider à produire le module (sous-action 1.5) et les trois formations de l'action 2.
- à la formation des animateurs de réunions de sensibilisation.

La première phase de l'action 1, avec des sensibilisations (50) débutera dès que possible la 1^{ère} année et courra jusqu'à la fin du programme, en présentiel dans différents lieux et à distance (visioconférences).

Ces réunions s'adressent directement aux entreprises de transport et de logistique et à leurs décideurs, aux donneurs d'ordre, aux commissionnaires de transport. Elles permettront également de présenter le calendrier des rencontres et activités (stages) proposées aux bénéficiaires afin de bloquer les agendas et s'assurer leur présence aux événements techniques et commerciaux organisés sur leur territoire.

Le calendrier des 30 événements par agglomération (action 1.4) sera validé avec les 2 comités techniques. Il leur sera demandé de contribuer au rayonnement du programme en diffusant notre communication sur le contenu et le calendrier du programme.

Une présence sur différents salons permettra aussi de diffuser cette information (ex : Eco class Logistics, septembre 2023, SITL mars 2024, etc...).

La rencontre lors des mini-salons par agglomération entre entreprises a pour but de susciter des collaborations et contrats entre acteurs locaux, les stages croisés pouvant répondre au besoin de mieux se connaître. L'organisation de ces stages sera centralisée et pourra avoir lieu indépendamment de l'organisation des rencontres.

L'ensemble des guides sera rédigé par une équipe dédiée interne : ceux concernant le développement d'une entreprise de cyclologistique en premier, les autres sur l'intermodalité avec le vélo-cargo ensuite.

En début d'année 2, l'équipe « formation » constituée d'un ingénieur formation et de 4 à 5 cyclologisticiens « consultants » prendront connaissance du rapport et lanceront le travail d'élaboration du module et des formations en cyclologistique ainsi des critères de recrutement et de l'AMI pour les futurs formateurs-formatrices ou entreprise souhaitant se positionner. L'AMI sera lancé à mi-année 2.

L'action 3 démarre à mi-année 1 avec le recrutement d'un ingénieur informatique et données qui pilote l'étude et sa rédaction, le chantier des connecteurs avec d'éventuels sous-traitants (appels d'offre avec une validation du ou des titulaires des chantiers de développement fin d'année 1 (2023) pour un démarrage en début d'année 2 (2024), une fin de chantier à mi-2025 (année 3) soit une année et demi de travail et une expérimentation sur une année et demi (de mi-2025 à fin 2026).

Initiales de
Caroline Faton
le 29/08/2023 à
10:28:54 UTC

Initiales de
Karine Greze
le 29/08/2023 à
10:21:42 UTC
Initiales de
Sylvain Waserman
le 28/07/2023 à
10:30:29 UTC

Annexe 3 – Liste des livrables du Programme

ACTION	LIVRABLES
Etudes et rapports : Actions 1, 2 et 3	<ul style="list-style-type: none">- Etude des freins au changement et identification des leviers d'action chez les donneurs d'ordre pour l'utilisation de la cyclologistique et une logistique durable- Etat des lieux des formations en cyclologistique- Etat de de l'art et des lieux sur les besoins numérique en interconnexion pour les cyclologisticiens et exploration de l'opportunité d'un outil d'interconnexion centralisé ;- Méthodologie d'analyse et de quantification des flux de marchandises pouvant être transportées en cyclologistique.
Guides : actions 1 et 2	3 Guides techniques et de bonnes pratiques sur les thématiques en lien avec le dernier kilomètre ; Outils pédagogiques pour l'action 1 ;
Communication	vidéos de promotion de la cyclologistique et du programme
Maquettes de formation : actions 1 et 2	<ul style="list-style-type: none">- module de "cyclologistique" pour les formations en Transport logistique classiques- Maquettes et supports des formations professionnelles de cyclologistique de 3 niveaux
Action 1 - accompagner les chargeurs, transporteurs commissionnaires vers la cyclologistique	Support de réunions de sensibilisation, et des ateliers d'intégration du module de « cyclologistique ». Liste des entreprises accompagnées sur l'aide à décision de transfert modal Liste des organismes présents lors des ateliers d'intégration du module avec nom et prénom des personnes formées
Action 2 : professionnaliser et faire monter en compétence les acteurs du dernier km en cyclologistique	Listes : d'émargement des formations (nom, prénom des bénéficiaires), des entreprises ayant bénéficié de ces formations, Supports des formations
Formation d'intervenants et de formateurs action 1 et 2	Liste d'émargement des formations (nom, prénom des personnes formées et des entreprises ayant bénéficié de la formation) Supports des formations
Action 3 : faciliter l'articulation entre cyclologisticiens et donneurs d'ordre au service d'une mutualisation des flux	Bibliothèque de 10 connecteurs entre systèmes d'informations de logistique

Initiales de
Pierre Jérôme
Desmaquest
le 28/07/2023 à 04:16:21
UTC

Initiales de
Pierre Jérôme
Desmaquest
le 28/07/2023 à 04:16:19
UTC

Initiales de
Olivier David
le 28/08/2023 à
17:47:52 UTC