

Grenelle de l'environnement

CONTRIBUTION ET RECOMMANDATIONS D'ECR FRANCE POUR UN TRANSPORT SOUTENABLE DES PRODUITS DE GRANDE CONSOMMATION ET UNE CROISSANCE DURABLE

Groupe 1 : lutter contre les changements climatiques et maîtriser l'énergie

Atelier 1 : transports et déplacements

Contexte et exposé des motifs

Si le développement des échanges contribue largement au progrès économique et social de nos sociétés, les questions soulevées par les transports sont au cœur des problématiques abordées dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Elles ont également fait l'objet, à ECR France, de plusieurs groupes de travail des industriels et des distributeurs.

Le transport :

– En Europe, le transport de voyageurs et de marchandises est, parmi les secteurs responsables d'émissions de CO₂, le seul qui a augmenté au cours des 10 dernières années ; 85% des émissions de CO₂ du transport incombent à la route.

La croissance de la demande de transport dans une Union Européenne considérablement élargie va s'amplifier :

- la croissance économique se traduira quasi mécaniquement par une augmentation des besoins de mobilité pour les personnes et pour les marchandises ;
- l'élargissement continuera à entraîner un développement des flux de transport, en particulier au niveau des zones frontalières, mais aussi une augmentation des distances entre sites de production et lieux de consommation ;
- la saturation des grands axes et l'accessibilité des régions périphériques nécessiteront des investissements pour la mise à niveau ou la création d'infrastructures.

La croissance attendue des besoins de transport et de logistique, entre 2005 et 2015, est estimée à + 30% par l'Union Européenne.

– Dans notre pays, le transport est, avec 28%, le premier contributeur aux émissions de CO₂, dont 57% pour les véhicules particuliers et 43% pour les transports collectifs de marchandises et de personnes, tous modes confondus. Le transport représente à lui seul 130 millions de tonnes de CO₂ en France (2003 source ADEME). Il est, aujourd'hui, le premier consommateur de produits pétroliers.

Le transport répond à un besoin de mobilité et chaque mode de transport possède son propre domaine de pertinence dans un marché qui n'est ni global ni homogène.

Le transport routier est l'objet de nombreuses critiques liées à sa consommation d'énergie primaire, à son impact sur l'effet de serre, sur la toxicité humaine et sur la congestion des voies de circulation.

La part de marché du fret ferroviaire ne cesse de diminuer en France et les annonces récentes de l'opérateur historique inquiètent, s'il en était besoin, les chargeurs, ses clients.

Le transport est l'un des points clés de l'optimisation logistique, mais aussi un point critique lorsque l'on considère la saturation de ses capacités en général, la disponibilité et le niveau de service des modes de transport alternatifs à la route ou l'absence d'harmonisation au niveau européen du transport de marchandises.

L'objectif des industriels et des distributeurs de produits de grande consommation n'est pas de favoriser un mode de transport au profit d'un autre, mais d'approvisionner les français en quantité, qualité et délai, tout en diminuant l'impact de l'activité sur l'environnement, dans une démarche d'éco responsabilité. Conscients des enjeux nationaux de lutte contre les changements climatiques et de maîtrise de l'énergie, ils entendent, à leur niveau, apporter leur contribution à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

ECR France et le transport de marchandises :

ECR France est l'association paritaire nationale qui réunit en deux collèges l'ensemble des distributeurs généralistes, plusieurs distributeurs spécialistes et 62 entreprises et groupes industriels de produits de grande consommation (PGC), de toutes tailles et de tous secteurs, en vue de mieux répondre aux attentes des consommateurs, plus rapidement et à moindre coût.

Ses adhérents représentent un chiffre d'affaires hors taxes cumulé de près de 100 milliards d'euros, près de 100% des PGC alimentaires et non alimentaires vendus en grande distribution. Ensemble, ils emploient 700 000 personnes.

Selon sa taille et son activité, les besoins annuels d'une entreprise adhérente varient de 1 à 140 millions de véhicules kilomètres et de 0 à 70 000 wagons.

L'optimisation de la chaîne d'approvisionnement globale, de l'usine au magasin, est l'un des domaines d'action et de compétence des entreprises s'adressant aux consommateurs. Quinze groupes de travail ont été conduits par ECR France depuis 1997 pour renforcer l'efficacité des chaînes d'approvisionnement, optimiser, en liaison avec les prestataires logistiques et les transporteurs, l'utilisation des capacités de transport entre industriels et distributeurs, rendre plus sûr le transport de marchandises et assurer la traçabilité des produits.

Les bonnes pratiques élaborées collectivement ont aussi vocation à réduire les coûts inutiles de la filière au bénéfice des consommateurs et à augmenter le taux de service délivré.

Bien que représentant moins du quart du transport national et international de marchandises, le secteur de la grande consommation - industrie et distribution - a choisi d'être exemplaire, à son niveau, dans la recherche permanente de solutions permettant de mieux maîtriser l'impact de l'activité sur l'environnement, dans le contexte de mobilisation de la société française pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et lutter contre le changement climatique.

Les chargeurs, industriels et distributeurs, réunis au sein d'ECR France, souhaitent faire part de leurs bonnes pratiques et recommandations en complément de celles d'autres parties prenantes. Parmi les améliorations réalisées à l'initiative des industriels et des distributeurs, en concertation avec les prestataires logistiques et les transporteurs routiers, pour diminuer les émissions de CO₂, il faut citer :

- **la création en 2006 du site internet « cartographie ECR des flux de transport »** pour améliorer le taux de remplissage des véhicules par la mutualisation des chargements ;
- **le lancement en 2007, en liaison avec l'ADEME, de l'écocompteur** permettant de mesurer les bénéfices environnementaux de l'optimisation des chargements sur trois indicateurs : tonnes CO₂, litres de gazole et véhicules.kilomètres.

D'autres solutions nécessitent la participation des opérateurs ferroviaires, fluviaux ou maritimes et la décision des pouvoirs publics.

Optimiser le Transport Routier

La route est, nolens volens, le mode de transport le plus utilisé en France comme en Europe pour le transport de marchandises (85% des trajets en Europe contre 4% pour le rail). Elle est aussi le mode de transport principal des PGC entre usines et entrepôts (transport amont dans la filière), entre entrepôts et points de vente (transport aval). Le taux d'utilisation varie en France selon les secteurs, mais augmente régulièrement du fait de la défaillance qualitative et quantitative du transport ferroviaire.

Le développement de l'activité du fret ferroviaire, souhaité par les industriels et les distributeurs d'ECR France et qui reste à réaliser, ne suffira pas à contrebalancer, dans un avenir proche, la croissance du transport routier nécessaire à l'acheminement des marchandises vers les consommateurs.

Les constructeurs contribuent grandement à la baisse des émissions de CO₂, notamment par la recherche de véhicules toujours plus économes en carburant et de moins en moins polluants et par le développement d'énergies alternatives au gazole (l'entrée en vigueur de la norme Euro V, le 1er octobre 2009, permettra aux camions neufs d'émettre en moyenne 87% de gaz polluants en moins qu'en 1990).

Les chargeurs et les opérateurs de transport poursuivent le même objectif en réduisant les trajets à vide, en optimisant les chargements, en formant les chauffeurs à la conduite verte, en renouvelant les parcs de véhicules, en favorisant les transferts modaux notamment vers le combiné.

1^{ère} recommandation : diminuer le nombre de camions sur les routes en optimisant leur taux de remplissage par la mutualisation des chargements et par la massification des flux

La diminution de la production des gaz à effet de serre (CO₂) peut être réalisée par la diminution du nombre de kilomètres par tonne transportée ou l'augmentation des tonnes transportées par kilomètre parcouru.

Le taux de remplissage des camions est aujourd'hui de 85% en moyenne dans notre filière. Nous continuons à l'améliorer grâce aux pratiques de mutualisation et aux autres bonnes pratiques logistiques, comme l'optimisation des unités d'expédition et l'établissement de standards dimensionnels afin d'améliorer le nombre de produits transportés par palette.

La mutualisation des chargements, grâce au multipick, au multidrop, à la Gestion Partagée des Approvisionnements (GPA) mutualisée, permet de diminuer l'impact de ce mode de transport sur l'environnement, de maîtriser ses coûts au bénéfice du consommateur tout en augmentant le taux de service délivré et la fraîcheur des produits.

→ Soutenir l'initiative « cartographie des flux » auprès de l'ensemble des sociétés des PGC pour faciliter la mutualisation des chargements

45 sociétés de l'industrie et du commerce (AUCHAN, BARILLA, BEIERSDORF, BÉNÉDICTA, BONGRAIN, BRASSERIES HEINEKEN, BIC, CADBURY, CARREFOUR SCH, CARREFOUR SPC, CASINO, COCA-COLA, COLGATE PALMOLIVE, CORA, DANONE EAUX France, DOUWE EGBERTS, FERRERO, FLEURY MICHON, FROMAGERIES BEL, GEMEY MAYBELLINE GARNIER, GEORGIA PACIFIC, HENKEL, ITM, KELLOGG'S, KRAFT FOODS, L'OREAL, LASCAD, LESIEUR, LOTUS, LU, MASTERFOODS, MERALLIANCE, METRO CASH AND CARRY, MC CORMICK, MHD, NESTLE, NUTRITION & SANTE, ORANGINA-SCHWEPPE, SCA, SCACHAP, SOCAMIL, SOLINEST, SYSTEME U, VANIA EXPANSION et 20TH CENTURY FOX HOME VIDEO) utilisent à ce jour l'outil collaboratif créé mi-2006 par

ECR France en vue d'améliorer le remplissage des camions par la mutualisation des chargements. La cartographie ECR des flux de transport sur le site Internet www.ecr-france.org référence à ce jour 285 points de livraison et d'expédition.

→ Développer l'initiative « écocomparateur-écocompteur » auprès de l'ensemble des chargeurs, alimentaires et non alimentaires, pour l'affichage des économies de GES

L'écocomparateur a été développé au sein d'ECR France en collaboration avec l'ADEME pour évaluer, a priori, les impacts environnementaux de différentes solutions de transport routier en fonction des tonnes transportées, des fréquences de livraison, des kilomètres parcourus ; ceci afin d'identifier et retenir celle à moindre impact.

L'écocompteur ECR, mis en ligne en septembre 2007 sur le site www.ecr-france.org, renseigne 3 indicateurs : économies de tonnes de CO₂, réduction de litres de gazole et diminution des véhicules kilomètres (cf. congestion des routes) liées à l'optimisation du taux de remplissage des camions, notamment par la mutualisation des chargements. Les 5 premiers projets de GPA mutualisée entre CADBURY, SARA LEE, AUCHAN, CARREFOUR supermarchés, CARREFOUR hypermarchés, CORA, MATCH et SYSTEME U conduisent à des économies annuelles de 360 tonnes de CO₂, 135 320 litres de gazole et 475 781 véhicules.kilomètres.

2^{ème} recommandation : diminuer le nombre de camions sur les routes et les émissions de gaz à effet de serre en relevant les tonnages et/ou volumes autorisés

L'objectif des chargeurs est d'augmenter les tonnes par kilomètres véhicules afin de limiter le nombre de camions sur les routes (cf. congestion), les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie primaire. L'augmentation de la capacité de chargement des camions (44 tonnes pour les produits pondéreux et 25,25 mètres pour les produits volumineux) permettrait de nouvelles améliorations sur les indicateurs du développement durable.

→ Généraliser sans délai la norme européenne de 44 tonnes de poids total roulant autorisé (PTRA) en remplacement du 40 tonnes pour les produits pondéreux

La législation française autorise actuellement 40 tonnes de PTRA au maximum, avec des dérogations à 44 tonnes pour la partie routière d'un transport combiné (train, fleuve ou mer), pour la desserte des ports dans un rayon de 100 à 150 km selon autorisation préfectorale et dans d'autres cas spécifiques. Le passage de 40 à 44 tonnes de PTRA, qui ne change pas la contenance du véhicule (exemple : 33 palettes 80x120), est particulièrement pertinent pour les produits pondéreux comme les liquides (boissons, lait, ...), les conserves (légumes, viandes, aliments pour animaux, ...) et les produits d'entretien (lessives, crèmes lavantes, ...)

Le passage correspondant de la charge utile de 25 à 29 tonnes permet de réduire à la proportionnelle la circulation des poids lourds et augmenterait l'efficacité énergétique de la tonne kilomètre transportée : + 15% de charge utile pour moins de 7% de consommation supplémentaire de gazole.

Les industriels et les distributeurs d'ECR France souhaitent que le ministère français des transports accède à la demande d'harmonisation européenne afin de faire rouler sur les routes françaises des camions de 44 tonnes. Cette circulation est déjà autorisée à nos frontières en Belgique, en Italie, au Luxembourg ainsi qu'au Danemark, en Finlande, en Norvège, aux Pays-Bas, en République Tchèque, au Royaume Uni, en Suède.

De nombreuses études démontrent qu'il n'y a pas d'impact sur la sécurité routière et sur l'endommagement des chaussées.

→ Autoriser les systèmes modulaires de grande longueur pour les produits volumineux

Le 25,25 mètres permet de transporter 52 palettes 80x120 (vs 33 pour le 40 tonnes). Son autorisation permettrait une efficacité environnementale accrue par une réduction de la consommation de carburant évaluée en moyenne à -18% sur le ratio à la tonne kilomètre (jusqu'à -33% mesuré au Pays-Bas) et une réduction de la congestion des infrastructures routières jusqu'à -25% (pour 100 palettes transportées, 2 systèmes modulaires nécessitent, en respectant une distance de sécurité de 50 mètres, 150 mètres et contre 200 mètres pour 3 camions de 40 tonnes).

Cette recommandation s'insère dans une politique européenne visant à améliorer l'efficacité économique, énergétique et environnementale du transport routier. La Suède et la Finlande autorisent ces camions sur leurs routes, les Pays-Bas effectuent des tests pour les adopter.

Cette recommandation est plus particulièrement pertinente, pour des questions d'insertion dans le trafic, pour les infrastructures autoroutières et les grands axes et pour les produits alimentaires et non alimentaires de moindre densité (environ 75% des produits de grande consommation).

Autres leviers d'action relatifs à la route

→ Former les chauffeurs à la conduite verte

L'écoconduite permet de réduire la consommation de gazole, de pneumatiques, ... et, partant, les émissions de gaz à effet de serre et les autres impacts environnementaux. Cette formation pourrait être intégrée dans un plan plus large de formation au métier de chauffeur et de développement de l'emploi.

→ Développer l'usage des carburants alternatifs au gazole

Dans la mesure où ils contribuent à la baisse du réchauffement climatique.

→ Moduler les tarifs des péages et faciliter les passages

Une tarification incitative pour les véhicules « propres » et pour fluidifier le trafic ainsi que le passage en flux libre aux barrières de péages contribueraient à réduire les émissions de GES.

Développer les Modes de Transport Alternatifs

Les industriels et les distributeurs de produits de grande consommation appellent les pouvoirs publics et les opérateurs à développer la part du fret non routier.

Les différents modes de transport ne doivent pas être opposés. Chaque mode de transport a une légitimité dépendant des distances, des destinations, du type des produits à transporter et des contraintes associées. Certains transports ne peuvent être réalisés que par un seul type de mode, alors que le transport combiné est la solution d'efficacité environnementale pour d'autres chaînes d'approvisionnement.

Il existe une volonté réelle et affirmée des professionnels de la logistique de s'appuyer sur un ensemble de modes performants, non limités au routier et pour la recherche d'un nouvel équilibre entre la route, le fer, le fluvial et le maritime.

L'objectif des chargeurs membres d'ECR France est de permettre aux modes de transport alternatifs à la route d'augmenter leur part de marché pour les produits de grande consommation.

3^{ème} recommandation : redonner au fret ferroviaire des flux pour lequel il devrait être particulièrement adapté

Le problème à résoudre est celui de la défaillance qualitative et quantitative du transport ferroviaire pour le secteur des PGC, qui non seulement ne permet pas aux chargeurs d'en augmenter la pratique mais, au contraire, les a contraint à migrer vers la route des flux historiquement réalisés par rail. En France, le secteur des boissons est l'un des derniers secteurs alimentaires à pouvoir opérer ses flux clients par voie ferrée.

Les voltes faces de l'opérateur historique, notamment depuis 6 ans, pour le transport des produits de grande consommation (qui ne représentent qu'un faible pourcentage de son activité de fret marchandises) ont conduit à remettre en cause les organisations et les équipements des entrepôts des industriels, des distributeurs et de leurs prestataires. La précédente stratégie axée sur le « wagon isolé », dans le but d'offrir une alternative au transport routier, avait conduit les chargeurs et leurs prestataires à investir dans l'embranchement de certains de leurs entrepôts. Ces investissements, consentis à chaque extrémité de la chaîne logistique, sont rendus caduques par la décision unilatérale de fermeture de 262 gares de dessertes en wagons isolés affrétées par des chargeurs différents et par les augmentations de tarifs annoncées (de l'ordre de 15% à 70% en un an pour le maintien des wagons isolés sur les zones denses). Ceci contraindra les chargeurs au report de flux vers la route. Ce qu'ils ne souhaitent pas.

Les industriels et les distributeurs souhaitent le rééquilibrage en faveur du fret ferroviaire sur certaines destinations en ne le limitant pas à la circulation de trains complets sur quelques grands axes. Il leur semble primordial que le fret SNCF développe son rôle d'opérateur logistique :

→ Adapter l'offre du rail aux besoins réels des industriels et des distributeurs en respectant une pertinence économique

→ Organiser les flux dans leur globalité, de l'usine de l'industriel à l'entrepôt du distributeur

→ Développer le transport combiné rail-route (remorque, container, caisse mobile selon les distances) pour les transports terminaux

→ **Développer les autoroutes ferroviaires pour soulager les grands axes routiers**

→ **Ne pas limiter l'organisation du fret ferroviaire à quelques axes : Est=>Ouest, Nord / Paris => Ouest / Sud Ouest, Nord / Paris =>Sud Est**

La création des lignes à grande vitesse pourrait permettre de libérer des lignes conventionnelles pour acheminer du fret destiné au grand public.

4^{ème} recommandation : développer le transport fluvial et maritime

Le transport fluvial est surtout utilisé dans le secteur des produits de grande consommation par les distributeurs ou les industriels pour l'acheminement post maritime des marchandises importées ou inversement pour l'export. Son attractivité devrait être développée, de même que celle du transport fluvial intérieur pour certains types de flux (cf. écrêtage), sur les axes où il est possible (Seine, Rhône, Saône-Moselle, ...), en améliorant l'interconnexion des réseaux et la mise en œuvre de contenants multimodaux adaptés au transport de produits palettisés.

Le développement des autoroutes de la mer, qui permet de reporter une partie du trafic routier, notamment international, vers un mode de transport performant sur le plan écologique, doit être encouragé. Les passages portuaires doivent être améliorés.

Les entreprises membres d'ECR France ayant participé aux groupes de travail dont sont issues les recommandations

- *Groupe de travail « Transport et développement durable »*

AUCHAN, BARILLA, BEIERSDORF, BENEDICTA, BIC, CADBURY, CARREFOUR, CASINO, COCA COLA, COGESAL MIKO, COLGATE PALMOLIVE, CORA, FLEURY MICHON, FROMAGERIES BEL, GEMEY MAYBELLINE GARNIER, GEORGIA PACIFIC, HENKEL, KELLOGG'S, KRAFT FOODS France, LACTALIS, LESIEUR, L'OREAL, LU France, MASTERFOODS, MERALLIANCE, METRO, MOET HENNESSY DIAGEO, NESTLE France, NUTRITION et SANTE, PANZANI, PERNOD, RECKITT BENCKISER, SARA LEE C&T, SCA HYGIENE PRODUCT, SODIAAL, SOPARIND BONGRAIN, SYSTEME U, UNILEVER, VANIA EXPANSION

- *Groupe de travail « Quelles solutions face aux pénuries de transport »*

AUCHAN, BEL, BIC, BRASSERIES KRONENBOURG, CADBURY, CARREFOUR, CASINO, COCA COLA Entreprise, CORA, DANONE, DANONE Eaux France, EASYDIS, FERRERO, FLEURY MICHON, GEORGIA PACIFIC, HEINEKEN ENTREPRISE, INTERMARCHÉ, KRAFT FOODS, LESIEUR, L'OREAL, LU France, MC BRIDE, METRO, MOET HENNESSY, NESTLE France, NESTLE WATERS, ORANGINA SCHWEPPE, SODIAAL, SYSTEME U, UNILEVER

et les sociétés ou organisations associées à la démarche

ADEME, ANIA, FCD, FM Logistic, GEFCO, GROUPE CHEVALLIER, ILEC, KUEHNE & NAGEL, ND LOGISTICS, SNFPS / SFIG / ANIA, TFE.