

Lettre ouverte aux pouvoirs publics pour un transport de marchandises durable et une optimisation logistique soutenable



Synthèse des recommandations

• Optimiser le transport routier

Diminuer le besoin en camions (à volume de transport égal) en optimisant leur taux de remplissage par la mutualisation des chargements et par la massification des flux de produits de grande consommation

- Soutenir l'initiative « cartographie ECR du transport » auprès de l'ensemble des sociétés des PGC pour faciliter la mutualisation des chargements
- Développer l'utilisation des éco-comparateurs auprès de l'ensemble des chargeurs, alimentaires et non alimentaires, pour identifier les solutions les moins émettrices de GES
- Promouvoir l'éco-compteur collectif ECR des PGC pour l'affichage des économies de CO₂, de litres de gazole et de véhicules x kilomètres.

Diminuer le besoin en camions en relevant les tonnages et/ou volumes autorisés

- Généraliser sans délai le « 44 tonnes » de poids total roulant autorisé (PTRA) en remplacement du « 40 tonnes »
- Autoriser, sous certaines conditions, les systèmes modulaires de grande longueur

Aménager les interdictions de rouler

- Prendre en considération les demandes ponctuelles et ciblées de dérogations aux interdictions de circulation des industriels et des distributeurs des produits de grande consommation

Recruter et former des chauffeurs routiers

- Classer la profession de chauffeur routier pour le transport de marchandises dans la catégorie des secteurs en difficulté de recrutement
- Envisager une action de l'Education Nationale ou de l'ANPE pour diminuer le coût de la formation des chauffeurs

Harmoniser les règles d'accessibilité urbaine pour toutes les villes

- Identifier dans chaque ville un interlocuteur des intervenants du transport
- Assurer l'homogénéité nationale des règles de livraison urbaine
- Communiquer les conditions d'accès des poids lourds en fonction des PTAC et les interdictions éventuelles sur les cartes routières ou GPS
- Définir la notion d'aire de livraison dans le code de la route pour une meilleure utilisation
- Simplifier la procédure de création de nouvelles aires proches des points de livraison
- Favoriser le recours aux énergies propres en limitant les contraintes de livraison pour les véhicules les utilisant
- Créer une formation spécifique « conducteur livreur urbain »

Repenser les péages autoroutiers

- Faciliter les passages sans arrêt
- Moduler les tarifs des péages en fonction de critères horaires et environnementaux

Développer l'usage des carburants alternatifs au gazole

- Développer la recherche d'agrocarburants de deuxième génération
- Promouvoir l'utilisation d'énergies alternatives au gazole

• Développer les modes de transport alternatifs

Redonner au fret ferroviaire les flux pour lesquels il est particulièrement adapté

- Adapter l'offre (coûts, délais, ponctualité) 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
- Reprendre les dessertes d'entrepôts embranchés existants
- Développer le transport combiné rail-route 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
- Demander aux opérateurs ferroviaires d'accélérer la mise en œuvre de leurs annonces et des recommandations des chargeurs

Développer le transport fluvial et maritime

- Améliorer l'interconnexion des réseaux et des modes de transport
- Développer des contenants multimodaux adaptés au transport de produits palettisés

• Rationnaliser l'aménagement des zones logistiques

- Favoriser la constitution de nouvelles zones d'activités logistiques ou la réorganisation de zones existantes, regroupant progressivement les installations d'un secteur géographique
- Missionner l'OEET (observatoire énergie environnement des transports) sur l'aménagement logistique du territoire

Contexte et exposé des motifs

Les échanges commerciaux ont, de tous temps, rapproché les cultures et les peuples et permis de lutter contre les politiques protectionnistes et les régimes autocratiques. Le transport est essentiel aux échanges commerciaux et, partant, au progrès économique et social de nos sociétés. Il constitue l'un des fondements du projet européen.

Pour autant, il fait l'objet de nombreuses critiques liées à son impact sur l'environnement.

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

La croissance de la demande de transport, dans l'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 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.

En France, comme dans d'autres pays européens, les chargeurs du secteur des Produits de Grande Consommation (PGC), industriels et distributeurs, connaissent périodiquement de graves difficultés de transport qui ne leur permettent pas d'assurer la disponibilité des produits pour les consommateurs.

Des déséquilibres fréquents entre l'offre et la demande de transport se manifestent dans notre filière :

- qualité, réactivité, disponibilité, niveau de service pour le fret ferroviaire ;
- insuffisance des autoroutes maritimes et ferroviaires, des infrastructures ;
- sous-capacité du transport routier notamment sur certains axes et à certaines périodes de l'année.

La part de marché du fret ferroviaire ne cesse de diminuer en France et les annonces de l'opérateur historique en 2007 ont inquiété, s'il en était besoin, les chargeurs, ses clients.

La hausse du coût du baril, qui a déjà entraîné la fermeture de près de 450 entreprises de transport routier au premier trimestre de cette année, et la politique de fret marchandises de l'opérateur ferroviaire historique jusqu'à fin 2007 sont des facteurs aggravants pour l'approvisionnement des consommateurs en qualité, quantité et délai. Les déséquilibres, qui n'étaient que conjoncturels il y a encore cinq ans, deviennent structurels.

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 dans les meilleures conditions pour soutenir la croissance économique et le pouvoir d'achat, 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.

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 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.

Nos objectifs sont :

- d'améliorer le taux de service au consommateur en approvisionnant plus efficacement les entrepôts et les magasins ;
- de réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- de maîtriser la consommation d'énergie fossile ;
- de réduire le nombre de véhicules.kilomètres à tonnage de marchandises identique ;
- de limiter la congestion des routes ;
- de réduire les nuisances urbaines ;
- de défendre le pavillon français.

Les industriels et les distributeurs mènent un grand nombre d'actions, notamment collectives, pour répondre à ces objectifs dans les trois domaines qu'ils identifient comme prioritaires : optimiser le transport routier, développer les modes de transport alternatifs, aménager les zones logistiques.

Certaines améliorations peuvent être réalisées entre industriels et distributeurs et elles se produisent ; d'autres optimisations nécessitent une concertation professionnelle tripartite : industriel-distributeur-prestataire logistique & transporteur routier.

Pour autant, les pouvoirs publics sont parties prenantes pour assurer un transport de marchandises durable et une optimisation logistique soutenable. Les industriels et les distributeurs, qui ont fait part de leurs premières recommandations au secrétaire d'état au transport dans le cadre du Grenelle de l'environnement, en septembre 2007, souhaitent apporter une nouvelle contribution au débat pour nourrir la France à moindre coût pour les consommateurs et à moindre impact pour l'environnement.

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, de l'ANIA, de la FCD, de l'ILEC, et qui reste à réaliser, ne suffira pas à contrebalancer à moyen terme, du fait du retard pris par l'opérateur national, la croissance du transport routier nécessaire à l'acheminement des marchandises vers les consommateurs.

Les constructeurs et les équipementiers 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 (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) et par le développement de nouvelles énergies alternatives au gazole, performantes sur le plan environnemental et non concurrentes des cultures vivrières.

Les chargeurs et les opérateurs de transport poursuivent le même objectif mais aussi celui de la lutte contre la pénurie de transport, 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.

De nombreux travaux ont été engagés par les industriels et les distributeurs d'ECR France depuis 1999 pour renforcer l'efficacité des chaînes d'approvisionnement, optimiser l'utilisation des capacités de transport entre industriels et distributeurs pour maîtriser son impact sur l'environnement, rendre plus sûr le transport de marchandises et assurer la traçabilité :

- meilleures pratiques logistiques ; Gestion Partagée des Approvisionnements ; simplification et accélération des contrôles à réception ; intégration des prestataires logistiques ;
- optimisation logistique multiclients – multifournisseurs : multipick, multidrop, GPA mutualisée ; optimisation des unités d'expédition, emballages secondaires et tertiaires ; solutions multiacteurs d'optimisation du transport routier dans le cadre du développement durable, ... ;
- transport et stockage des produits dangereux et assimilés ;
- sécurité consommateur : traçabilité et gestion de crise.

Ces bonnes pratiques relatives à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement visent notamment à éliminer les dysfonctionnements de la filière et, partant, à réduire les coûts inutiles et à augmenter le taux de service au consommateur tout en maîtrisant l'impact de l'activité sur l'environnement.

Pour autant, les distributeurs et les industriels souhaitent préciser leurs recommandations autour de 7 axes d'améliorations possibles :

- Diminuer le besoin en camions (à volume de transport égal) en optimisant leur taux de remplissage par la mutualisation des chargements et par la massification des flux
- Diminuer le besoin en camions (à volume de transport égal) en relevant les tonnages et/ou volumes autorisés
- Aménager les interdictions de rouler
- Recruter et former les chauffeurs routiers
- Harmoniser les règles d'accessibilité urbaine pour toutes les villes
- Repenser les péages autoroutiers
- Développer l'usage des carburants alternatifs au gazole

Diminuer le besoin en camions (à volume de transport égal) en optimisant leur taux de remplissage par la mutualisation des chargements et par la massification des flux

La diminution du nombre de camions sur les routes et, partant, la réduction de la pénurie de transport 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, de réduire le besoin en nombre de camions tout en augmentant le taux de service délivré et la fraîcheur des produits.

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

55 sociétés de l'industrie et du commerce (AUCHAN, BARILLA, BEIERSDORF, BÉNÉDICTA, BIC, BLEDINA, BONCOLAC, BONGRAIN SOPARIND, CADBURY, CARREFOUR CASCH, CARREFOUR SPC, CASINO, COCA-COLA, COLGATE PALMOLIVE, CORA, DANONE EAUX, DANONE France, DOUWE EGBERTS, DR. OETKER, FERRERO, FLEURY MICHON, FROMAGERIES BEL, GEMEY MAYBELLINE GARNIER, GENERAL MILLS, GEORGIA PACIFIC, HEINEKEN, HENKEL, ITM, KELLOGG'S, KRAFT FOODS, L'OREAL, LASCAD, LESIEUR, LOTUS, LU, LUSTUCRU Frais, MC CORMICK, MCBRIDE, MERALLIANCE, METRO CASH AND CARRY, MHD, NESTLE, ORANGINA-SCHWEPPES, SAINT HUBERT, SAUPIQUET, SCA, SCACHAP, SCAPARFUMERIE, SOCAMIL (CENTRALES LECLERC), SODIAAL, SODEBO, SOLINEST, SYSTEME U, UNILEVER, VANIA EXPANSION, 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 du transport sur le site Internet www.ecr-france.org référence à ce jour 309 points de livraison et d'expédition.

ECR a organisé, en juin 2008, les premiers forums permettant aux industriels et aux distributeurs d'échanger sur les flux difficiles à optimiser unilatéralement.

→ **Développer l'utilisation volontaire des éco-comparateurs auprès de l'ensemble des chargeurs, alimentaires et non alimentaires, pour identifier les solutions les moins émettrices de GES**

Les éco-comparateurs ont été développés au sein d'ECR France en collaboration avec l'ADEME pour évaluer, a priori, les émissions de gaz à effet de serre 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.

→ **Promouvoir l'éco-compteur collectif des PGC pour l'affichage des économies de CO₂, de litres de gazole et de véhicules x kilomètres.**

L'éco-compteur 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 x 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 AUCHAN, CADBURY, CARREFOUR supermarchés, CARREFOUR hypermarchés, COLGATE, CORA, GLAXO SMITHKLINE, HENKEL, MATCH, SARA LEE, SYSTEME U économisent annuellement 478 tonnes de CO₂, 179 560 litres de gazole et 624 807 véhicules.kilomètres.

Diminuer le besoin en camions en relevant les tonnages et/ou volumes autorisés

L'objectif des chargeurs est d'augmenter les tonnes par kilomètres x véhicules afin de limiter le nombre de camions sur les routes (cf. congestion), les émissions de gaz à effet de serre, la consommation d'énergie primaire et de lutter contre la pénurie de ce mode de transport. 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 et sur la pénurie.

→ **Généraliser sans délai le « 44 tonnes » de poids total roulant autorisé (PTRA) en remplacement du « 40 tonnes »**

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. Un camion serait économisé tous les 7 camions.

Les industriels et les distributeurs d'ECR France souhaitent que le secrétaire d'état chargé 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, sous certaines conditions, les systèmes modulaires de grande longueur**

Les modules 25,25 mètres permettent 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 x 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). 1 camion serait économisé tous les 4 camions.

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, en termes d'insertion dans le trafic, pour les infrastructures autoroutières et les grands axes et pour les produits de grande consommation de moindre densité (environ 75% des produits).

Aménager les interdictions de rouler

Les industries de biens de consommation et les sociétés de distribution rencontrent épisodiquement des difficultés pour assurer, pendant l'été et le mois de mai du fait des jours fériés, l'approvisionnement des consommateurs en qualité et quantité. A la forte variabilité de la demande des consommateurs, en fonction des aléas climatiques et de l'afflux des vacanciers dans certains départements, s'ajoutent, chaque année, des restrictions complémentaires de circulation.

→ Prendre en considération les demandes ponctuelles et ciblées de dérogations aux interdictions de circulation des industriels et des distributeurs des produits de grande consommation

Les industriels et les distributeurs partagent l'objectif des pouvoirs publics de limiter la congestion des infrastructures routières et font leur la préoccupation de sécurité. Ils attirent cependant l'attention des pouvoirs publics sur l'approvisionnement des concitoyens en produits de grande consommation, en particulier alimentaires, avec un niveau de service correct. Des demandes de dérogations ponctuelles (jour, zone, produit) aux interdictions de circulation limitées aux priorités identifiées par les chargeurs du secteur devraient être acceptées.

Recruter et former des chauffeurs routiers

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.

La pénurie de transport, perçue par les industriels et les distributeurs et confirmée par leurs partenaires logistiques, s'explique en grande partie par le sous-effectif des chauffeurs. Il manquerait 20 000 à 50 000 chauffeurs en France.

→ Classer la profession de chauffeur routier de marchandises dans la catégorie des secteurs en difficulté de recrutement

Certaines professions souffrant d'un déficit de main d'œuvre bénéficient d'avantages pour motiver les jeunes, notamment, à travailler dans ces secteurs (agriculture, bâtiment, travaux publics, mécanique, travail des métaux, commerce, hôtellerie, restauration, alimentation). Les jeunes en apprentissage dans ces métiers sont mieux rémunérés ou bénéficient d'un crédit d'impôts (pouvant aller jusqu'à 1500€).

Les difficultés de recrutement des chauffeurs s'expliquent d'après les professionnels du recrutement du secteur par un manque d'anticipation de la part de l'Etat pour la mise en œuvre d'un plan de sensibilisation auprès des jeunes (formation – reconversion) et des demandeurs d'emplois (reconversion) pour ce secteur d'activité. La fin du service militaire, à l'occasion duquel était souvent obtenu, sans frais, le permis poids lourd, a achevé de tarir les vocations.

Les distributeurs et les logisticiens ont cherché des solutions pour pallier à la pénurie de chauffeurs.

A titre d'illustration :

- une formation est proposée par SYSTEME U Ouest à des préparateurs pour être chauffeurs pendant les périodes de pénurie ; ils travaillent pour les entreprises de transport pendant les périodes où elles

manquent de chauffeurs et réintègrent les entrepôts de Système U ouest les autres mois de l'année.

Les difficultés rencontrées par SYSTÈME U Ouest sont des lourdeurs administratives et juridiques et les coûts entièrement supportés l'entreprise.

- INTERMARCHÉ a lancé des partenariats avec des agences d'intérim, l'ANPE et les Assedic. Pour bénéficier du cofinancement des Assedic :
 - les candidats doivent pouvoir bénéficier de l'ARE (Aide au Retour à l'Emploi),
 - le chauffeur doit travailler au moins 6 mois dans les 9 mois qui suivent la formation.
- Il faut près d'un an entre la sélection des candidats et leur entrée sur le marché du travail.

→ Envisager une action auprès de l'Education Nationale ou auprès de l'ANPE pour diminuer le coût de la formation des chauffeurs

Le coût de la formation d'un chauffeur est de 25 000€. Cette action contribuerait à la réduction du chômage des jeunes ou moins jeunes en facilitant des reconversions.

Harmoniser les règles d'accessibilité urbaine pour toutes les villes

La livraison des produits de grande consommation en centre-ville peut difficilement se faire, pour le(s) dernier(s) kilomètre(s), par un autre mode de transport que la route.

L'accessibilité urbaine des produits de grande consommation doit être possible et facilitée par les pouvoirs publics locaux.

→ Identifier dans chaque ville un interlocuteur, personne physique ou morale, **des intervenants du transport** (ou de leur donneur d'ordre) pour aborder avec eux les problèmes de livraison urbaine et, le cas échéant, identifier les solutions de transport multimodal d'approche.

→ Assurer l'homogénéité nationale des règles de livraison urbaine pour permettre l'optimisation des tournées de livraison (en dehors d'autorisations locales supplétives).

→ Communiquer les conditions d'accès des poids lourds en fonction des PTAC et les interdictions éventuelles sur les cartes routières ou GPS

La congestion est un des problèmes majeurs des centres-villes. A côté de la mise en place d'un réseau de transport public encore plus efficace, on recommandera des mesures favorisant la fluidité du trafic (coordination des feux de circulation : vague verte, systèmes d'information des conducteurs pour éviter les axes les plus encombrés, ...) et la création d'emplacements dédiés pour le chargement et le déchargement des camions afin d'éviter de bloquer la circulation.

→ Définir la notion d'aire de livraison dans le code de la route pour une meilleure utilisation

Les aires de livraison doivent rester accessibles ; une police urbaine affectée au contrôle de ces aires permettrait de libérer les emplacements par la mise en fourrière systématique des véhicules non autorisés et la majoration des amendes pour les contrevenants. L'utilisation d'un système de disque horaire identique pour toutes les agglomérations françaises faciliterait la livraison de plusieurs magasins dans plusieurs localités avec le même camion (multidrop).

→ Simplifier la procédure de création de nouvelles aires proches des points de livraison

La circulation des poids lourds peut être limitée à certaines heures (avec au minimum 4 heures d'affilée d'autorisation) à condition de veiller à la cohérence de ces horaires avec ceux des autres villes proches pour permettre la mise en place de tournée et à la compatibilité avec d'autres règlements comme ceux de copropriété par exemple.

→ Favoriser le recours aux énergies propres en limitant les contraintes de livraison pour les véhicules les utilisant

Les plages d'autorisation de livraison ainsi définies pourraient être élargies pour les véhicules les plus respectueux de l'environnement et de la santé publique (émissions, bruits : normes Euro récentes IV ou V, GPL, GNV, énergie électrique, bio carburant de deuxième génération) et ceux utilisant le système « Stop and Go ».

→ **Créer une formation spécifique « conducteur livreur urbain »** reconnue et valorisée, afin, notamment, de prendre en compte les problématiques de sécurité routière spécifiques au centre-ville. Cette formation devra contenir un module de conduite rationnelle.

La réduction de la taille des véhicules n'apparaît pas comme la solution pertinente pour combattre la congestion des villes. En effet, l'utilisation de véhicules de livraison, dont la dimension ne correspondrait pas au volume à livrer dans un point de vente ou ne permettrait pas d'optimiser la gestion d'une tournée de livraison de magasins (multidrop), conduirait à augmenter le trafic donc l'encombrement, la consommation de gazole, les coûts et les émissions de gaz à effet de serre par tonne utile transportée.

Repenser les péages autoroutiers

Les industriels et les distributeurs de produits de grande consommation proposent deux mesures concernant les péages pour désengorger les infrastructures autoroutières et pour diminuer l'impact environnemental de la circulation des camions.

→ **Faciliter les passages sans arrêt**

Le principe du passage sans arrêt, que nous préconisons dans notre contribution au Grenelle de l'environnement, semble avoir été retenu et nous ne pouvons que nous en réjouir.

→ **Moduler les tarifs des péages en fonction de critères horaire et environnementaux**

Aujourd'hui, les classes de péages ne prennent pas en compte les horaires de passage ni les impacts environnementaux des véhicules.

Une réduction tarifaire pour les passages de nuit permettrait de déplacer les flux hors des horaires de pointe. La réduction devrait compenser, ne serait-ce que partiellement, l'augmentation du coût horaire des chauffeurs liée au travail de nuit. Cette mesure fluidifierait le trafic et limiterait les émissions de gaz à effet de serre.

Les modulations tarifaires, qui bénéficieraient aux véhicules les plus sobres et les plus propres, motiveraient les professionnels à les utiliser.

Développer l'usage des carburants alternatifs au gazole

Les critiques sur les agrocarburants de première génération, issus de cultures vivrières et en concurrence d'usage, conduisent à repenser le concept d'origine de la ressource ; jusqu'à présent, tout ce qui était renouvelable bénéficiait de la présomption d'écologiquement correct ; il faut aujourd'hui s'interroger sur les conditions de production de la ressource et sur la mise en concurrence avec l'alimentation. Le renouvelable n'est plus assimilable au soutenable.

Pour autant, l'exploitation intensive de ressources non renouvelables, et en particulier celle des hydrocarbures avec ses conséquences sur l'épuisement à terme des gisements pétrolifères et sur les émissions de gaz à effet de serre, justifie pleinement la recherche d'énergies alternatives à plus faibles impacts sur l'environnement.

→ **Développer la recherche d'agrocarburants de deuxième génération**

→ **Promouvoir l'utilisation d'énergies alternatives au gazole**

Développer les Modes de Transport Alternatifs

Le développement de l'usage, pour les marchandises, du transport fluvial, ferroviaire et maritime est de première importance.

Les différents modes de transport ne doivent pas être opposés. Chaque mode de transport possède son propre domaine de pertinence dans un marché qui n'est ni global ni homogène ; leur légitimité dépend 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, pour d'autres chaînes d'approvisionnement, le transport combiné est la solution d'efficacité environnementale, en particulier le TCRR.

Les industriels et les distributeurs de produits de grande consommation appellent les pouvoirs publics et les opérateurs à les mettre en situation de développer la part du fret non routier pour certains flux de marchandises.

Il existe une volonté réelle et affirmée des professionnels 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 est de permettre aux modes de transport alternatifs à la route d'augmenter leur part de marché pour les produits de grande consommation. Ils se félicitent de l'engagement du Grenelle de l'environnement d'augmenter la part du fret ferroviaire de 25% d'ici à 2012 et souhaitent y contribuer.

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 n'a pas permis 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.

Au cours des dernières années, les volte-face de l'opérateur historique 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.

Le projet unilatéral de fermeture de 262 gares de dessertes en « wagon isolé », annoncé pour novembre 2007, a été modifié, après discussions. En effet, à l'initiative des industriels des produits de grande consommation, dans l'univers des boissons, de nouvelles propositions d'organisation des flux ont été faites.

Afin de prendre en compte les soucis de productivité et de rentabilité de ces dessertes en wagon isolé, les producteurs ont proposé une massification de leurs produits (pour les usines et les sources d'eaux minérales dans l'est de la France) vers la plateforme logistique de Gevrey. A partir de ce « hub », des trains complets massifiés ont pu être programmés vers l'ouest de la France : Tours, le Mans, Rennes, St Briec, Brest. Cette action a permis de maintenir, grâce à une organisation différente et mutualisée, les flux rails vers cette région.

Fort de ces exemples et de la capacité des industriels à reconsidérer avec leurs clients distributeurs les processus de commande - livraison, nous souhaitons maintenir et rééquilibrer le fret ferroviaire sur certaines destinations et poursuivons dans un atelier dédié aux marchandises pondéreuses (liquides, ...), la recherche de solutions d'optimisation du remplissage des trains, à l'instar de ce que nous avons développé pour le remplissage des camions.

Il est primordial que le fret SNCF développe son rôle d'opérateur logistique. L'actualité montre que cette demande trouve enfin un écho favorable auprès des opérateurs ferroviaires. Les industriels et les distributeurs des produits de grande consommation chercheront de leur côté à massifier leurs flux.

- Adapter l'offre (coûts, délais, ponctualité) 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
- Reprendre les dessertes d'entrepôts embranchés existants
- 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.

→ Demander aux opérateurs ferroviaires d'accélérer la mise en œuvre de leurs annonces et des recommandations des chargeurs

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. Il fait appel à des containers maritimes dont la gestion est spécifique et les trajets à vide nombreux. 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, Canal Seine-Nord Europe, ...) tout en veillant à l'interconnexion avec d'autres modes de transport pour les liaisons d'approche entrepôts.

→ Améliorer l'interconnexion des réseaux et des modes de transport

→ Développer des 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.

Rationaliser l'aménagement des zones logistiques

On observe le développement de nombreux sites logistiques, de tailles importantes, à proximité des zones de consommation, qui sont aussi les bassins d'emplois.

Ces installations sont dans certains cas regroupées en zones d'activités : Rungis, Garonor, Vatry, Dourges, les ports maritimes, Gennevilliers, ... Mais le plus souvent, les installations sont plus dispersées, sans forcément être très éloignées : région de Roissy, de Cergy, Sud Est parisien, Est lyonnais, ...

La gamme des prestations logistiques se diversifie et se complexifie : stockage, conditionnement à façon, finition industrielle, préparation de commandes, services après-vente, ... Les acteurs se spécialisent et des chaînes de prestations se créent entre acteurs et donc entre sites plus ou moins distants.

Les transferts de marchandises entre sites sont de natures multiples :

- cession entre un fournisseur et son client ;
- rapatriement de stock à partir d'un entrepôt saisonnier ;
- réalisation d'une prestation spécifique, suivie d'un retour à l'expéditeur ou d'un envoi vers le client.

Ces transferts génèrent de nombreux trajets, de courte distance en général, dont on sait qu'ils constituent, in fine, une part majeure du transport routier de marchandises. Réalisés en zone urbaine et périurbaine pour la plupart, ces trajets ont un impact sur la congestion et sont sans alternative modale.

→ Favoriser la constitution de nouvelles zones d'activités logistiques ou la réorganisation de zones existantes, regroupant progressivement les installations d'un secteur géographique

Une telle politique permettrait :

- de réduire considérablement à terme les distances parcourues en camions pour les transferts d'une unité à une autre ;
- de réduire le recours au réseau routier public pour effectuer ces transferts ;
- de rentabiliser des équipements multimodaux (exemple : Dourges) par le nombre d'utilisateurs et de donner accès aux modes non routiers à de nouveaux utilisateurs ;
- de regrouper sur place certains services aux entreprises (informatique, recrutement, ...) améliorant la performance collective.

Pour autant, quelques exemples montrent la difficulté de mise en œuvre de telles initiatives :

- Un projet de grande plateforme logistique mutualisée (regroupant distributeurs et industriels) qui nécessitait des bâtiments de 50 000m², n'a obtenu qu'une autorisation de bâtiments de 5 000 m² bien que le prestataire ayant pris l'initiative soit propriétaire du terrain ; ce projet aurait pourtant évité la

- circulation de près de 10 000 camions par an sur les routes ;
- De nombreuses difficultés sont rencontrées en matière d'aménagements du territoire comme des problèmes sociaux, de développement durable, ... 600 emplois ont été bloqués pendant 3 ans du fait de la découverte de plants de liserons rayés sur un terrain appartenant à un prestataire logistique, bien qu'il ait proposé de les replanter ailleurs.

→ **Missionner l'OEET (observatoire énergie environnement des transports) sur l'aménagement logistique du territoire**

Le redéploiement du transport ferroviaire pourrait conduire les industriels et les distributeurs à intégrer dans leurs réflexions les schémas d'implantations logistiques (« network redesign ») dans la perspective de mutualisation du transport.

Fait à Paris, le 11 juin 2008



Jean-Michel DUHAMEL
CASINO

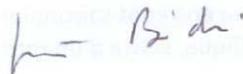


Xavier FILOU
L'OREAL

Coprésidents d'ECR France



Jean-René BUISSON
Président de l'ANIA



Jérôme BEDIER
Président de la FCD



Olivier DESFORGES
Président de l'ILEC

Le conseil d'administration d'ECR France

Jacques CHANDON
ADEO Services



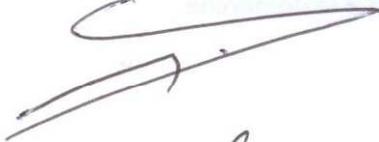
André LE ROY
BONGRAIN



Benoist de FERRIERES
COLGATE PALMOLIVE



Jacques WOCI
ITM Entreprises



Gilles CHARPENTIER
MERALLIANZE



Arnaud de BELLOY
NESTLE France



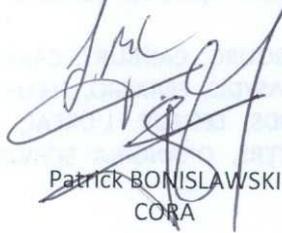
Pascal MILLORY
SYSTEME U



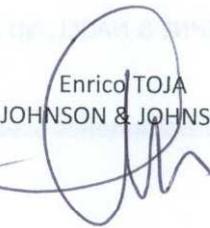
Dominique CARLIER
AUCHAN



Jean-Marc LEBARBIER
CARREFOUR



Patrick BONISLAWSKI
CORA



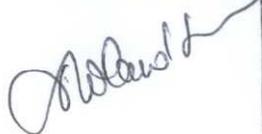
Enrico TOJA
JOHNSON & JOHNSON



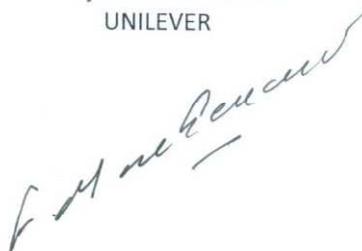
Thierry CORBIER
METRO Cash & Carry



Roland LOURY
SCAPARF / LECLERC - GALEC



François MACHENAUD
UNILEVER



Dominique POGGI
BEL France



Jean-Pierre BAGARD
COCA COLA Entreprise France



Gérard GALLO
ECHANGEUR / LAFAYETTE
SERVICES



Patrick BADOINOT
LESIEUR



Bernardo SANCHEZ INCERA
MONOPRIX



Claude SENDOWSKI
SODIAAL

Les entreprises, membres d'ECR France, qui ont 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, DANONE, DANONE EAUX France, FLEURY MICHON, FROMAGERIES BEL, GEMEY MAYBELLINE GARNIER, GEORGIA PACIFIC, HENKEL, ITM, KELLOGG'S, KRAFT FOODS France, LACTALIS, LESIEUR, L'OREAL, LU France, MARS, 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, INTERMARCHE, KRAFT FOODS, LESIEUR, L'OREAL, LU France, MC BRIDE, METRO, MOET HENNESSY, NESTLE France, NESTLE WATERS, ORANGINA SCHWEPPES, SCAPARF, SODIAAL, SYSTEME U, UNILEVER

les prestataires logistiques ayant participé à ces groupes de travail

FM Logistic, GEFCO, GROUPE CHEVALLIER, KUEHNE & NAGEL, ND LOGISTICS, TFE

les organisations professionnelles associées à la démarche

ANIA, FCD, ILEC

l'établissement public en charge de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

ADEME pour le développement des écocompareurs

ANIA et le transport de marchandises :

L'ANIA, Association Nationale des Industries Alimentaires, rassemble 21 fédérations nationales sectorielles et 17 associations régionales des industries alimentaires représentant l'ensemble des entreprises alimentaires de tous secteurs et de toutes tailles. Les 10 000 entreprises du secteur, dont 90% sont des PME, réalisent un chiffre d'affaires de 145 milliards d'€ (Source : ANIA, 2006).

Le transport de produits agroalimentaires constitue près du tiers du transport intérieur français de l'industrie manufacturière. 83% des volumes (t.km) utilisent la voie routière, 14% le ferroviaire et 3% le fluvial (Source : Sessi, 2004).

Afin de pouvoir satisfaire au mieux la demande de leurs clients et consommateurs, les entreprises doivent s'appuyer au quotidien sur un transport performant, fluide, optimisé et durable.

Pour cela il est essentiel de faire évoluer le transport et de repenser les chaînes logistiques, en impliquant tous les acteurs autour de la construction de schémas logistiques intelligents et partagés.

ECR France et le transport de marchandises :

ECR France est l'association paritaire 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.

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.

ECR France se saisit aussi de sujets conjoncturels, collectifs et d'intérêt général, comme le passage à l'an 2000, la stabilité des prix qu'elle a assurée lors du passage à l'euro entre le 1^{er} novembre 2001 et le 31 mars 2002 (ECR France est l'initiateur de la déclaration commune industrie-commerce pour le passage à l'euro, cosignée par l'ANIA, le CdF, la FCD, l'ILEC), le suivi de l'évolution des prix, dans le cadre de l'engagement Sarkozy du 17 juin 2004 pour une baisse durable des prix à la consommation des produits de marque.

FCD et le transport de marchandises

La FCD (Fédération des entreprises du Commerce et de la Distribution) regroupe environ 70% de la distribution à dominante alimentaire en France et une partie de la distribution spécialisée, pour un volume total de chiffre d'affaires de 178 milliards d'euros. Véritables interfaces entre les industriels et les consommateurs, ses membres constituent des acteurs clefs de la chaîne d'approvisionnement et du transport de marchandises en France. Grâce à leurs propres flottes de véhicules ou à l'aide de prestataires, les enseignes de la FCD assurent l'approvisionnement de plus de 32 000 points de vente en France (hypermarchés, grandes surfaces spécialisées, supermarchés, maxidiscomptes et magasins de proximité) ce qui permet à plusieurs dizaines de millions de consommateurs de faire leurs courses chaque jour.

Conformément à leur politique de qualité et de développement durable, les travaux des enseignes de la FCD en matière de transport visent à proposer aux consommateurs un service performant et respectueux de l'environnement. A cette fin, elles se sont fixé les objectifs suivants :

- résorber la pénurie de transport qui aujourd'hui fait peser un risque sur les approvisionnements des magasins ;

- permettre un approvisionnement plus compétitif et moins émetteur de gaz à effet de serre grâce à l'utilisation des modes alternatifs à la route, l'optimisation des flux et l'expérimentation de technologies nouvelles, notamment en milieu urbain ;
- engager une démarche de progrès en retraçant les performances du secteur.

Pour concrétiser ces engagements, la profession a signé le 29 janvier dernier avec le ministère en charge de l'écologie une convention portant sur l'ensemble des axes de progrès du secteur.

ILEC et le transport de marchandises :

L'Ilec (Institut de liaisons et d'études des industries de consommation) est un organisme de réflexion et de proposition qui regroupe de grands groupes industriels fabricant des biens de consommation de marque nationale. Ces entreprises gèrent, en tant que chargeurs, un volume considérable de transport qui représente un très gros marché pour les transporteurs. Une enquête réalisée en 2003 a évalué les flux annuels de matières premières et de produits finis des adhérents de l'Ilec à 54 millions de tonnes, soit 120 millions de palettes, 4 millions de camions et 75 000 wagons. Ces flux contribuent en proportion à la circulation, à la consommation énergétique et aux autres phénomènes collectifs liés au transport.

Conscients de leurs responsabilités, soucieux d'efficacité économique et de développement durable, les industriels de l'Ilec accordent une grande importance à la politique des transports.

Les travaux de l'Ilec visent à :

- améliorer la productivité technique du transport et la capacité des outils de transports ;
- augmenter la densité de remplissage;
- augmenter la taille des lots ;
- diminuer la quantité de transport ;
- diversifier les modes de transport (transport combiné, rail, voie d'eau) ;
- améliorer les systèmes d'information et l'organisation des transports ;
- développer des coopérations.

Les entreprises membres de l'Ilec en appellent aux pouvoirs publics sur les améliorations programmées des réseaux routiers et ferroviaires, dont certains aujourd'hui sont menacés de disparition ou s'avèrent déjà très insuffisants, pénalisant la qualité de service. Ils sont prêts à étudier les modes alternatifs à la route et les solutions nouvelles, dans la mesure où ces derniers sont économiquement acceptables.