



OBSERVATOIRE RÉGIONAL DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE D'ALSACE

Rencontre de l'ORTAL



Logistique verte



2 octobre 2015 - 09h00 - Strasbourg - BNU

Compte rendu du colloque du 2 octobre 2015 à la BNU de Strasbourg

OBJET DU DOCUMENT

Compte rendu de la Rencontre de l'ORTAL (Observatoire Régional des Transports et de la Logistique d'Alsace) sur la thématique de la logistique verte, qui s'est déroulée le 2 octobre 2015, de 9h30 à 13h, à la BNU de Strasbourg.

OBJECTIF DE LA RÉUNION ET ORDRE DU JOUR

La matinée s'est organisée autour de 4 grandes thématiques :

- Transition énergétique et changement climatique, comment les aborder dans le domaine de la logistique ?
- Comment mettre en place une éco-logistique : méthodes et témoignages.
- La logistique verte dans la Conférence nationale sur la logistique.
- Table-ronde : faut-il choisir entre compétitivité économique et logistique verte ?

La présentation PowerPoint de la réunion est annexée au présent compte rendu.

PARTICIPANTS À LA REUNION

A la tribune :

- **Pascal Mangin**, Président de l'ORTAL
- **Yann Tréméac**, Chef adjoint du service transport et mobilité de l'ADEME et membre du comité scientifique de la commission nationale sur la logistique
- **Christian Rose**, Délégué général de l'AUTF
- **Jean-Pierre Zerr**, société Ferrivia
- **Jean-Laurent Herrmann**, Directeur commercial de CFNR – Transport SAS - Groupe Rhénus Logistics.
- **Medhi Jabrane**, Président fondateur de Mapotempo
- **Olivier Faure**, Directeur Groupe des services support aux opérations de la société FM Logistic
- **Valérie Michon**, Professeur à l'Université Aix-Marseille et membre du laboratoire de recherche du CRET-LOG d'Aix-en-Provence – docteur en Sciences de Gestion spécialisée en logistique
- **David Zambon**, Directeur adjoint des services de transport au sein de la DGITM (Ministère de l'Écologie) et coordonnateur de la Conférence nationale sur la logistique
- **Jean-Louis Jérôme**, Directeur général du Port Autonome de Strasbourg
- **Rose-Marie Rochatte**, Directrice des Transports Rochatte
- **Laurent Sellam**, Directeur de Novaflex
- **Marc Hoeltzel**, Directeur de la DREAL Alsace
-
- En salle :
- **Nicolas Camous**, animateur du colloque, Menscom
-
- Environ 80 personnes ont pris part au colloque.

9H30 : OUVERTURE DU COLLOQUE

Mot d'accueil de **Pascal Mangin, Président de l'ORTAL**

M. Mangin remercie l'ensemble des participants d'être présents à ce colloque et exprime la fierté qu'il éprouve à être, depuis 2005, président de l'ORTAL, dont le travail permet d'apporter des éclairages - notamment chiffrés - particulièrement intéressants sur le secteur des transports et de la logistique

M. Mangin a voulu ce colloque afin de permettre de mieux échanger entre l'ORTAL et les acteurs extérieurs et d'enrichir une réflexion par ailleurs largement débattue par l'opinion. Un colloque d'autant plus important que la logistique tient une place majeure en matière de lutte contre les changements climatiques et que l'on en parle peu.

Or, le secteur de la logistique réfléchit – l'ORTAL y prend sa part – mais agit aussi, et ce colloque doit permettre de montrer ces deux facettes du secteur : la réflexion et l'action, aussi bien à l'échelle du territoire alsacien qu'au-delà (ce qui est d'autant plus utile à la veille de la mise en place de la Grande Région). Et dans ce domaine, le champ des possibles est très vaste, aussi bien dans le « hard » (infrastructures) que dans le « soft » (notamment à travers des modes d'organisation spécifiques ou l'utilisation des ressources numériques). C'est ce que chacun découvrira lors de cette matinée.

Il souhaite enfin que les échanges, sur la scène mais aussi avec la salle, soient nombreux et sans tabous afin de permettre, collectivement, d'avancer sur cette question majeure de la logistique verte.

L'animateur remercie M. le Président de l'ORTAL et présente le déroulement du colloque :

- Trois temps de présentation avec différents intervenants en tribune, chacun de ces temps intégrant un moment d'échanges avec le public :
 - 9h45-10h15 : transition énergétique et changement climatique, comment les aborder dans le domaine de la logistique ? Enjeux et situation en 2015.
 - 10h15-11h15 : comment mettre en place une écologistique ? Méthodes et exemples.
 - 11h15-11h45 : la logistique verte au sein de la conférence nationale sur la logistique.
- Suivis d'une table ronde :
 - 11h45-12h45 : faut-il choisir entre compétitivité économique et logistique verte ?

9H45-10H15 : TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET CHANGEMENT CLIMATIQUE, COMMENT LES ABORDER DANS LE DOMAINE DE LA LOGISTIQUE ? ENJEUX ET SITUATION EN 2015

Nicolas Camous précise que cette partie du colloque est consacrée à poser un premier diagnostic de la situation nationale en matière de logistique verte. Les deux intervenants en tribune sont Yann Tréméac (ADEME) et Christian Rose (AUTF).

YANN TRÉMÉAC

MEMBRE DU COMITÉ SCIENTIFIQUE DE LA COMMISSION NATIONALE SUR LA LOGISTIQUE ADEME

Après le rappel d'éléments de contexte, M. Tréméac indique que la logistique est un maillon indispensable entre le système de production des biens et celui de la consommation et qu'il s'agit d'un secteur créateur de richesses et d'emplois. Sur cette base, se trouvent dans ce secteur des acteurs qui innovent constamment, s'améliorent et partagent de plus en plus leurs expériences (exemples : électromobilité, modes alternatifs à la route, optimisation des transports). C'est dans le cadre de cette évolution que l'Etat s'inscrit en déployant, notamment, deux démarches : « Objectif CO2 – les transporteurs s'engagent » et « FRET21 – les chargeurs s'engagent ».

Il poursuit son propos en rappelant l'aspect multiformes de la logistique qui s'étend à présent à des contextes plus urbains et rappelle que le secteur est en pleine mutation, comme en témoigne par exemple une des évolutions envisagées du mode de livraison Amazon (la livraison par drones). Il aborde, ce faisant, le thème de la complexification du spectre de la logistique (plus d'acteurs sur le secteur, multiplication des modes de livraisons, besoins croissants de la part des consommateurs, gestion à la minute des stocks, etc.).

Pour conclure, il précise que la logistique, au-delà de la logistique verte, est un enjeu crucial pour le développement des territoires.

La présentation de M. Tréméac s'appuie sur le diaporama annexé au compte rendu.

CHRISTIAN ROSE

DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DE L'ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET (AUTF)

M. Rose se présente en tant que délégué général de l'AUTF, une association transversale, multimodale et intéressée par tous les modes de transport, de l'échelon local à international. L'association possède ainsi une vision large de l'activité logistique, allant du chargeur au consommateur.

En réaction à la présentation de M. Tréméac, il revient sur le dispositif FRET21. Trois acteurs sont présents sur la scène du développement durable : l'État, les consommateurs et les entreprises. Ce sont ces dernières, et plus particulièrement les chargeurs, que le dispositif FRET21 vise. Dans la lignée de la Charte CO2, la démarche FRET21 a pour objectif d'inciter les chargeurs agissant en

qualité de donneurs d'ordres, auprès des transporteurs, à mieux intégrer l'impact des transports dans leur stratégie de développement durable.

Fruit d'un inventaire des plus exhaustifs, établi sur près de 3 années avec l'aide de l'ANIA (Association Nationale des Industries Alimentaires) et de l'UIC (Union des Industries Chimiques), l'ADEME et l'AUTF ont conçu FRET21 comme un moyen de fédérer et de partager les initiatives via la création d'une communauté, dans laquelle chaque chargeur pourra se retrouver et comme un moyen de parvenir à sensibiliser chacun des chargeurs (principalement les plus petits) à la logistique verte.

Ce dispositif, signé le 20 janvier 2015 par Ségolène Royal, ministre de l'Écologie, se veut une boîte à outils permettant à toutes les entreprises de se retrouver au sein du dispositif. Il précise que chaque entreprise souhaitant prendre part à l'expérimentation doit répondre à certaines conditions :

- être au fait de sa maturité environnementale via une auto-évaluation ;
- s'engager sur la base du volontariat et y voir un intérêt économique ;
- choisir le périmètre sur lequel elle veut agir (produit, géographique, organisationnel).

Ces entreprises peuvent ensuite s'engager dans 4 thèmes différents :

- l'optimisation du remplissage des contenants (mutualisation) ;
- la réduction des fréquences de livraison ;
- les distances de transport et leur optimisation ;
- les modes et moyens de transports (du routier au fluvial, etc.).

Des outils, à destination de ces entreprises, sont d'ores et déjà proposés par l'ADEME. On y retrouve notamment une calculatrice de mesures des émissions de CO2 évitées, action par action, ainsi qu'un tableau de bord.

L'animateur se tourne ensuite vers la salle.

Rose-Marie Rochatte, demande si le dispositif FRET21 est encore ouvert pour la gouvernance et si la filière bois a été associée à la démarche car potentiellement intéressée du fait de la mutation que connaît actuellement ce secteur.

M. Rose répond que la Fédération nationale du bois fait partie de la trentaine d'associations adhérentes à l'AUTF mais qu'à ce stade, il n'y a pas d'approche par filière. Il rappelle que l'objectif de FRET21 est de fédérer autour d'un outil commun. Les démarches FRET21 et Objectif CO2 sont complémentaires. Ce sont des démarches « gagnant-gagnant ».

M. Tréméac complète le propos de M. Rose en précisant que la démarche Objectif CO2 est plus adaptée à une société de transport. Il rappelle que l'ADEME est implantée dans chaque région et que l'ensemble des démarches s'ouvrira à échelle locale.

Daniel GROS – représentant de l'ASLOG (Association française de la Supply chain et de la LOGistique), demande si, dans le dispositif FRET21, se trouvent les chargeurs. Il réagit à l'auto-évaluation environnementale demandée aux entreprises et se demande si l'ADEME et l'AUTF n'auraient pas intérêt à proposer un questionnaire plus global.

M. Rose confirme qu'il n'y a que les chargeurs qui s'engagent au sein du dispositif FRET21 et indique que le questionnaire permettant l'auto-évaluation fait également référence à la performance organisationnelle de l'entreprise.

10H15-11H15 : COMMENT METTRE EN PLACE UNE ÉCOLOGISTIQUE ? MÉTHODES ET EXEMPLES

Nicolas Camous présente la seconde partie du colloque dont l'objectif est de montrer que l'écologistique est déjà une réalité sur le terrain. Il appelle à la tribune à **Yann Tréméac (ADEME)**, **Jean-Pierre Zerr (Ferrivia)**, **Jean-Laurent Herrmann (Rhenus Logistics)**, **Medhi Jabranne (Mapotempo)**, **Olivier Faure (FM Logistic)** et **Valérie Michon (CRET LOG)**.

YANN TRÉMÉAC

MEMBRE DU COMITÉ SCIENTIFIQUE DE LA COMMISSION NATIONALE SUR LA LOGISTIQUE ADEME

L'intervention de M. Tréméac porte sur les outils opérationnels susceptibles de contribuer à l'essor de l'écologistique. Il cite :

- Le programme « Objectif CO2 – les transporteurs s'engagent ». Il s'agit d'une charte d'engagements signée par l'entreprise (le transporteur), la direction régionale de l'ADEME et la DREAL. Une fois la charte signée, un plan d'actions personnalisé est établi. Engagée sur trois ans, l'entreprise se retrouve dans l'obligation d'agir sur l'ensemble des leviers d'actions avec *a minima* une action sur chacun des axes (véhicule, carburant, conducteur et organisation des flux de transport). L'entreprise possède un panel d'outils permettant de suivre ses engagements et d'atteindre l'objectif global de réduction de ses indicateurs de performance.
- Le label Objectif CO2. Ce label vise à valoriser les entreprises les plus « vertueuses » en leur apportant notamment une meilleure visibilité vis-à-vis des donneurs d'ordres. Ce label est une évolution du dispositif Charte CO2 et est en cours d'expérimentation avec une douzaine d'entreprises. L'objectif est de le mettre en œuvre au premier trimestre 2016.
- Le dispositif « FRET21 – les chargeurs s'engagent ». Comme déjà évoqué, il a été créé par l'ADEME et l'AUTF afin d'inciter les chargeurs à s'engager dans une réduction volontaire des émissions des GES de leurs transports. De multiples actions déclinées en quatre axes (remplissage, distances, moyens, achats) sont ici des leviers d'optimisation de la supply chain.
- La charte logistique urbaine durable. En cours de construction avec la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM), cette charte est un cadre partenarial public-privé qui vise la mise en place d'une politique marchandise prenant en compte les enjeux et contraintes de tous, collectivités comme acteurs économiques.
- Les Certificats d'Économies d'Énergie gérés par la Direction Générale de l'Énergie et du Climat, constitués de trente fiches transport d'opérations standardisées.
- Les « Exemples à suivre », disponible sur le site de l'ADEME.
- La plate-forme VIA COMBI. Gérée par l'AFT avec l'aide de l'ADEME, il est possible d'y trouver des informations sur les transports combinés.
- Des avis, guides et publications.

Il conclut son intervention en rappelant que l'ADEME possède un système d'aides pour le financement de projets innovants (ex. : Ex-PREDIT).

La présentation de M. Tréméac s'appuie sur le diaporama annexé au compte rendu.

JEAN-PIERRE ZERR FERRIVIA

M. Zerr représente le secteur du transport ferroviaire avec l'OFP (opérateur ferroviaire de proximité) Ferrivia. Grâce au système de traction diesel sur lequel elle s'appuie, Ferrivia permet aux marchandises de réaliser les derniers kilomètres sur des voies non électrifiées. C'est par exemple la solution qui a été mise en place sur le trajet Belleville-Sélestat où l'OFP est arrivé avec un vrai service permettant une chaîne complète de livraison dans des délais optimisés. Ferrivia intervient dans trois secteurs : le bois, les produits ouatés et les granulats.

Faisant un aparté au sujet du bois et en lien avec Les Transports Rochatte, M. Zerr estime affligeant de ne pas voir plus de transport par le train. Il rappelle que l'industrie du bois a péri à cause de la politique de prix et qu'il est complexe à ce jour, pour une entreprise, de modifier son organisation logistique. Il poursuit en déclarant que certains contacts commerciaux permettent de révéler chez les prospects une vraie sensibilité sur ce sujet, chacun essayant d'être plus vertueux, mais il rappelle aussi les contraintes rencontrées pour développer un mode de transport bois alternatif à la route. De plus, si Ferrivia possède l'offre ferroviaire, il y aura toujours besoin d'un transporteur routier au départ et à l'arrivée. Il ajoute que SNCF Réseau possède des gares bois pouvant servir de terminal de livraison avant un transport routier.

L'animateur passe la parole à **M. Herrmann**, représentant du mode fluvial.

JEAN-LAURENT HERRMANN DIRECTEUR COMMERCIAL DE CFNR (COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION RHÉNANE) - TRANSPORT SAS - GROUPE RHENUS LOGISTICS

« *Le transport fluvial est le parent pauvre de la logistique* ». Ainsi débute la présentation de Jean-Laurent Herrmann. En effet, ce mode de transport représente moins de 5% du transport en France alors qu'aux Pays-Bas, il en représente 50 %.

La voie d'eau est attrayante car écologique (réduction des GES de façon non négligeable) et peu coûteuse. Le Rhin représente pour ce mode une véritable autoroute. Pour l'illustrer, il prend l'exemple d'une société basée en Moselle et dont la carrière d'exploitation est située à 30 km du site de production. L'entreprise en question a trouvé, au travers de la voie d'eau, la solution idéale. En effet, un bateau capable de transporter chaque jour 700 tonnes d'un site à l'autre est venu remplacer trois camions qui ne pouvaient circuler dans de bonnes conditions (nuisances...) entre les trois villages du secteur. Cette solution, plus flexible et ponctuelle que la voie routière, tient compte des paramètres prix – attentes de riverains – besoins en ressources humaines, etc. D'autres sociétés, pour éviter les bouchons strasbourgeois, ont trouvé leur rentabilité grâce à la voie d'eau.

Il conclut son intervention en se déclarant prêt à apporter tout l'éclairage nécessaire sur ce mode de transport et précise « *nous avançons, certes, à 20 km/h mais nous transportons 700 tonnes de marchandises* ».

Nicolas Camous, suite à la présentation de M. Herrmann, propose une synthèse des précédentes interventions dans laquelle il rappelle l'existence de solutions basées sur des outils mis à disposition par la puissance publique (ADEME), des solutions dans l'usage des modes... Mais il ajoute qu'il y a aussi des outils innovants, issus de la « nouvelle économie » et qui aujourd'hui apportent une plus-value réelle aux acteurs économiques. **Medhi Jabrane** en est l'un des représentants.

MEDHI JABRANE

PRÉSIDENT FONDATEUR DE MAPOTEMPO

L'idée de départ de Medhi Jabrane était de démocratiser les logiciels d'optimisation de tournées, essentiellement utilisés par les grands groupes et non par les TPE/PME car trop chers, peu accessibles et dédiés à des ingénieurs logistiques. Il évoque d'ailleurs le fait que seulement 8% des transporteurs ont des systèmes d'optimisation des tournées.

Sur ce postulat, Mapotempo est devenue l'une des start-up représentante de cette nouvelle économie. Elle propose à tous types de structures un outil concret permettant d'améliorer les performances environnementales au travers de l'optimisation des tournées de livraisons et de ramassage (portages de repas, etc.). Cet outil prend la forme d'un logiciel « open-source ». Il explique : « *le web, avec la cartographie numérique, a bousculé l'IGN. Il existe des alternatives à Google Maps et notamment avec Open Street Map* ». C'est autour de cette évolution et du développement de l'Open Source que c'est construit le produit de Mapotempo.

Le logiciel, après calcul des combinaisons possibles en fonction des besoins de livraison, permet d'optimiser les tournées. Cela a été le cas, par exemple, pour une société de portage de repas dans le Morbihan. Les données des tournées de base ont été intégrées dans le logiciel et, après optimisation, la société a pu constater un gain de 23 % sur les kilomètres parcourus.

La présentation de M. Jabrane s'appuie sur le diaporama annexé au compte rendu.

L'animateur se tourne ensuite vers la salle.

Luc Huber, Maire de Pfettisheim, se demande si les problématiques de pollution de l'air, l'utilisation de certains carburants tels que le diesel ne sont pas écartées, à tort, des programmes FRET21 et Objectif CO2, empêchant ainsi une vision plus climatique et globale.

M. Tréméac répond que l'ADEME possède un service dédié aux problématiques de qualité de l'air. Par ailleurs, les différents programmes cités précédemment s'attaquent chacun au sujet de la pollution de l'air.

Pascal Mangin, Président de l'ORTAL, précise à M. Jabrane que de nombreux prospects sont présents ce jour dans l'assemblée. M. Mangin souhaite aussi revenir sur la notion « d'uberisation » de la logistique. Il demande à M. Jabrane si cela représente une menace pour son activité et s'il y a un risque de voir apparaître de plus en plus de « petits » véhicules sur les routes.

M. Jabrane, indique que Mapotempo est présente sur les deux tableaux, à savoir : aux côtés des entreprises du secteur logistique et des sociétés nouvelles souhaitant apporter des solutions au secteur.

Mme Le Boulaire, représentante des élus EELV Alsace, adresse une question aux représentants de la filière bois et demande pourquoi, par exemple, des campings s'équipent de chalets dont le bois provient du centre de la France ou de Vendée alors que l'Alsace possède bien des richesses à ce niveau.

M. Zerr précise que du bois d'Alsace et des Vosges est transporté ailleurs en France et inversement.

Mme Rochatte précise être de l'avis de **Mme Le Boulaire** et déclare que la filière bois se bat pour des approvisionnements de proximité.

Mme Le Boulaire demande si, au niveau du Rhin supérieur les liaisons avec l'Allemagne sont assurées.

M. Zerr souligne que Ferrivia travaille avec les Chemins de fer suisses pour amener le trafic fret jusqu'en Alsace. Cependant, pour y parvenir, il est nécessaire de trouver des accords se basant sur les intérêts de chacun. La problématique du passage d'un mode de transport à un autre reste ici la même. Il précise qu'en Suisse, par exemple, il est possible de faire du wagon isolé, ce qui est plus complexe en territoire français.

M. Herrmann indique que la voie d'eau n'a aucun souci. Rhenus Logistics possède des accords douaniers avec la Suisse et l'Allemagne fait partie de l'espace européen.

Nicolas Camous revient vers la tribune afin d'évoquer l'organisation logistique dans une perspective de développement durable. Certains acteurs économiques du secteur, des logisticiens, ont en effet entrepris des actions en terme, notamment de mutualisation.

OLIVIER FAURE

DIRECTEUR GROUPE DES SERVICES SUPPORT AUX OPÉRATIONS FM LOGISTIC

Après la diffusion d'un film présentant les activités de FM Logistic, Olivier Faure présente deux actions phares de la société permettant de tendre vers une logistique verte :

- le label Green Freight Europe vise à être reconnu comme le premier programme volontaire indépendant pour améliorer la performance environnementale du transport routier de marchandises en Europe. A ce sujet, Olivier Faure précise qu'il est possible d'avancer s'il y a collaboration de l'ensemble des parties prenantes de la logistique et appelle au partage d'expériences notamment envers les structures les plus petites, dans une perspective d'amélioration de la performance globale ;
- le « pooling » ou la « Gestion Mutualisée des Approvisionnements » (GMA). Le pooling s'appuie sur les quatre piliers du développement durable (environnemental, social, économique et démocratique). En effet, la GMA est une organisation dans laquelle plusieurs industriels livrent ensemble, à partir d'un même entrepôt et dans le même camion (produits compatibles), un ou plusieurs distributeurs. La GMA permet de réduire le nombre de kilomètres parcourus, tout en augmentant le taux de remplissage des camions.
- M. Faure rappelle qu'il est nécessaire de mener des actions sur chacun des maillons de la chaîne logistique. Par exemple, FM Logistic s'occupe de la GPA (Gestion Partagée de l'Approvisionnement) et approvisionne directement les magasins sans que ces derniers n'aient à passer commande. Le stock, les dates de péremptions sont ainsi mieux gérés.

Il explique ensuite que le développement durable est loin d'être incompatible avec la notion d'économie. Le développement durable repose sur la durabilité de l'action, de l'engagement et des gains que chacun peut y trouver. Sur ce dernier point, FM Logistic, grâce au pooling, précise que la société peut faire des économies sur le transport mais que le coût de la prestation logistique peut parfois être plus élevé : c'est une question d'équilibre global. Convaincre les acteurs du secteur est aussi un travail de plusieurs années car il faut que ces derniers acceptent de travailler ensemble (sachant que la culture et les pratiques diffèrent d'un pays à l'autre) et sur les mêmes plate-formes FM Logistic.

La présentation de M. Faure s'appuie sur le diaporama annexé au compte rendu.

VALÉRIE MICHON

PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ AIX-MARSEILLE ET MEMBRE DU LABORATOIRE DE RECHERCHE DU CRET-LOG D'AIX-EN-PROVENCE - DOCTEURE EN SCIENCES DE GESTION, SPÉCIALISÉE EN LOGISTIQUE

L'intervention de Mme Michon fait écho à celle de M. Faure et a pour objet de revenir plus en détail sur la mutualisation logistique concertée, solution écologistique possible et sujet principal de sa thèse.

Elle présente en préambule une démarche de logistique concertée locale avec deux PME alsaciennes : La Case aux Épices (Hochfelden) et Pâtes Grand-Mère (Marlenheim). Ces deux structures collaborent afin de mutualiser le transport des marchandises et de faire circuler des camions avec un meilleur taux de remplissage. Les fondements de la mutualisation logistique résident dans la coopération entre entreprises, avec les industriels, avec les retailers (détaillants), etc. Valérie Michon soulève que ces distributeurs sont des « oubliés » des programmes FRET21 et Objectif CO2, ce qui est dommage car ces acteurs ont beaucoup à apporter au secteur.

La mutualisation logistique concertée est multiformes. Elle peut s'adresser à des petites PME comme à des PME plus importantes. Les grandes structures peuvent gérer ce sujet en interne mais il existe des acteurs comme FM Logistic pour répondre à leurs besoins en qualité de prestataire pro-actif dans le domaine de la logistique.

Le pourcentage, selon ses calculs, d'industriels du milieu agro-alimentaire engagés dans des démarches de mutualisation concertée n'excède pas 0,1%, ce qui est considéré comme trop peu par rapport à l'ensemble des solutions possibles.

Pour réussir une démarche concertée entre entreprises, elle préconise :

- des flux aval compatibles ;
- des familles de produits logistiques compatibles afin de respecter les normes de transport ;
- un projet d'entreprise soutenu, compris et partagé par l'entreprise pour modifier des habitudes logistiques.

Une fois l'ensemble de ces éléments réunis, la coopération entre les acteurs va s'organiser, parfois avec la présence d'un acteur tiers (un prestataire de service logistique) en charge du lien industriels/distributeur. Des pools de mutualisation de logistique concertée alliant transport et entreposage peuvent ensuite être mis en place.

Cette mutualisation va permettre de répondre à des incitations de la part des acteurs. Par exemple, la loi de la Modernisation de l'Economie (LME) de 2008 incite les distributeurs à faire pression sur les industriels pour augmenter la fréquence d'approvisionnement. Ceci a obligé les industriels à réfléchir différemment leur organisation logistique afin d'augmenter le taux de service tout en maîtrisant les coûts logistiques. C'est dans ce cadre qu'elle revient sur le sujet de l'écotaxe. Elle expose le fait que l'écotaxe pourrait peut-être un jour inciter les industriels à réduire le nombre de kilomètres à vide, en lien avec la mutualisation. La mutualisation augmentera certainement les fréquences de livraison, mais elle permettra de limiter ce phénomène, de diminuer l'obsolescence des produits et permettra au client final d'avoir un produit « just in time », c'est-à-dire « arrivé juste à temps ». La mutualisation logistique concertée s'inscrit donc dans une démarche de développement durable globale et économique.

Elle conclut en précisant qu'il peut y avoir des résistances de la part des industriels car il faut changer sa façon de voir la logistique. Mais ce changement tient avant tout à la capacité d'engagement des personnes, qui doivent être persuadées du bien fondé de la démarche de changement. Cela tient donc aux convictions de l'ensemble des acteurs, du « board » de management, du responsable supply chain, etc.

La présentation de Mme Michon s'appuie sur le diaporama annexé au compte rendu.

OLIVIER FAURE

DIRECTEUR GROUPE DES SERVICES SUPPORT AUX OPÉRATIONS FM LOGISTIC

M. Faure confirme la conclusion de Mme Michon. Il précise que seule une volonté d'entreprise et du personnel du retailer permet d'aller vers ce type de démarche. Il n'est pas si difficile en interne de faire évoluer les mentalités, mais l'évolution à l'externe est plus complexe.

L'animateur se tourne ensuite vers la salle.

Pierre-Antoine Detjeen, de la CCI Région Alsace, souhaite revenir sur le rôle de la puissance publique, de plus en plus intéressée par les enjeux de la logistique urbaine : quel est son rôle auprès des opérateurs privés ? Est-ce que les structures telles que Mapotempo sont contraintes par des réglementations différentes et ce notamment au sujet des conditions de livraison d'une commune à l'autre comme cela peut être le cas au sein de l'Eurométropole ? Il termine en adressant une question à Mme Michon : le transport à vide est-il un mythe ?

Mme Michon, confirme que le transport à vide n'est absolument pas un mythe. Un camion peut être vide ou non optimisé car rempli à moitié ou au tiers de sa capacité. Ce qui est intéressant pour répondre à ce problème, c'est la mutualisation car elle permet de réaliser un « multi-pick » de plusieurs marques vers un point de livraison. Elle conclut en précisant que nombreux sont les industriels qui transportent uniquement leurs produits vers plusieurs retailers.

M. Jabrane, revient sur la notion de contrainte de réglementation des livraisons. Il précise ne pas être gêné car les technologies actuelles dépassent ces éventuelles contraintes. Concernant l'organisation d'une tournée, il indique que la donnée de base est l'adresse de livraison, ainsi que ses contraintes horaires, etc. Mais dans 99% des cas, la coordonnée du point n'est pas documentée. Par ailleurs, il estime que l'écotaxe était, à son sens, trop en avance par rapport aux usages des transporteurs car ils n'étaient pas capables de passer à des systèmes automatisés si rapidement.

***Jean-Luc Ecart** revient sur l'une des réunions avec le SPPPI (Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions et des risques industriels) au cours de laquelle il avait évoqué l'hypothèse d'une livraison via un « super transport » : le tram.*

Mme Tremisi, en charge de l'étude de la faisabilité de livraison par le tram au sein de la Compagnie des Transports Strasbourgeois, présente dans la salle, apporte un éclairage sur ce sujet. Elle indique qu'une étude est en cours sur la faisabilité de livraison via le tram afin de trouver une réponse à l'engorgement existant sur Strasbourg. La CTS en est au stade de l'étude et Mme Tremisi précise que la difficulté de ce mode de livraison réside dans son modèle économique. Plusieurs scénarios ont été identifiés, ils doivent être à présent modélisés pour évaluer la faisabilité en termes de planning et de budget. Elle confirme que ce mode de livraison répond à des enjeux locaux (il s'agit d'un moyen « propre » de rentrer en centre-ville) et est soutenu par une véritable volonté politique.

Mme Michon réagit en précisant que ce système permet de rentabiliser des investissements. Il existe par exemple des systèmes de livraison de nuit avec des chargements de tramways rapides et automatisés. Cependant, le frein est la livraison des palettes jusqu'au magasin pour les derniers 100 mètres et, qui plus est, de nuit.

M. Tréméac complète en précisant qu'une expérimentation sur l'utilisation du tram est à venir. Elle sera réalisée dans le cadre de COP21 mais d'ores et déjà, différentes agglomérations se posent des questions et des projets devraient émerger.

11H15-11H45 : LA LOGISTIQUE VERTE DANS LA CONFÉRENCE NATIONALE SUR LA LOGISTIQUE

DAVID ZAMBON

DIRECTEUR ADJOINT DES SERVICES DE TRANSPORT AU SEIN DE LA DGITM ET COORDONNATEUR DE LA CONFÉRENCE NATIONALE SUR LA LOGISTIQUE

M. Zambon explique que la Conférence nationale sur la logistique est une démarche pilotée par l'État (co-pilotage ministères des Transports et de l'Économie) destinée à contribuer à l'évolution du secteur logistique vers des pratiques et un fonctionnement plus orienté développement durable. L'objectif de cette démarche collective est donc de conduire à une stratégie nationale, afin d'améliorer la performance de la chaîne logistique, pour la compétitivité de notre économie et de nos territoires.

La démarche prend sa source en 2013. A ce stade, elle avait pour objet d'identifier les priorités d'investissement et de service dans un plan d'action national pour la compétitivité logistique de la France. Différentes étapes ont permis d'aboutir à la réunion de la Conférence nationale du 8 juillet 2015 :

- d'avril 2014 au 18 mars 2015 : le comité scientifique, dirigé par Michel Savy et associant des experts reconnus, des professionnels du secteur et des acteurs locaux, a établi un diagnostic opérationnel. Il porte sur quatre axes de réflexion (1. performance logistique – 2. emploi compétences et formation – 3. logistique et territoire – 4. recherche et innovation), chacun permettant de cerner le sujet et d'identifier le rôle des pouvoirs publics. Le rapport, ensuite remis à Alain Vidalies, Secrétaire d'État aux Transports, et intitulé « La logistique en France : Etat des lieux et pistes de progrès » est la première étape vers la Conférence nationale sur la logistique ;
- d'avril à juin 2015 : une large concertation sur la performance de la logistique et la supply chain a été menée en France. En parallèle, des événements à échelle des territoires se sont organisés ;
- de mai à juin 2015 : les leviers d'actions ont été approfondis et des propositions faites au sein des quatre ateliers cités précédemment ;
- le 8 juillet 2015 : tenue de la réunion de la Conférence nationale sur la logistique.

Cette conférence a favorisé l'élaboration d'une feuille de route nationale, feuille de route dont les actions et orientations seront mises en œuvre avec une large participation des acteurs de septembre à décembre 2015.

Il rappelle que la conférence nationale s'articule avec l'un des événements majeurs de la fin de l'année - la COP21 - dont l'enjeu est d'aboutir, pour la première fois, à un accord universel et contraignant permettant de lutter efficacement contre le dérèglement climatique et d'impulser/d'accélérer la transition vers des sociétés et des économies résilientes et sobres en carbone. Il précise qu'à ce stade, l'ensemble du secteur souffre en effet d'un morcellement de sa politique.

Avec l'ensemble de ces éléments, M. Zambon précise qu'il y a une véritable volonté de mettre en œuvre une démarche « bottom up », partant de ce qui se fait sur le terrain et recherchant une logique d'adhésion de tous les acteurs concernés aux dispositions de la conférence logistique. L'État se positionne, dans ce contexte, dans l'accompagnement des pratiques, et fera en sorte, le moment venu, de mettre en œuvre des effets de cliquets - lorsque le secteur sera suffisamment mûr - et qui, à terme, permettront de rendre réglementaires certaines pratiques. A titre d'exemple, il cite les besoins de circulation dans les villes et pour lesquels il est possible de faire évoluer progressivement les choses grâce à la signature de chartes.

En réaction à l'adhésion des acteurs du secteur et avant même l'émergence de la conférence nationale sur la logistique, des territoires se sont montrés sensibles à ces problématiques. Il y a eu, dans certains territoires, une dynamique locale au sujet des enjeux sur la logistique puis de la logistique verte. L'enjeu est à présent « d'embarquer » l'ensemble des pouvoirs publics dans cette direction et ce à tous les niveaux. Des points d'avancement sont d'ailleurs régulièrement faits devant les membres du Parlement. Y sont traités les avancées du sujet, la responsabilité des régions en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports (formation, sensibilisation, etc.)... preuve que ce sujet est l'affaire de tous, même s'il reste du chemin à parcourir. Autre exemple : des actions des territoires en faveur du développement durable : le Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) au sein duquel devra être fait mention de la notion de logistique verte.

M. Zambon, afin de conclure sa présentation, souhaite affirmer que la logistique verte est porteuse de valeur positive, dans l'économie et dans l'emploi. Cette dernière apporte de la valeur ajoutée au sens large et le rôle des élus est d'aider à montrer l'apport de cette activité à l'économie.

L'animateur se tourne ensuite vers la salle.

Pascal Mangin, Président de l'ORTAL, souhaite adresser une question à M. Zambon et M. Faure au sujet des besoins fonciers de l'activité logistique que certains élus peuvent trouver importants. Quels sont les leviers en terme d'urbanisme ? Quelle est la politique de gestion de l'espace menée par FM Logistic et existe-t-il des freins au développement des bâtiments ?

M. Zambon, précise qu'au sein des quatre axes de travail de la stratégie nationale sur la logistique, ces éléments ont été identifiés et comporteront une déclinaison en actions opérationnelles. Lors des 1ères assises de l'innovation logistique le 1^{er} octobre 2015 organisées par l'Établissement Public d'Aménagement (EPA) de la Ville Nouvelle de Sénart, les « plate-formes logistiques du futur » et les « entrepôts du futur » ont été des sujets faisant l'objet de tables-rondes, ce qui prouve que les acteurs s'en saisissent et il y a en effet des questions sur l'intensification des activités. Il est à présent nécessaire de parler d'entrepôt, sujet pour lequel de nombreuses idées existent. Il rappelle que l'ensemble des actions est soumis à réglementation et qu'à ce titre, M. Vidalies, Secrétaire d'État aux Transports, a demandé que soit lancé un chantier axé sur l'approche logistique car cette activité va rencontrer, sur toute sa chaîne, un ensemble de législations qui vont s'ajouter les unes aux autres et présenter des freins pour l'expansion. Il conclut en indiquant qu'il y a donc de nombreuses questions et d'enjeux qui se posent pour les pouvoirs publics.

M. Faure poursuit en déclarant qu'aujourd'hui, plus le stock est massifié, plus l'on répond aux enjeux d'une logistique plus verte mais qu'il y existe des contraintes à respecter (exemple de l'entrepôt d'aérosols et parfums). Chez FM Logistic, à l'instar d'autres acteurs, les entrepôts font en moyenne deux étages ce qui permet de mieux répartir les familles de produits mais aussi de limiter l'emprise foncière. L'ensemble des contraintes réglementaires/opérationnelles fait avancer les logisticiens. En zone urbaine, la problématique de la massification est plus importante car les emprises sont moins présentes, avec le risque d'augmenter les trafics en ville. Il précise que la logique est de tendre vers une réduction des nuisances (bruit, pollution, etc.) et que cela passe par d'autres modes de transport.

Luc Huber, Maire de Pfettisheim, revient sur l'écotaxe et déclare que cette dernière serait un outil efficace pour la logistique verte. Il a l'impression que l'ensemble des éléments présentés lors du colloque sont des outils de compensation de l'écotaxe et revient sur le cas de l'Alsace où il existe un déséquilibre des flux de grand transit, notamment par rapport à l'Allemagne. Il se demande si l'écotaxe ne serait pas bénéfique aux circuits courts et questionne l'assemblée pour savoir si cette taxe écologique sera un jour appliquée au sein de la Grande Région (ou en Alsace) ou si au contraire, celle-ci est enterrée.

M. Zambon, précise avoir vécu les différents événements liés à l'écotaxe sur ces trois dernières années du fait de ses fonctions. La DGITM suit l'ensemble des sujets liés au transport dont le transport routier et, depuis le début de son engagement sur ce sujet en 2013, il n'a pas particulièrement ressenti

une forte défense du sujet de l'écotaxe au sein du Parlement. L'abandon de l'écotaxe n'a pas été la seule volonté d'un ministre, la gouvernance joue aussi son rôle.

Il revient ensuite sur la Loi LME (Loi de Modernisation de l'Économie) de 2008 qui a eu pour objectif de « lever les contraintes qui empêchent certains secteurs de se développer, de créer des emplois et de faire baisser les prix ». Or, cette loi a eu des effets pervers sur des secteurs tels que celui de la logistique. En effet, la propriété de la marchandise est restée celle des producteurs jusqu'à la quasi mise en rayon au sein du point de vente. Ainsi, tout le coût de la charge logistique du produit est resté sur les épaules du producteur, incitant le retailer à acheter la marchandise le plus tardivement possible afin que celle-ci ne lui appartienne qu'à ce moment-là.

Martine Bensa, représentante de l'Union Régionale du Transport d'Alsace (URTA), déclare que nombreux sont ceux à souhaiter la mise en place de l'écotaxe mais qu'il faudra dire au consommateur qu'il la paiera au moment de l'achat du produit en magasin.

Luc Huber, Maire de Pfettisheim, précise que l'écotaxe en Alsace a connu un quasi consensus et s'étonne de la non-réponse de l'État, représenté par M. Zambon, au sujet de l'abandon de celle-ci en région.

M. Zambon, précise qu'il ne peut se prononcer sur des décisions qui relèvent du champ politique.

Pascal Mangin, Président de l'ORTAL, souhaite soutenir M. Huber dans ses questions sur l'écotaxe en Alsace. Celle-ci a été le résultat d'un amendement parlementaire d'Yves Bur qui prévoyait que le territoire alsacien ne soit pas qu'un territoire d'expérimentation (Grenelle 2). Il estime qu'il y a eu une distorsion entre les besoins bretons et les besoins alsaciens.

11H45-12H45 : FAUT-IL CHOISIR ENTRE COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUE ET LOGISTIQUE VERTE ?

Les intervenants de la table-ronde sont : **Valérie Michon (CRET LOG)**, **David Zambon (DGIMT)**, **Jean-Louis Jérôme (Port Autonome de Strasbourg)**, **Olivier Faure (FM Logistic)**, **Rose-Marie Rochatte (Transports Rochatte)** et **Laurent Sellam (Novaflux)**.

DAVID ZAMBON

**DIRECTEUR ADJOINT DES SERVICES DE TRANSPORT AU SEIN DE LA DGITM ET
COORDONNATEUR DE LA CONFÉRENCE NATIONALE SUR LA LOGISTIQUE**

Suite à la question de l'animateur, David Zambon évoque le rôle des Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) dans le cadre de la Conférence logistique. Il précise que les DREAL ont été sollicitées afin de faire connaître leurs actions, démarches et expérimentations sur le territoire mais aussi afin de communiquer et d'organiser des événements à destination du secteur, en amont ou en aval de la Conférence nationale. Il rappelle que le concret est sur le terrain et non au sein du Ministère. Les DREAL auront dès lors un rôle important à jouer lorsque la feuille de route nationale sera formalisée. L'État sera, plus globalement, dans un rôle d'accompagnateur des actions sur le terrain.

VALÉRIE MICHON

**PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ AIX-MARSEILLE ET MEMBRE DU LABORATOIRE DE
RECHERCHE DU CRET-LOG D'AIX-EN-PROVENCE - DOCTEURE EN SCIENCES DE
GESTION, SPÉCIALISÉE EN LOGISTIQUE**

Mme Michon revient sur le sujet de la Conférence nationale et dit applaudir cette démarche, les rapports PREDIT et ce qui touche aux problématiques de la logistique urbaine mais attend avec impatience l'évaluation des actions des acteurs publics, dans un champ transversal qui n'est pas toujours identifié comme essentiel dans le développement. Il faut aussi dire que le contexte économique n'est pas non plus très favorable. Or, des actions ne sont possibles que s'il y a un gain économique à côté du gain environnemental.

DAVID ZAMBON

**DIRECTEUR ADJOINT DES SERVICES DE TRANSPORT AU SEIN DE LA DGITM ET
COORDONNATEUR DE LA CONFÉRENCE NATIONALE SUR LA LOGISTIQUE**

M. Zambon réagit à la demande d'éléments concrets évoqués par Mme Michon. Il est ravi que la Conférence nationale crée des attentes car le premier résultat opérationnel était que les gens se regroupent et soient justement dans cette dynamique. Il ajoute qu'il manque néanmoins plus d'acteurs, plus de diversité mais aussi plus d'unité pour parvenir à identifier clairement des solutions.

Il cite deux exemples opérationnels issus de la Conférence nationale sur la logistique et pour lesquels des solutions sont en marche :

- De manière unanime, les professionnels expriment des difficultés de recrutement de personnes qualifiées dans le domaine. Sont reconnus dans ce secteur « les bac + 8 » et les manutentionnaires mais il existe tout un champ de compétences intermédiaires qui vont devenir stratégiques. Cependant, lorsque ces compétences apparaissent, elles vont dans d'autres secteurs d'activités. Il y a une réponse à ce problème : les fiches ROME, développées par Pôle Emploi, qui seront requalifiées pour les métiers logistiques. Elles seront les briques de base de la définition des métiers logistiques en vue d'en faire un secteur attractif et opérationnel ;
- Les systèmes d'information. La France compte 7 grands ports maritimes qui sont les débuts des chaînes logistiques avec des systèmes d'information complexes mais non harmonisés. Or, il est établi que l'avenir réside dans la gestion de la chaîne d'information. Cela pose bon nombre de questions sur les échanges de données d'un pays à l'autre, des standards à mettre en place... et l'État a sa place au sein de cette réflexion.
- Il poursuit sur les chantiers en lien avec la logistique verte et évoque le référentiel RSE (Responsabilité Sociétale de l'Entreprise) dont les premières briques sont FRET21 et Objectif CO2. Autre sujet : il y a de plus en plus de critères environnementaux au sein des appels d'offres émis par les donneurs d'ordres. Mais il existe autant de modèles de calcul et de référentiels qu'il y a de donneurs d'ordres, ce qui rend complexe les réponses. Il précise qu'il est donc peut-être nécessaire que l'État aide à harmoniser cela pour permettre aux chargeurs de répondre à ces appels d'offres plus facilement et de les rendre compétitifs sur des critères comparables.

JEAN-LOUIS JÉRÔME

DIRECTEUR GÉNÉRAL DU PORT AUTONOME DE STRASBOURG (PAS)

Suite à l'entrée en matière de l'animateur, M. Jérôme évoque, à l'échelle du territoire et de Strasbourg, la relation entre compétitivité et logistique verte. Strasbourg a une spécificité, qui est la proximité extrême des modes massifiés de transports, arrivant quasiment en centre-ville (le marché gare est à moins d'1 km de la Cathédrale, le Rhin en est à 1,5 km). Contrairement à d'autres villes, les entrepôts ne sont donc pas situés à plus de 10 ou 20 km du centre-ville. Cela a permis notamment à des entreprises, comme GEODIS, possédant un entrepôt sur le port de Strasbourg, d'aller faire des livraisons en centre-ville grâce à des véhicules électriques. On rattache ici l'économie et l'écologie avec la logistique urbaine et verte. Autre exemple avec l'Eurométropole où le PAS essaie d'améliorer la logistique du dernier kilomètre grâce au réseau fluvial très dense. Il relève cependant la complexité à monter des solutions logistiques différentes et prend l'exemple du projet de VNF pour relier Saverne à Strasbourg.

Dans le cas présent, la voie d'eau pourrait être la solution mais il faut convaincre les quatre sociétés concernées, que la solution remporte un consensus, que les flux aller-retours soient équilibrés, etc. Et le PAS n'est pas dans le « core business » des sociétés et doit rentrer dans la logique économique de chacune pour parvenir à proposer la solution logistique la plus adaptée.

En ce qui concerne la mutualisation, le PAS se considère comme un développeur de cette démarche de pooling. M. Jérôme cite à nouveau le projet VNF pour lequel il serait envisagé de créer une société ad-hoc favorisant la massification des flux. En effet, « si le système industriel est mature, il prendra la main ».

OLIVIER FAURE

DIRECTEUR GROUPE DES SERVICES SUPPORT AUX OPÉRATIONS FM LOGISTIC

En poursuivant sur la thématique de la logistique urbaine, M. Faure présente l'une des actions de FM Logistic, alliant compétitivité et logistique verte : CITYlog in. A Rome, FM Logistic réalise les livraisons en cœur de ville historique avec des véhicules hybrides (la législation interdit la circulation de véhicules diesel/essence). FM Logistic possède un hub en bord de ville, ce qui permet de réduire l'espace de stockage en zone urbaine. Des ravitaillements sont réalisés trois fois par jour et FM Logistic récupère l'ensemble des emballages cartons et autres contenants en retour de livraison. Via le système CITYlog in, est prise en compte la valeur ajoutée que le système peut apporter en permanence pour transformer la contrainte en opportunité. C'est une offre rentable, qui a atteint son équilibre financier et qui permet de répondre à des besoins de logistique urbaine dans des zones à fortes contraintes.

FM Logistic essaye aussi d'autres techniques pour poursuivre l'optimisation du rapport entre compétitivité économique et compétitivité écologique, comme les chariots à hydrogènes. La technologie est au point mais n'est pas rentable sur les plans écologique et économique. La production de CO2 est plus impactante. M. Faure précise que pour être rentable, il faudrait que la société produise localement l'électricité via les énergies renouvelables pour faire chuter l'empreinte écologique de cette mesure. A cela s'ajoute le respect des conditions de sécurité comme pour les sites SEVESO. Cette mesure n'est donc pas encore arrivée à son point d'équilibre économique mais les études se poursuivent.

ROSE-MARIE ROCHATTE

DIRECTRICE DES TRANSPORTS ROCHATTE

Représentante de la filière du transport bois et présidente de Ferrivia, Mme Rochatte présente, dans un premier temps, l'une de ses sociétés : Les Transports Rochatte. La logistique verte est une donnée intégrée au fonctionnement des Transports Rochatte. Par exemple, les camion-remorques grue, au nombre de 10, présentent la particularité d'être équipés de systèmes de géolocalisation et d'informatique embarqués, facilitant l'accès aux piles de bois, ce qui permet un gain de 30 % du temps d'approche des chantiers de bois et donc une baisse de consommation de carburant. Autre élément, l'équipement des camions en cinq et six essieux permet de respecter l'arrêté Bois ronds. Par ailleurs, l'entreprise fait partie d'un groupement ce qui permet de réduire considérablement le nombre de kilomètres à vide (les Transports Rochatte n'en comptabilisent que 20 %).

Elle précise que, pour elle, l'éco-responsabilité passe par l'intermodalité. En effet, la route représente près de 95 % des transports de bois, le rail 5 % et l'eau 0,5 %. Un report modal de 5 % de la route vers le rail permettrait de réduire les émissions de GES de 75 198 tonnes/an et la sécurité routière en serait améliorée. C'est dans ce cadre que les Transports Rochatte sont actionnaires de Ferrivia et participent au démonstrateur EcoPMS. L'objectif du Projet EcoPMS (pour « Plate-forme Mutualisée de Services pour une logistique multimodale ECO responsable ») est de proposer une approche innovante des systèmes logistiques multimodaux qui associent la route, le rail et le fluvial. Ce projet comporte la mise en place d'une plate-forme mutualisée de services traitant les flux physiques (mouvements des marchandises) et les flux d'information associés (documents de transport). Elle précise que 30 % des émissions totales des gaz à effet de serre sont produites par le transport et que la logistique a bien sa place au centre du dispositif EcoPMS.

Elle déclare ensuite qu'il existe des solutions, au-delà de l'EcoPMS, pour mettre en œuvre de vrais dispositifs multimodaux :

- l'écotaxe : elle déplore un coût de la route abusivement bas (notamment dû à la concurrence étrangère) et préconise l'augmentation du coût de la route avec une

écotaxe « intelligente » en utilisant un modèle existant : la taxe à l'essieu en l'élargissant à tous les transporteurs (étrangers y compris) et en utilisant les portiques en place comme moyen de contrôle ;

- l'harmonisation des règles avec les transporteurs étrangers (normes Euro, réglementations fiscales et sociales, etc.) ;
- la baisse du coût des autres modes de transports via des subventions ;
- la modification des arrêtés Bois ronds (utilisation de l'attestation d'absence d'alternative, économiquement viable, au transport routier) ;
- la mise en place d'une mutualisation de l'approvisionnement du bois, pour des flux intelligents et limitant les kilomètres à vide...

Elle termine sa présentation en évoquant une alternative au conditionnement via containers : la caisse bois qu'elle considère comme un « puits de carbone au cœur de la logistique car qui dit logistique dit transport dit contenant et container ». Elle présente à cette occasion l'une de ses autres sociétés : Gerbois (reprise après une liquidation judiciaire et par une partie des anciens employés), concepteur et fabricant de caisses bois s'inscrivant au cœur d'une démarche éco-responsable. En effet :

- le bois des caisses est issu à 100 % des forêts vosgiennes et ce dans un rayon de 30 km autour du site de l'entreprise ;
- produire 1 m² développé extérieur de caisse bois permet de compenser un trajet en voiture d'environ 52 km (source FCBA) contrairement aux autres emballages tels que les caisses plastiques. La caisse bois est donc un vecteur contre le réchauffement climatique.

Mme Rochatte conclut en affirmant que le développement durable est compatible avec les enjeux économiques.

La présentation de Mme Rochatte s'appuie sur le diaporama annexé au compte rendu.

LAURENT SELLAM DIRECTEUR DE NOVAFLUX

M. Sellam revient sur la création de Novaflux, jeune structure née en janvier 2015 près de Nancy. Elle prend la forme d'un cluster logistique, le cluster de l'Est (à l'instar des clusters de Rhône-Alpes ou Marseille) et a pour vocation de mettre en collaboration les acteurs professionnels de la logistique, les institutions et les laboratoires de recherche (existence d'un partenariat très fort avec l'Université de Lorraine). Le cluster Novaflux fait ainsi travailler les étudiants sur des thématiques spécifiques aux problématiques telles qu'abordées en fil rouge tout au long du colloque, des solutions innovantes, de la matinée dont : l'économie circulaire, le travail transfrontalier, l'intermodalité, les transports lents, etc.

Novaflux a vocation à mettre en réseau tous les acteurs - peu importe leur taille et leur secteur d'activité - partageant les mêmes problématiques. Ainsi le cluster a vocation à les faire travailler ensemble et à leur donner une nouvelle dimension en lien avec la recherche. Pour parvenir à donner les moyens nécessaires à chaque objet de recherche, le cluster va à la recherche de subventions locales (voire européennes) pour les financer. A termes, le cluster pourra prendre en charge la supervision de recherches ad-hoc pour le compte d'un chargeur, etc.

DAVID ZAMBON

DIRECTEUR ADJOINT DES SERVICES DE TRANSPORT AU SEIN DE LA DGITM ET COORDONNATEUR DE LA CONFÉRENCE NATIONALE SUR LA LOGISTIQUE

- M. Zambon conclut la table ronde en revenant sur les conflits de réglementation qui n'aident pas au développement de cette notion d'écologistique. Il rappelle qu'il est important de parvenir à identifier clairement ces sujets via les différents dispositifs évoqués ce matin et de trouver la méthode la plus optimale pour chacun des acteurs.
- L'État s'appuie, pour parvenir à des réponses plus cohérentes avec les besoins du territoire, sur la Commission nationale des services dans laquelle se trouve une section thématique « logistique et supply chain » présidée par Laurent Grégoire. Son groupe de travail, réunissant des professionnels du secteur, va travailler sur un diagnostic des problèmes de réglementation. A partir de ce diagnostic, il sera possible de segmenter les sujets et de limiter la complexification des réglementations d'une filière à l'autre.

L'animateur se tourne vers la salle pour une dernière série de questions.

Jean-Marc Rohlmann, représentant des chargeurs d'Alsace (ACUTA), remercie ORTAL et l'ensemble des intervenants car le métier de logisticien a été valorisé tout au long de cette matinée. Il précise qu'il y a plus de 20 ans que la logistique est considérée comme une source d'économie et déclare que la logistique verte en sera une source inépuisable pour le futur (emploi des jeunes, entreprises, notions de marketing, etc.). Pour parvenir à cela, il préconise :

- la collaboration en amont des fournisseurs ;
- l'amélioration des chaînes de production au niveau de l'emballage des marchandises et du stockage ;
- la propagation de la mutualisation logistique.

Il voit ainsi la logistique verte comme un levier de gestion globale de l'entreprise, levier permettant une optimisation complète et un gain économique.

Nicolas Camous, animateur du colloque, demande à l'assemblée si l'on peut s'attendre à voir apparaître un « Blablacar » de la logistique.

Mme Tremisi lui répond que cela existe déjà sur le marché de la logistique. Amazon vient de lancer Amazon Flex à Seattle mais le concept existe en France sous le nom de Drivoo, service dans lequel un livreur, un particulier, effectue le dernier kilomètre.

M. Jabrane complète en précisant que Drivoo est basé à Toulouse et est en contact avec Mapotempo pour les problématiques d'affectation de missions et l'optimisation. Il évoque le fait que ce système existe en Inde via la livraison de repas par les citoyens, sur leurs trajets domicile-travail par exemple, en utilisant les transports en commun.

M. Lemoigne, SNCF Réseau, déclare qu'une livraison réalisée par un particulier utilisant un « gros » véhicule est quelque peu contraire à la notion de développement durable et de logistique verte.

Mme Tremisi précise que l'objectif est d'utiliser un moyen qui circule déjà (et non de se déplacer spécialement pour la livraison) ou de se déplacer en heures creuses et plus précisément d'utiliser des véhicules qui circulent à vide pour transporter des (petites) marchandises.

12H45 : CONCLUSION DU COLLOQUE

MARC HOELTZEL

DIRECTEUR DE LA DREAL ALSACE

M. Hoeltzel remercie M. Mangin, Président de l'ORTAL, pour le challenge qu'il a proposé toute la matinée à l'ensemble des intervenants de colloque. Il précise que cette matinée a été fructueuse grâce à la richesse des interventions réalisées et en remercie les équipes de la DREAL.

La présence de l'acteur public a été questionnée à plusieurs reprises. Il existe une impulsion politique dans ce domaine, que ce soit du côté de l'ADEME ou du Ministère et un panel très riche d'actions commence à remonter de la part des différents territoires. Il déclare qu'il s'attendait à un débat clivant entre écologie et économie mais, grâce à l'ensemble des interventions, un tronc commun a été mis en lumière : la qualité des services. Cette matinée a donc été riche de témoignages. Il y a eu des expériences enrichissantes, des outils, des progiciels, la découverte de modes moins classiques avec les OFP et les modes fluviaux. Par ce colloque, la DREAL Alsace et l'ORTAL apportent ainsi leur contribution à la COP21 et à la Conférence nationale sur la logistique.

Il conclut en déclarant que l'ambition de la DREAL est, à présent, de faire rentrer ces sujets en résonance dans la grande région et que ce sera l'un des premiers sujets auquel s'intéresseront les trois ORTAL (Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne).