# Comment décarboner la chaine logistique alimentaire ?

MERCREDI 11 MARS À 14H

SÉANCES PUBLIQUES PUBLIÉE LE 09/03/2026

Saisine liée :
QUELS LEVIERS POUR OPTIMISER LA DÉCARBONATION DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE ALIMENTAIRE ?

L'alimentation génère en France près d'un quart des émission de gaz à effet de serre (GES). Or la France s'est engagée à respecter les objectifs européens du paquet législatif « Fit for 55 » traduits dans la stratégie nationale bas-carbone (SNBC3). Ils visent une baisse des émissions de GES de 55 % en 2030 par rapport à 1990 et une neutralité carbone d'ici 2050. De la production à la commercialisation en passant par la transformation, comment décarboner la chaîne logistique alimentaire ?

Christophe Grison (groupe de la Coopération) et Franck Tivierge (groupe CFDT) rapportent ce projet d'avis au nom de la commission Territoires, agriculture et alimentation, présidée par Henri Biès-Péré. Ils en ont présenté les conclusions et propositions lors de l'assemblée plénière le **11 mars 2026.**

> *" Décarboner notre logistique alimentaire c'est bien sûr une évidence et une urgence écologiques. Mais c'est aussi devenu un bouclier économique vital pour protéger nos entreprises, et un impératif absolu de souveraineté. Un pays qui ne maîtrise plus l'acheminement autonome de son alimentation, est un pays à la merci des crises du monde." Christophe Grison*

> *" Cet avis se veut pragmatique et sobre. Il est un appel à agir concrètement et collectivement. Si déjà les acteurs publics et privés sont engagés, tenir la trajectoire souhaitée de décarbonation reste fragile. Des outils et des marges de manœuvre existent. " Franck Tivierge*

Pour son travail, le CESE a choisi d'exclure de sa réflexion la part amont de la production et la part aval de la consommation pour se concentrer sur la chaine logistique alimentaire. Comment trouver le chemin de sobriété entre le champ et l'assiette ?

**L'alimentation est responsable de 21 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France et son empreinte carbone est estimée à 140 MtéqCO2 en 2017**

Ce chiffre met en exergue la part importante d'émission de la chaîne logistique alimentaire, mais de quoi parle-t'on ?

Selon l'ADEME, la logistique « dépasse le seul transport de marchandises et concerne l'intégralité de la chaîne d'approvisionnement des marchandises, sur tout leur cycle de vie : transports professionnels, déplacements des consommateurs pour l'achat, stockage, emballage, etc. ». La logistique alimentaire implique toutes ces opérations et étapes que ce soit pour les produits agricoles bruts ou transformés.

# De nombreux freins à l'action

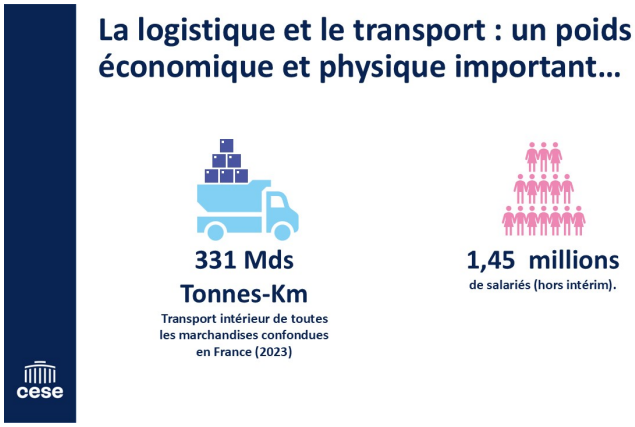
Le CESE a auditionné plusieurs acteurs de la chaîne logistique qui ont identifié les principaux freins de sa décarbonation, parmi lesquels :

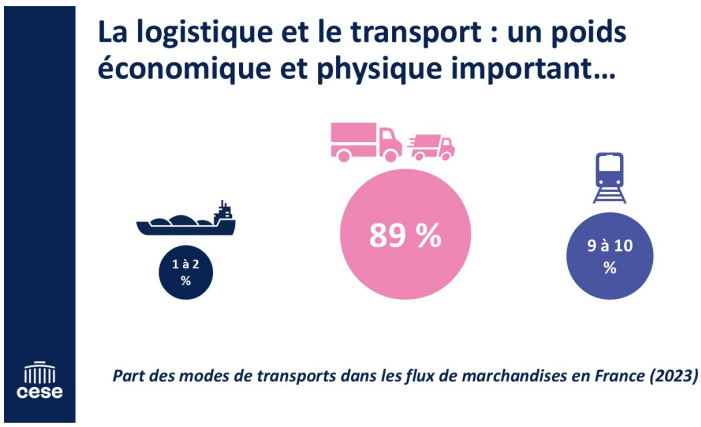
### Les énergies fossiles encore trop présentes

Parce qu'en France, la collecte est majoritairement réalisée à partir des exploitations agricoles et des entreprises agroalimentaires (qui transforment 70 % de la production agricole), l'impact du transport reste énorme malgré le recours aux outils numériques pour optimiser itinéraire et taux de remplissage des véhicules.

> *" Un des enjeux de décarbonation pour nous, c'est d'abord notre ancrage territorial fort, qui nous permet de faire de la -ramasse- directement chez nos producteurs "* ***Olivier Fenno-Feydel****, Directeur général Réseau chez Vivalya*

Trois points majeurs émergent du constat du CESE :
- les **distances parcourues** jusqu'au« dernier kilomètre » s'accroissent : en zones rurales, les livraisons doivent s'adapter à la plus faible densité des populations. Dans les villes, congestion et pollutions sont une autre difficulté. Dans les Outre-mer, seul un quart des aliments consommés sur place provient de la production locale et donc beaucoup sont importés. Enfin, le nombre accru des références alimentaires et la réduction de l'espace de stockage en magasins ont provoqué la mise en place par les distributeurs de stockages intermédiaires, mais aussi le recours à des réapprovisionnements plus fréquents par camions.




*Part des modes de transports dans les flux de marchandises en France (2023)*

- la **maturité insuffisante des motorisations alternatives** (gaz naturel pour véhicule-GNV, B100 (colza) ou l'hydrogène) complique leur diffusion, de même le **peu d'équipement en camions électriques** des transporteurs :

> *" On a du mal à avoir des **véhicules propres** en amont et en aval. Par exemple, un camion frigorifique nécessite deux source d'énergies : l'une pour refroidir la caisse froide et l'autre pour faire avancer le camion. " **Stéphane Layani,** Président du Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis, auditionné*

- la **définition et le calcul des émissions de GES** de la chaîne logistique alimentaire pointés par un **problème de méthode**. Que doit-on prendre en compte : les émissions liées à l'importation (cargo, avion ou dus aux modes de production (déforestation non comptabilisée), le transport sur le sol français, le stockage, le dernier km, les circuits de proximité ? La fiscalité doit être fixée. A quelle date sera effective la fin de l'usage des véhicules thermiques ? Les acteurs de la filière ont besoin de positions claires et stables pour se projeter et agir sur le long terme.

## Une chaîne complexe

La chaîne logistique alimentaire mobilise près de **24 800 entreprises** (commerce de gros de produits alimentaires, dont les 17 Marchés d'Intérêt national (MIN), les distributeurs qui assurent les principaux flux alimentaires. Par ailleurs, la consommation évolue vers des **produits plus transformés** et une spécialisation accrue. La chaîne logistique alimentaire s'est ainsi allongée en étapes et en distances parcourues, augmentant les émissions de GES.
De même, les ménages par l'évolution de leur mode de consommation alimentaire (davantage de livraison à domicile ou prise de

repas hors foyer) et par leur manière de se déplacer pour s’approvisionner (en magasin ou via la livraison) contribuent aux émissions de GES. Selon l’ADEME, ce que nous buvons et mangeons génère en moyenne 1400 kilomètres de transport sur le territoire français.

### Des produits spécifiques

Un produit frais, sec, congelé ou vivant ne sera pas transporté ou stocké de la même façon, ni dans les mêmes temps. Ces spécificités des produits soulèvent des problématiques de périssabilité, de date limite de consommation (DLC), de degré de mûrissement des fruits et légumes, de contraintes d’accessibilité à tous des produits.

### Des infrastructures vieillissantes, mal adaptées et souvent délaissées

Durant les 30 dernières années, le transport des marchandises a été délaissé au profit de celui des voyageurs. De plus, le non entretien et la mal voire non adaptation des infrastructures au changement climatique a généré une dette grise. Il est urgent de rénover les infrastructures de fret ferroviaire et fluvial, de développer l'intermodalité.

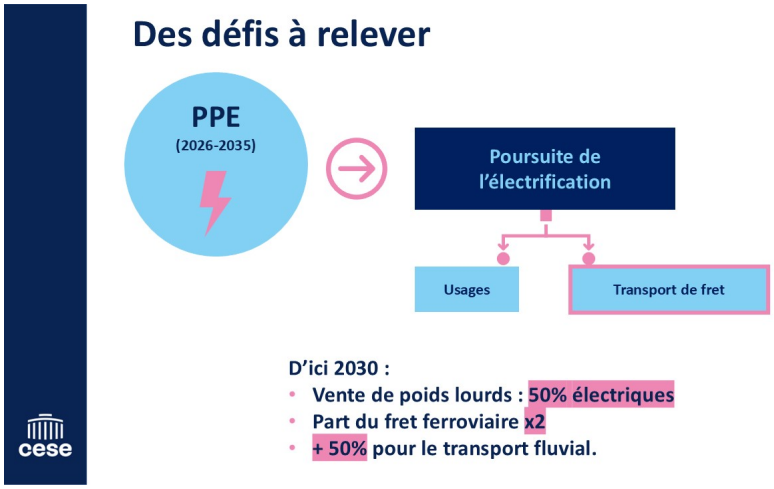
### Les déchets et emballages

Réduire le poids carbone des emballages suppose de réduire le volume consommé, d’améliorer la qualité des matériaux utilisés (éco-conception) et leur valorisation en fin de vie. Aujourd'hui, seuls 26 % du plastique des emballages sont recyclés. La loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (AGEC) de 2020, affiche pourtant des objectifs ambitieux : 100 % de réduction d’emballages plastiques inutiles, 10 % de réemploi en 2027, 100 % de recyclage de plastiques à usage unique mis sur le marché en 2025, fin de mise sur le marché des emballages plastiques à usage unique d’ici 2040. De même le gaspillage alimentaire demeure énorme :

> *" Si le gaspillage alimentaire était un pays, il serait le 3e émetteur de GES après la Chine et les Etats-Unis "* ***Jean Moreau,*** *président de Phenix*

## Comment décarboner et mobiliser les acteurs ?

Face à ces constats, le CESE démontre que les marges de manœuvre sont nombreuses, à portée de main et ne nécessitent pas de budgets supplémentaires. La décarbonation est possible moyennant l'activation de leviers (électrification, réglementation, mutualisation) et la mobilisation de tous (puissance publique, entreprises, consommateurs...) pour une meilleure gouvernance. Découvrez lors de la séance l'ensemble des propositions du CESE.




Christophe Grison (groupe de la Coopération) et Franck Tivierge (groupe CFDT) rapporteront ce projet d'avis. Ils en présenteront les conclusions et propositions lors de l'assemblée plénière du **mardi 11 mars 2026 à partir de 14h. Séance à suivre en direct sur cette page.**

Retour sur la séance plénière

*Expressions libres de conseillères et conseillers sur l'actualité*

*Introduction par **Thierry BEAUDET**, président du CESE*

*Intervention de **Henri BIES-PERE**, président de la commission Territoires, agriculture et alimentation du CESE*

*Présentation du projet d'avis*
*- Intervention des rapporteurs*

*Déclarations des groupes sur le projet d'avis*

*Vote.*

© - copyright CESE - Novembre 2026