

Quels leviers pour optimiser la *décarbonation* de la chaîne logistique alimentaire ?

RAPPORTEURS

Christophe Grison et Franck Tivierge

2026-008
NOR : CESL1100008X
Mercredi 11 mars 2026

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Mandature 2021-2026
Séance du 11 mars 2026

Quels leviers pour optimiser la *décarbonation* de la chaîne logistique alimentaire ?

Avis du Conseil économique, social
et environnemental sur proposition
de la commission Territoires, agriculture
et alimentation

Rapporteurs :
Christophe Grison
Franck Tivierge

Question dont le Conseil économique, social et environnemental (CESE) a été saisi par décision de son bureau en date du 20 mai 2025 en application de l'article 3 de l'ordonnance n° 58-1360 du 29 décembre 1958 modifiée portant loi organique relative au CESE. Le bureau a confié à la commission Territoires, agriculture et alimentation la préparation d'un avis *Quels leviers pour optimiser la décarbonation de la chaîne logistique alimentaire ?* La commission Territoires, agriculture et alimentation présidée par M. Henri Biès-Péré, a désigné MM. Christophe Grison et Franck Tivierge comme rapporteurs.

synthèse

La logistique désigne l'organisation de la distribution des marchandises. Selon l'ADEME, elle « *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 achat, stockage, emballage, etc.* ». La logistique alimentaire est constituée par l'ensemble de ces opérations et étapes appliquées aux produits agricoles, qu'ils soient bruts ou transformés.

En France, la collecte est faite à partir des exploitations agricoles de l'hexagone et des entreprises agroalimentaires qui transforment 70 % de la production agricole française. Les coopératives agricoles touchent l'ensemble des filières, collectant près de 70 % de la production agricole française, transformée et mise sur le marché. La consommation évoluant vers des produits plus transformés et une spécialisation accrue, la chaîne logistique alimentaire s'est allongée en nombre d'étapes et plus encore en distances parcourues, avec des effets sur les émissions de Gaz à effet de serre (GES).

La chaîne logistique alimentaire, complexe, mobilise un grand nombre d'acteurs. 24 800 entreprises relèvent du commerce de gros de produits alimentaires, dont les 17 Marchés d'Intérêt national (MIN) de France, qui contribuent à décarboner la logistique alimentaire en massifiant et mutualisant les fonctions de stockage, de conservation et de transport. Les distributeurs sont un autre grand ensemble entre lesquels circulent les principaux flux alimentaires. Les ménages, par leur mode de consommation alimentaire (à domicile ou hors foyer) et la manière dont s'opèrent les déplacements 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 1 400 kilomètres de transport sur le territoire français.

Les produits alimentaires ont des spécificités auxquelles transport et stockage doivent s'adapter : hétérogénéité (produits frais, secs, surgelés...), chaîne du froid, périssabilité, date limite de consommation (DLC), degré de mûrissement des fruits et légumes, contraintes d'accessibilité...

La gestion des trajets terminaux (« dernier kilomètre ») est un enjeu pour décarboner le fret alimentaire. En zones rurales, les livraisons doivent s'adapter à la plus faible densité des populations et aux distances à parcourir accrues. Dans les villes, congestion et pollutions sont une autre difficulté. Dans les Outre-mer, seul un quart des aliments consommés sur place, en moyenne, provient de la production locale. Le reste est acheminé surtout par bateau depuis l'hexagone. Si le fret maritime émet peu de CO₂ par tonne kilomètre, l'impact du transport n'est pas neutre vu les distances parcourues.

Le transport intérieur de marchandises (toutes marchandises confondues) représente 331 Md de tonnes-kilomètres en 2023, dont 89 % opérés par des poids lourds et véhicules utilitaires légers (VUL), 9 à 10 % par le mode ferroviaire et 1 à 2 % par le mode fluvial. Il est aussi fait appel au transport routier pour assurer des trajets en amont et en aval d'une chaîne de transport multimodale. L'alimentaire, avec 28 % des flux en 2019 d'après l'ADEME, est la première filière contributrice. La part relativement faible en France du fret ferroviaire et fluvial par rapport à l'Europe, où ils représentent respectivement 15 % et 7 % des flux, s'explique notamment par un sous-investissement chronique dans les infrastructures ferroviaires et fluviales

(dette grise) et par la souplesse du mode routier, qui a bénéficié de davantage d'investissements.

Les gestionnaires de transport recourent à des outils de géolocalisation et à des logiciels dédiés (Transports Management Systems -TMS) pour optimiser itinéraire et taux de remplissage des véhicules.

L'une des fonctions des entrepôts est, à partir de plusieurs provenances, de permettre une massification des flux, ceux-ci étant ensuite éclatés vers divers destinataires. Les entrepôts peuvent être distingués selon leur taille : *L'Atlas 2023 des entrepôts et sites logistiques français* recense, fin 2023, 3 700 entrepôts ou plateformes logistiques (EPL) de 10 000 m² ou plus, totalisant 89 M de m². Selon l'ADEME, l'immobilier logistique de taille intermédiaire (de 5 000 à 10 000 m²) représente 19,6 M de m², et celui de 200 à 5 000 m² (hors micro-hubs et consignes) 40 M de m² en 2022. Réserves et stockages des magasins représentent 19 M de m² en 2024 (un quart des surfaces totales de vente).

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 beaucoup plus fréquents par camions (flux tendus). Le parc de silos, vieillissant, nécessite sécurisation, rénovation ou recyclage.

Les enjeux d'organisation collective sont essentiels pour optimiser la chaîne logistique alimentaire. Les grands acteurs de la production, de l'agro-alimentaire, de la restauration hors foyer (RHF), de la logistique et de la grande distribution peuvent jouer un rôle d'entraînement en matière de décarbonation auprès des PME/TPE. La puissance publique, garante du respect des trajectoires en matière

de décarbonation, doit s'impliquer dans l'appui et l'accompagnement des acteurs dans leur diversité. Outre un Comité interministériel de la logistique (CILog) annuel depuis 2020, présidé par le Premier ministre, ont été mis en place des conférences régionales de la logistique, des comités de liaison de la logistique urbaine, un observatoire national de la logistique et des observatoires territoriaux, en 2024. Fin 2023, en France, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,45 M de salariés (hors intérim). Mais conditions de travail souvent difficiles et risques professionnels engendrent des difficultés de recrutement, notamment pour les chauffeurs routiers et les conducteurs de péniche.

Plusieurs méthodes permettent d'approcher les émissions de carbone de la chaîne logistique alimentaire.

L'empreinte carbone estime celles qui résultent, en France ou à l'étranger, des productions des biens et services consommés par la population de notre pays. En 2017, l'empreinte carbone de l'alimentation des Français est estimée à 140 MtéqCO₂ (22 % de l'empreinte carbone totale de la France). 57 % de ces émissions sont importées, même si la France reste un important pays exportateur. Les émissions liées à la déforestation importée ne sont pas encore prises en compte dans ce calcul. La décomposition par poste d'émission sur le territoire national montre la répartition suivante selon le Haut Conseil pour le climat : la production agricole (y compris importations associées) est le premier poste d'émission avec 60 % du total.

Les industries agro-alimentaires (importations comprises) représentent de 6 à 18 % du total, les transports de 6 à 14 % (dont 83 % pour le seul mode routier). Selon l'ADEME, quatre étapes du transport pèsent dans l'empreinte carbone de l'alimentation française à parts égales : le transport international ; le transport national ; le dernier km et les circuits de proximité ; enfin, les déplacements du consommateur. Commerce et restauration représentent 12 % du total.

L'inventaire national des émissions de GES estime les émissions de GES des activités économiques et des ménages présents sur notre territoire. Selon l'ADEME, les émissions de GES induites par l'activité logistique en France, au-delà donc du seul transport de marchandises et des seuls produits alimentaires, atteignent 16 % des émissions totales de GES françaises en 2022. Ces chiffres globaux incluent quatre principales composantes : le transport de marchandises (73 % des émissions de GES de la logistique) ; les déplacements des consommateurs pour faire des achats, en majorité en voiture, représentent 14,3 % des émissions de la logistique ; le stockage via l'immobilier logistique (5,6 % des émissions) ; la fabrication des emballages industriels et commerciaux, estimé à 7,2 %. Ces chiffres n'incluent pas le transport international de marchandises importées ou exportées.

D'autres impacts environnementaux sont liés aux activités logistiques en général, dont l'alimentaire. La logistique urbaine, avec 20 % du trafic, contribue à la congestion urbaine et aux nuisances sonores.

En 2022, la part des sols artificialisés utilisée par les transports (tous transports confondus) est de 30 %. Elle est de 7 % pour commerces et services et de 4 % pour les activités industrielles. Dans de grandes villes dotées de fleuves navigables, une combinaison de péniches décarbonées et de livraison terminale par vélo-cargos électriques permet de réduire les émissions.

Les enjeux globaux de décarbonation de la chaîne logistique alimentaire s'inscrivent dans les objectifs européens (paquet législatif « *Fit for 55* ») de baisse des émissions de GES de 55 % en 2030 versus 1990 et de neutralité carbone en 2050. Ces objectifs sont traduits dans la stratégie nationale bas-carbone (SNBC3), qui doit être adoptée en 2026, et assortis d'orientations sectorielles. Pour les transports, les objectifs prévoient au moins 50 % de poids lourds électriques dans les ventes de véhicules neufs en 2030, un doublement de la part modale du fret ferroviaire et une augmentation de 50 % de celle du fluvial d'ici 2030 par rapport à 2019, mais aussi l'augmentation de l'import moyen des poids lourds, la maîtrise de la demande de fret, le renforcement des réseaux de distribution et le déploiement de bornes de recharge. La Programmation pluriannuelle de l'énergie (2026-2035) affirme la nécessité d'une poursuite de l'électrification et notamment d'une électrification des usages, dont celle du transport de fret. La loi-cadre relative aux transports prévoit une part de recours obligatoire à du transport routier de marchandises décarboné pour les donneurs d'ordre d'ici à 2030.

Tous les acteurs de la chaîne logistique alimentaire, publics (établissements publics de plus de 250 salariés et collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants) ou privés (entreprises de plus de 500 salariés) doivent faire leur bilan des émissions de GES réglementaire

(BEGES-R) et le plan de transition associé pour les réduire. Toutes les émissions de GES sont à comptabiliser : émissions directes et indirectes liées à la consommation d'énergie (scopes 1 et 2), émissions indirectes liées aux activités amont et aval de la chaîne de valeur (scope3). Pour les organisations non soumises à obligation, des démarches de labellisation volontaires bas-carbone, simplifiées pour les TPE et PME, peuvent être promues. La stratégie nationale logistique vise à « *Faire de la France un territoire leader de la logistique durable alliant performance et compétitivité au service de sa souveraineté* » et à « *Accélérer la transition écologique de la filière logistique* ». Pour accompagner les acteurs de la logistique dans leur changement de pratiques, 7 programmes Certificats d'économie d'énergie (CEE) ont été publiés. L'une des mesures phare vise à accélérer et à simplifier les aides à l'électrification des poids lourds pour 2025. Pour le fluvial et le ferroviaire, 3 programmes CEE sont mis en place.

Le transport routier a des obligations propres et a engagé diverses démarches. Les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE ou ZFE-m) sont étendues aux 44 agglomérations françaises de plus de 150 000 habitants avec l'objectif de réduire de 40 % la pollution de l'air en ville dès 2025, accompagnées de mesures incitatives pour le renouvellement des flottes professionnelles (primes à la conversion, bonus écologique pour les VUL et poids lourds...). Les CEE, dont la 6^{ème} édition 2026-2030 prévoit une part de 25 % pour la filière transport, visent à la maîtrise de la consommation d'énergie. Le programme d'engagement volontaire pour l'environnement (EVE), soutenu par les CEE, distingue, pour la réduction des émissions, deux niveaux d'engagement volontaire (charte FRET21 et charte objectif CO₂) et des labels (label Objectif CO₂ pour les transporteurs, label

Fret21 pour les chargeurs). Malgré des progrès (+60 % de poids lourds électriques depuis 2024), décarboner les poids lourds coûte cher et nécessite un soutien public significatif et stable. Or, EVE2 s'est arrêté fin 2025, seuls les engagements antérieurs pris par les entreprises faisant l'objet d'un suivi par l'ADEME, et les labels Objectif CO₂ et Fret 21 sont désormais confiés à l'AFNOR certification, le coût de la certification revenant aux entreprises.

Pour les acteurs du stockage et du bâtiment, soumis à la double contrainte de la performance énergétique et de la sobriété foncière, le dispositif « éco-efficacité tertiaire » (« décret tertiaire ») engage des actions en faveur de la baisse de la consommation d'énergie finale des bâtiments, avec des objectifs de réduction de 40 % en 2030, de 50 % en 2040 et de 60 % en 2050, par rapport à 2010, pour tous les bâtiments de plus de 1 000 m². La filière logistique cherche à développer des entrepôts plus denses (verticalisation) et plus sobres (mutualisation), 50 % des nouveaux entrepôts étant bâtis sur des friches en 2025. Mais, selon des acteurs du secteur, l'application du ZAN comporte un risque d'implantations éloignées des autres acteurs de la filière, et donc de flux de transport et d'émissions de GES accrus, et de délocalisation d'activités d'entreposage dans des pays européens aux contraintes moindres.

Des programmes volontaires portés par l'État visent à optimiser la logistique urbaine, qui génère 30 % des GES et 40 % des émissions de particules fines en ville : InterLUD+, à l'échelle de la ville, fondé sur le

dispositif des CEE, et eXtrême Défi Logistique XDL de l'ADEME, pour la logistique du dernier km.

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. Un décret de 2025 institue la filière de Responsabilité élargie du producteur (REP) pour les emballages professionnels (EPRO), dans la droite ligne de la loi AGECE de 2020, aux 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. Le gisement est énorme : si 10 millions de tonnes d'emballages professionnels sont réemployables, seuls 26 % du plastique des emballages sont recyclés (objectif européen : 55 % en 2030).

Des tensions géopolitiques contribuent à la volatilité des prix de l'énergie et font de la dépendance énergétique une vulnérabilité structurelle. Par ailleurs, en interne, les normes et aides liées aux biocarburants ont connu récemment plusieurs changements de législation fiscale. Or, les opérateurs économiques ont besoin de stabilité pour pouvoir investir dans les alternatives au diesel.

La maturité insuffisante des motorisations alternatives complique leur diffusion. Le ministère de l'Economie et des Finances a étudié des technologies de motorisation telles que l'électrique à batterie, le GNV, le B100 ou l'hydrogène. Selon le

ministère, si la propulsion électrique a une performance environnementale élevée, les coûts d'acquisition, d'autonomie et de déploiement opérationnel restent élevés. Toutefois, d'après Carbone 4, « (...) la motorisation électrique s'imposera progressivement dans le parc de poids lourds, avec la baisse du coût d'achat du véhicule, l'augmentation de l'autonomie des batteries, la réduction du temps de charge et l'augmentation du nombre de bornes de recharges pour poids lourds ». La question de la disponibilité des énergies alternatives se pose aussi. Le GNV et le B100 progressent, mais ces deux carburants dépendent de filières d'approvisionnement limitées. Pour le CESE, sont à privilégier en matière de biocarburants et de biogaz, les filières françaises, voire européennes, responsables sur le plan environnemental et de préférence locales, en particulier pour les biocarburants. Enfin, l'hydrogène pour le transport routier n'est pas déployable à ce stade de la technologie et, l'industrie en consommant énormément, il est possible que la logistique et le transport routier longue distance ne soient pas prioritaires dans son usage.

Les entreprises du secteur agro-alimentaire sont souvent des PME aux capacités d'investissement limitées, ce qui freine l'acquisition de véhicules alternatifs au coût d'achat élevé par rapport au diesel. Selon l'ANIA et la Coopération agricole, fiscalité et aides d'État sur les énergies alternatives ne sont pas assez incitatives. Des obstacles réglementaires persistent. La question des infrastructures de recharge et d'avitaillement (électrique, GNV, hydrogène) se pose aussi. Les poids lourds électriques ont des besoins importants, et l'insuffisance de ces infrastructures accentue le retard pris dans l'électrification du parc de véhicules. Pour l'usage du B100, le partage d'une

cuve, longtemps interdit, est possible depuis 2024, mais les véhicules doivent appartenir au même consortium professionnel.

Passer à des motorisations et carburants alternatifs ne suffira pas pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Pour le CESE, cela suppose la collaboration de tous les acteurs et d'activer sans les opposer différents leviers : décarbonation de la flotte de véhicules, développement du report modal, optimisation des flux et du remplissage des camions, rationalisation de l'implantation des entrepôts, réduction des emballages et éco-conception, gestion des déchets. Il faut aussi tenir compte des transferts d'impacts environnementaux, de l'effet rebond et d'une approche de sobriété et d'optimisation de la chaîne logistique alimentaire : réduction des tonnes-km parcourues et des distances, aménagement équilibré du territoire, relocalisation et réindustrialisation dans une logique de souveraineté.

Le CESE formule en ce sens 16 préconisations articulées en 5 axes dont les préconisations 1, 3, 5, 6, 15 et 16 sont prioritaires.

RELEVÉ DES PRÉCONISATIONS

AXE 1 : MIEUX CONNAÎTRE ET SUIVRE LES ÉMISSIONS DE GES DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE ALIMENTAIRE

PRÉCONISATION 1

Le CESE préconise de :

- Stabiliser la méthode de calcul des émissions de Gaz à effet de serre (GES) des différents postes de la chaîne logistique alimentaire rapportées à l'inventaire national et à l'empreinte carbone du système alimentaire.
- Réaliser une cartographie précise des émissions de GES de la chaîne logistique alimentaire.
- Confier cette mission à l'ADEME et au CEREMA en associant tous les acteurs concernés.

PRÉCONISATION 2

Le CESE préconise de :

- Pour les acteurs soumis à obligation : systématiser le suivi du respect en matière de quantification des émissions de GES, sous la responsabilité des services de l'État compétents (ADEME et DREAL, dans leur rôle respectif d'accompagnement, de suivi et de contrôle) ;
- Pour les PME/TPE : encourager leur démarche volontaire, en simplifiant les bilans et en renforçant l'appui des services de l'État, des organisations patronales, des fédérations professionnelles et des chambres consulaires (ingénierie, financement, etc.) ;

- Mettre en adéquation les moyens des services de l'État avec les missions confiées.

AXE 2 : RÉDUIRE LES ÉMISSIONS LIÉES AU TRANSPORT : SORTIR DES ÉNERGIES FOSSILES

PRÉCONISATION 3

Le CESE préconise d'adopter une stratégie claire d'orientation des énergies alternatives au diesel, pour favoriser à terme une prédominance électrique via l'accompagnement d'un mix énergétique tenant compte des limites des ressources disponibles et rééquilibrant l'accompagnement financier.

Cette stratégie suppose de :

- Stabiliser la fiscalité et les normes sur les énergies alternatives au diesel (électrique, biocarburants, biogaz), en privilégiant les filières françaises voire européennes responsables sur le plan environnemental, de préférence locales, en particulier pour les biocarburants, issus de déchets et sans déséquilibrer la production alimentaire ;

Le CESE préconise d'accompagner l'accélération de l'électrification de la chaîne logistique :

- En créant des filières de fabrication de batteries et de véhicules de fret terrestres ou fluviaux ;

- En garantissant un maillage du territoire suffisant en installations de bornes de recharge sécurisées et de recharge rapide pour les poids lourds électriques, notamment le long des autoroutes ;
- En encourageant la recharge rapide la nuit ;
- Faciliter l'usage transitoire et, pour les circuits logistiques les plus difficiles à électrifier, à terme, des biocarburants alternatifs au diesel (dont B100 et GNV) par un développement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement ciblé et planifié par rapport aux limites de disponibilité de ces biocarburants. Les biocarburants ainsi utilisés devraient être intégralement issus de déchets, de préférence produits localement et sans incidence sur la production alimentaire, conformément à la réglementation européenne ;
- Autoriser la mutualisation des recharges de B100.

PRÉCONISATION 4

Le CESE préconise d'engager la commande publique en faveur du transport décarboné des denrées alimentaires :

- - Prioritairement en ciblant les acheteurs soumis au SPASER :
 - Généraliser les obligations faites aux acheteurs de l'État d'exiger des titulaires des marchés la communication de leur BEGES-R (quand ils y sont soumis) et la transmission de la quantification des émissions de GES propres aux prestations de livraison mobilisées. Ces mesures doivent être explicitement mentionnées dans les SPASER ;
 - Intégrer dans la rédaction des marchés, selon le niveau de maturité des opérateurs économiques, des exigences techniques et organisationnelles et des démarches de progrès permettant une réduction effective des émissions de GES générées par les livraisons : qualité de la flotte de véhicules, formation des chauffeurs femmes et hommes à l'écoconduite, optimisation des tournées de livraison, etc.
- Ensuite en accompagnant les plus petits acheteurs (non soumis au SPASER) dans une démarche volontaire avec l'appui des organismes de formation des trois versants de la fonction publique (État, territoriale et hospitalière).

PRÉCONISATION 5

Le CESE préconise, conformément à la stratégie de développement des mobilités propres, de favoriser le report modal et de développer l'intermodalité entre modes massifiés en investissant dans la modernisation et l'adaptation au changement climatique des infrastructures ferroviaires et fluviales, en facilitant le déploiement d'un réseau de plates-formes multimodales dans chaque région, en identifiant les liens possibles entre ports et corridors ferroviaires existants et en y intégrant les infrastructures de conteneurisation.

PRÉCONISATION 6

Le CESE recommande de :

- Initier un changement radical de politique européenne pour permettre un soutien de l'État au fret ferroviaire reconstituant un pôle public fort :
 - Gratuité des péages ferroviaires pour le pôle public ;

- Soutien au transport combiné et au wagon isolé en lien avec les infrastructures stratégiques, notamment les grands ports ;
 - Fin des règles de limitation d'intervention publique sur 10 ans inadaptées à la situation économique réelle du fret ferroviaire et anachroniques au regard des enjeux d'indépendance stratégique et de l'urgence climatique.
- Sécuriser en loi de programmation décennale un financement public (national et européen) à hauteur d'au moins 500 M€ par an pour régénérer, moderniser et développer les installations ferroviaires dédiées au fret (hors grands projets de développement des contournements fret et autoroutes ferroviaires financés par ailleurs).

PRÉCONISATION 7

Le CESE demande à l'État de maintenir l'enveloppe budgétaire allouée pour l'entretien et le dragage des voies navigables.

Il appelle l'État et les régions à créer les conditions nécessaires pour exploiter davantage les axes fluviaux à grand gabarit, en amplifiant la fréquence de passage des bateaux et en maintenant l'effort de développement des infrastructures à quai, afin de densifier le trafic à niveau d'ouvrages constant ;

Il appelle à répartir les surcoûts de manutention après concertation approfondie des acteurs du secteur.

Il préconise d'optimiser l'analyse dématérialisée des déclarations de chargement pour réduire au maximum les retours à vide des convois par voie fluviale.

PRÉCONISATION 8

Le CESE préconise de mobiliser les services de l'État, pour la partie réglementaire, et les partenaires sociaux des branches professionnelles, pour la partie conventionnelle, sur l'enjeu de l'attractivité des métiers et de l'amélioration des conditions de travail dans les secteurs de la chaîne logistique alimentaire, notamment pour les chauffeurs routiers, conducteurs de péniches et de trains femmes et hommes (partage de la valeur équitable à l'échelle de la filière, valorisation des parcours, inclusivité des métiers, prise en compte et encadrement de la pénibilité des tâches...) ;

Le CESE recommande de préparer la relève des conducteurs et conductrices de camions, de péniches et de trains pour accompagner la transition grâce à la Gestion des Emplois et des parcours Professionnels (GEPP) territoriale dans le cadre de pactes sectoriels régionaux pour les transports et la logistique associant tous les partenaires (publics sociaux et économiques).

PRÉCONISATION 9

Le CESE engage les pouvoirs publics nationaux et locaux à soutenir, amplifier et généraliser les démarches d'optimisation des tournées de livraison développées par les acteurs de la chaîne logistique alimentaire dans les territoires

Le CESE recommande d'agir concrètement sur le dernier km en milieu urbain : intégrer et mettre en œuvre, dans le cadre des documents d'aménagement et d'urbanisme, sous l'autorité des collectivités territoriales, une

optimisation de la logistique urbaine alimentaire en combinant :

- La mobilisation du foncier pour une densification des stocks, leur mutualisation et leur rapprochement des centres de distribution ;
- L'harmonisation et la clarification des règles et conditions de circulation et de stationnement favorables à des tournées de livraison respectueuses du cadre de vie tout en garantissant des conditions de travail des cyclo-logisticiens socialement responsables ;
- Des incitations pour orienter les comportements des transporteurs et valoriser les pratiques durables : aides financières, octroi de dérogations (sur les horaires de livraisons, l'usage de la voirie...).

AXE 3 : RÉDUIRE LES ÉMISSIONS GÉNÉRÉES PAR LES PLATEFORMES LOGISTIQUES ET LES ENTREPÔTS DE STOCKAGE, SOUTENIR LE COMMERCE DE PROXIMITÉ

PRÉCONISATION 10

Le CESE préconise de s'assurer que les acteurs soumis aux obligations du décret tertiaire respectent leurs engagements ;

Le CESE préconise que les régions engagent des programmes de transition soutenus par l'ADEME et la DREAL pour optimiser le positionnement des sites logistiques et leur décarbonation.

Le CESE recommande que les nouveaux entrepôts de plus de 5 000m² liés à la chaîne logistique alimentaire, sauf impossibilité technique démontrée, soient équipés de toitures photovoltaïques dimensionnées pour couvrir une part significative de leurs besoins énergétiques et contribuer à l'alimentation des futures flottes électriques.

Il recommande d'accompagner *via* les chambres consulaires et les DREAL les plus petits entrepôts (moins de 1 000m²) non-soumis aux obligations du décret tertiaire dans la mise en œuvre d'actions opérationnelles de réduction de leur consommation énergétique.

PRÉCONISATION 11

Le CESE préconise de :

- Pérenniser et d'étendre le Programme Action Cœur de ville (ACV), au-delà des seules communes de ce programme, notamment quant au poste de manager de commerce de ville ou d'intercommunalité et à leur formation sur des enjeux de décarbonation, avec une prise en charge coordonnée par ADEME et CNFPT :
- Soutenir le commerce de proximité accessible en mobilité douce en favorisant l'organisation d'une chaîne logistique alimentaire durable à l'échelle des territoires urbains ;
- Favoriser un maillage suffisant des territoires concernés en commerces de proximité, ainsi que les dispositifs en circuits courts et vente directe (vente directe à la ferme, magasins de producteurs, drives fermiers, marchés paysans, épiceries coopératives, associations pour le maintien de l'agriculture paysanne – AMAP).

AXE 4 : RÉDUIRE LES ÉMISSIONS GÉNÉRÉES PAR LA PRODUCTION DES EMBALLAGES ET LA GESTION DES DÉCHETS

PRÉCONISATION 12

Le CESE préconise de :

- Renforcer la décarbonation des emballages tout au long de leur cycle de vie ;
- En faire un outil au service de la réindustrialisation des territoires par l'implantation d'unités de production d'emballages éco-conçus et issus du réemploi, ainsi que d'unités de valorisation, notamment par le recyclage, des déchets d'emballages ;
- Garantir un soutien important de la part de l'État (SGPI, Direction générale des entreprises) dans le cadre des grands plans de réindustrialisation de la France et confier aux Régions le pilotage territorial des projets.

PRÉCONISATION 13

Le CESE préconise de renforcer la lutte contre le gaspillage alimentaire pour contenir les émissions de GES associées :

- Engager, sous le contrôle des services de l'État, tous les acteurs de la chaîne logistique alimentaire à respecter leurs obligations en la matière ;

- Sensibiliser en particulier les ménages, y compris sur les économies générées, et les accompagner dans des actions concrètes de réduction du gaspillage alimentaire *via* le soutien d'acteurs publics, privés ou associatifs ;

- Intégrer dans les plans de lutte contre le gaspillage un volet spécifique de réduction des flux logistiques inutiles (collecte, transport, stockage, gestion des invendus et déchets).

AXE 5 : ORGANISER DANS LES TERRITOIRES UNE CHAÎNE LOGISTIQUE ALIMENTAIRE DURABLE EN FAVORISANT LA CONTRACTUALISATION ENTRE ACTEURS

PRÉCONISATION 14

Le CESE préconise de :

- Favoriser, par l'action de l'État et des Régions, notamment dans le cadre des Projets alimentaires territoriaux (PAT), des filières intégrées locales (production, transformation, consommation) dans une optique de circuits courts et de limitation du transport longue distance.
- Favoriser, *via* les Régions et le bloc communal (intercommunalités et communes), dans le cadre d'une politique d'aménagement et de développement durable des territoires, en lien avec les acteurs concernés, la recherche de solutions de localisation de sites agricoles et agro-alimentaires intégrant l'objectif de réduction des émissions carbonées ;

- Retenir de manière privilégiée des terrains déjà artificialisés, en renforçant leur prise en compte dans les documents de planification ;
- Mobiliser le foncier notamment urbain pour créer des espaces logistiques de proximité.

PRÉCONISATION 15

Le CESE appelle les acteurs de la chaîne logistique alimentaire à développer dans le cadre du CILOG le jeu collectif et la collaboration pour :

- Concernant les produits non-périssables et longue conservation, desserrer les délais de livraison et limiter la fréquence des réapprovisionnements en favorisant des réserves de stocks suffisantes et en renforçant la massification et la mutualisation des commandes ;
- Concernant les produits frais et périssables (avec une DLC), réduire au niveau du territoire le nombre des tournées de livraison et les distances parcourues, mutualiser collectes et livraisons, optimiser les taux de remplissage des véhicules de fret.

- En concertation avec les opérateurs concernés, revoir à la baisse le nombre de références de produits alimentaires.

Le CESE appelle également les pouvoirs publics à accompagner cette dynamique en :

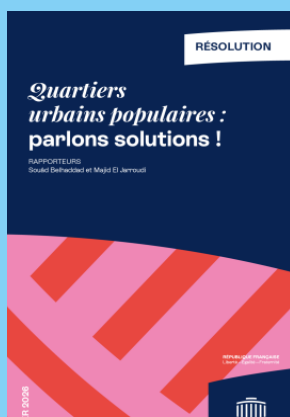
- Encourageant le stockage plutôt que les flux tendus sur le plan comptable ;
- Mettant à l'étude des DLC moins restrictives pour les produits dont la date de péremption réelle est supérieure.

PRÉCONISATION 16

Le CESE préconise de :

- Encourager les 17 marchés d'intérêt national (MIN) à développer dans leurs territoires d'implantation respectifs la massification, la mutualisation du stockage et l'optimisation du transport, en particulier au bénéfice des produits frais locaux.
- Favoriser dans ce cadre, à chaque fois que cela est opportun, le report modal (ferroviaire et fluvial) en incitant les acteurs du transport et les grossistes à recourir à ces modes de transport décarbonés.

Dernières publications du Conseil économique, social et environnemental



Retrouvez l'intégralité des travaux du CESE sur le site

ceese.fr

Retrouvez le CESE sur les réseaux sociaux



Imprimé par la Direction de l'information légale et administrative, 26, rue Desaix, Paris 15^e, d'après les documents fournis par le Conseil économique, social et environnemental • N° 411260008-000326 - Dépôt légal : mars 2026 • Crédit photo : Dicom



ecese.fr

9, place d'Éléna
75 775 Paris Cedex 16
01 44 43 60 00



**PREMIER
MINISTRE**

Direction de l'information
légale et administrative

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Les éditions des
Journaux officiels

N° 41126-0008

ISSN 0767-4538 ISBN 978-2-11-185009-5



9 782111 850095